

LOS EFECTOS DEL BREXIT EN LA NÁUTICA DE RECREO



FOTO: F//LINE 33 / FAIRLINE YACHTS LTD

Este artículo es periodístico y si bien está fundado en Derecho el autor declina cualquier responsabilidad por su uso como asesoramiento en casos reales.



León von Ondarza
Fuster
Abogado
www.ondarza-abogados.com

El pasado 31 de enero de 2020 se hizo oficial la salida del Reino Unido de la Unión Europea, y desde entonces las noticias que salen en los medios de comunicación se refieren a los encuentros o desencuentros entre las dos partes con relación a lo que va a ocurrir a partir de enero de 2021, fecha en la que el Reino Unido dejará ser estado miembro de la Unión Europea y se convertirá en un país tercero.

Es en este periodo en el que los gobiernos británicos y de la Comunidad deben concretar los extremos de la salida del país de Boris Johnson, y firmar un acuerdo a poder ser lo más beneficioso para ambas partes.

Esos extremos afectan a todos los aspectos socioeconómicos y políticos de las relaciones entre un país y la Unión Europea y, como no puede ser de otro modo, también la náutica de recreo se ve afectada y de una

forma bastante significativa ya que tras la salida, el Reino Unido se convertirá en un país extracomunitario. A partir de ahí las consecuencias son múltiples, algunas lógicas, otras imprevistas y quizás algunas imprevisibles. **Centrándonos en la náutica, la primera consecuencia es que las embarcaciones de recreo dejan de tener una bandera comunitaria a enarbolar bandera de tercer país, es decir, pierden el estatus de mercancía comunitaria, si bien, este efecto directo se dará, a priori, en**

las embarcaciones nuevas y en aquellas que no siendo nuevas y no teniendo el IVA regularizado entren por primera vez en aguas comunitarias.

Mercancía comunitaria

Con relación a lo anterior es importante tener claro que **la nacionalidad de una embarcación viene determinada por su bandera, pero la bandera no convierte necesariamente una embarcación en mercancía de la Unión Europea**, como sí ocurre con los automóviles. Por ejemplo, un barco de bandera española comprado en una náutica en España, por tanto, con IVA pagado, es mercancía comunitaria. Pero también lo es un barco de bandera de las Islas Vírgenes Británicas que ha entrado en aguas españolas y ha pagado el IVA a la importación mediante un despacho aduanero a consumo.

Según señala el apartado 23 del artículo 5 (Definiciones) del Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de octubre de 2013 por el que se establece el Código Aduanero de la Unión (CAU) es “**mercancía de la Unión** aquella que se obtenga enteramente en el territorio aduanero de la Unión (p.ej. comprar una embarcación en cualquier país de la UE) y no incorporen ninguna mercancía importada; o bien, se introduzcan en el territorio aduanero de la Unión procedentes de países o territorios situados fuera de dicho territorio y se despachen a libre práctica mediante una declaración de importación tramitada ante la Aduana; o se obtengan o produzcan en el territorio aduanero de la Unión con mercancías obteni-

das o introducidas en territorio de la Unión” (p.ej. comprar una embarcación construida en la UE con materiales previamente importados). El apartado 24 establece que “**mercancía no perteneciente a la Unión** es la que no se encuadra en ninguno de los tres supuestos anteriores o haya perdido el estatuto aduanero de mercancía de la Unión por haber salido del territorio aduanero de la Unión (artículo 154 CAU)”.

Pabellón británico en aguas españolas

Veamos a continuación algunos aspectos de la náutica de recreo que se verán, de forma directa o indirecta, afectados por el BREXIT.

Las **embarcaciones con pabellón británico que están en aguas comunitarias y tienen el IVA pagado podrán permanecer en nuestras aguas manteniendo su condición de mercancía comunitaria**. Ahora bien, si alguna de estas embarcaciones, como ocurriría con cualquier otra bandera de la Unión, abandona aguas comunitarias y permanece fuera de ellas por un periodo que supere los 3 años (artículo 203 CAU, artículo 63 de la Ley del IVA y 18 del reglamento del IVA), **al regresar a aguas comunitarias estará importando un medio de transporte y deberá liquidar el IVA a la importación o introducirlo en régimen de importación temporal** (artículo 250 CAU) si reúne las condiciones exigidas para esta especialidad aduanera.

La situación puede ser diferente en el caso de las **embarcaciones abanderadas en el Reino Unido que entren en aguas comunitarias, dependiendo de que se hayan adqui-**



rido antes o después del BREXIT. En el primer caso y siempre y cuando tengan el IVA pagado y demuestren que no llevan más de tres años fuera de aguas comunitarias podrán entrar como lo haría cualquier otro barco comunitario. Pero si no tienen el IVA pagado o no pueden acreditar haber estado fuera más de tres años o se trata de embarcaciones nuevas, se considerarán mercancía no comunitaria, y al entrar en aguas de la Unión Europea lo harán en régimen de importación temporal, si reúnen los requisitos de este régimen.

El **régimen de importación temporal** está previsto en el artículo 250 del CAU y en los artículos 136 y 212 a 217 del Reglamento Delegado (UE) nº 2015/2446 de la Comisión de 28 de julio de 2015 por el que se completa el Reglamento (UE) nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo con normas de desarrollo relativas a determinadas disposiciones del Código Aduanero de la Unión. Bajo este régimen **una embarcación podrá permanecer en aguas de la UE por un periodo de tiempo limitado de 18 meses sin tener que pagar el IVA y el arancel siempre que concurren los siguientes requisitos: que la embarcación esté abanderada en un tercer país, que el titular esté establecido fuera de la UE y que el uso de la embarcación sea por personas establecidas fuera de la Unión Europea**, salvo los supuestos especiales del artículo 215 del mismo Reglamento que prevé los supuestos en los que una persona establecida en la Unión puede utilizar un barco no comunitario. **A partir de enero de 2021 toda embarcación con bandera británica que entre en aguas comunitarias en régimen de importación temporal deberá realizar una declaración oral de entrada** (Anexo 71-01 del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446, CAU) ante la Aduana del primer puerto comunitario que entre.



FOTO: ALCALDESA MARINA





Compra y venta de embarcaciones

Por lo que a las compras de embarcaciones se refiere nos podemos encontrar diversos supuestos. Así, en el caso de **comprar una embarcación de bandera británica que tenga el IVA pagado y se encuentre ya en aguas comunitarias**, el adquirente deberá pagar el Impuesto sobre transmisiones Patrimoniales (ITP) en España o el impuesto correspondiente en el país del comprador, sin necesidad de realizar trámite alguno ante la Aduana. Si por el contrario es una **embarcación usada pero que no tenga el IVA pagado**, el comprador deberá importar a libre consumo la embarcación y por tanto liquidar el IVA a la importación y el arancel si corresponde, si la introduce en territorio. **Si se adquiere en el Reino Unido una embarcación al introducirla en territorio de la Unión Europea se deberá pagar el IVA, y arancel si corresponde, al considerarse mercancía no comunitaria.** Esto ocurrirá a las náuticas que representan marcas británicas que al introducirlas en España deberán realizar los trámites aduaneros, ya que estarán importando esas embarcaciones. Estas compras entre empresas británicas y españolas, por ejemplo, ya no serán adquisiciones intracomunitarias, sino que se pasará del IVA

Durante el presente año **2020** nada va a cambiar, pero el **Reino Unido** y la **Unión Europea** tienen que **concretar los términos de la salida efectiva** a partir de **enero de 2021**, y por el **bien de ambas partes** y los **ciudadanos** a quienes representan tienen la **obligación de cerrar un acuerdo** lo más **beneficioso** para **todos**.

intracomunitario al IVA a la importación que exigirá un desembolso inicial y posterior deducción.

Si en lugar de comprar **se vende en España una embarcación a un ciudadano británico y éste la deja en aguas españolas deberá pagar el IVA o el ITP según se trate de barco nuevo o de segunda mano**. Si en cambio se la lleva no deberá pagar ninguno de los impuestos citados pero sí tramitar un DUA de exportación en la Aduana del lugar en el que se encuentre la embarcación y sacar la embarcación de aguas comunitarias.

Chárter náutico

Uno de los sectores que a fecha de hoy más se verá afectado por las consecuencias del BREXIT va a ser el alquiler de embarcaciones o chárter náutico, tanto las empresas o empresarios dedicados al chárter como a los clientes británicos. Empezando por las empresas o empresarios dedicados al chárter, se verán perjudicados en un doble aspecto. Por un lado por lo que a las embarcaciones se refiere y, por otro, por las titulaciones británicas de recreo.

A partir de enero de 2021 las embarcaciones de bandera británica serán barcos no comunitarios, por tanto, y con la regulación actual no podrán ser alquiladas. **Solamente podrán dedicarse al chárter los buques de recreo, esto es, de eslora superior a 24 metros**, que obtengan el waiver o dispensa de bandera otorgada por la Administración Marítima competente siempre que acrediten que, dadas las características específicas de ese buque, no existen disponibles con bandera de la Unión Europea.

Así pues **las embarcaciones de bandera británica por debajo de 24 metros, no podrán obtener una licencia de chárter porque al ser no comunitarias solamente pueden obtener esas licencias si acreditan que son exclusivas, es decir, que no existen embarcaciones de esas características en otros registros europeos, exclusividad que difícilmente podrán acreditar ya que por cada embarcación fabricada en serie que esté registrada en el Reino Unido habrá otra matriculada en otro país de la Unión Europea**. Por lo que se refiere a las titulaciones, las empresas y em-

presarios del chárter perderán una cuota importante de clientes ya que **las titulaciones británicas de recreo dejarán de ser válidas en España para alquilar una embarcación de bandera española** ya que los títulos de recreo ya no pertenecerán al espacio económico europeo ni estarán recogidos en la versión actual del Anexo IX que recogía el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, y que fue modificado por el Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas. Sin embargo las **titulaciones británicas amparadas por el Convenio STCW** (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, firmado en Londres el 7 de julio de 1978) **sí se aceptarán para alquilar una embarcación de bandera española pero en ningún caso ejercer como patrón a cambio de una remuneración.**

Este cambio no afectará al gobierno de una embarcación de bandera británica, ya que, como no puede ser de otro modo, los títulos británicos de recreo son válidos para las embarcaciones de su propia bandera.

Por otra parte, teniendo en cuenta que estos títulos británicos de recreo no serán válidos al no estar incluido en el Anexo IX antes citado, tampoco podrán servir para que un británico o una persona que hubiera obtenido el título británico siendo residente en el Reino Unido y pueda acreditarlo de forma fehaciente, solicite de la Capitanía Marítima una autorización para navegar (no como patrón profesional) con una embarcación de bandera española en base al título británico.

Repair & refit

Otro de los cambios relevantes se va a producir en el tema de las reparaciones de los buques y embarcaciones de recreo. **Una vez sea efectivo el BREXIT éstos serán no comunitarias, por tanto, las reparaciones (repair & refit) que se realicen en territorio de la Unión Europea no estarán sujetas al pago de los derechos de importación, es decir, estarán exentas del IVA**, siendo preciso que para ello se acojan al régimen de Tráfico de Perfeccionamiento Activo, tramitando el oportuno expediente ante la dependencia de la Aduana del puerto en el que se realicen las reparaciones (artículo 256 y siguientes del CAU y en los artículos 240 y siguientes del Reglamento Delegado (UE) nº 2015/2446 y artículo 24 de la Ley 37/1992 del IVA).

Certificado CE

Finalmente, otro aspecto que pudiera verse afectado se relaciona con el marcado CE de las embarcaciones. En la actualidad cualquier embarcación construida en la Unión Europea o que se quiera comercializar en la Unión Europea habiendo sido fabricada en un país no comunitario debe tener el marcado CE y haber sido construida de acuerdo con los parámetros marcados por la Directiva



Evidentemente, la pandemia del **Covid-19** ha **relegado** a un merecido segundo plano las **negociaciones** de la **salida** del **Reino Unido** de la **Unión Europea**, si bien debe servir de **aviso al navegante** para que se **tengan en cuenta** las **necesidades** de las **personas** y no las **ambiciones** de los **dirigentes**.

2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. El cumplimiento de esta norma significa que la embarcación dispone de toda la documentación técnica de la construcción, de la que cabe destacar la Declaración de Conformidad. **En principio el marcado CE de las embarcaciones fabricadas en el Reino Unido seguirá siendo válido.** Sin embargo, en el supuesto de un BREXIT sin acuerdo, el marcado CE de una embarcación realizado por un organismo notificado del Reino Unido no se admitirá salvo que se aplique el principio de reconocimiento mutuo entre ese país y los países de la Unión Europea.* Fotos: Southampton Boat Show © Robert Stanwyck (FACTORY IMAGES)



LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho Marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º

07011· Palma de Mallorca

Tel: 971 228 775 · Fax: 971 228 770

leon@ondarza-abogados.com



PASIÓN POR Navegar

Canarias y aeropuertos 5,20 €

SKIPPER

www.skippermar.com • Nº 454 • Septiembre 2020 • 5 €

Comprar una embarcación
Qué **financiación** elegir



CURT
00454
6 04130412638902

Equipamiento
**AUMENTAR NUESTRA
SEGURIDAD**

YACHT CLASS ESPECIAL

LAGOON SIXTY 5

FERRETTI YACHTS 500

RIVIERA 64 SPORTS

NUMARINE 32XP

BREXIT
Cómo afectará
a la náutica de recreo

DISEÑOS
Invictus TT 460 | 43 Wallytender
EN PORTADA_ Bénéteau Antares 11