LVOF

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS

LOS POSIBLES EFECTOS DEL BREXIT EN LA NÁUTICA DE RECREO

León von Ondarza Fuster y Miguel Ángel Serra

LVOF

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster

Está claro que el objetivo de sacar al Reino Unido de la Unión Europea no está siendo un camino de rosas para los británicos y no precisamente por culpa de los Estados miembros que siguen, más o menos, unidos, sino que los obstáculos los encuentran, llámese Theresa May o Boris Johnson, en su propio Parlamento. Cuando parecía que el actual *Prime Minister* había logrado un acuerdo en la Comisión Europea que evitara la salida abrupta y dolorosa, los representantes del pueblo británico lo rechazaron y ahora se ha concedido una prórroga hasta el 31 de enero de 2020. A su vez, se van a celebrar nuevas elecciones en diciembre lo que por enésima vez se incrementa la incertidumbre respecto a lo que pueda pasar en el Reino Unido. Llevo tiempo diciéndolo pero por mí que el BREXIT se quedará en una terrible y cara pesadilla, tiempo al tiempo.

Pero como quiera que de lo que únicamente se habla es de la salida con o sin acuerdo, lo que toca es analizar en qué afecta el BREXIT a la náutica de recreo y según desde que óptica se mire, ese efecto puede ser mayor o menor, más perjudicial o menos, en función de una salida con acuerdo o de una salida sin acuerdo.

Lo que sí está claro es que una vez el Reino Unido deje de ser un país miembro de la Unión Europea se convertirá a todos los efectos en un país tercero, es decir, un país extracomunitario. Y desde la perspectiva aduanera todo cuanto venga del Reino Unido será una mercancía no

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

comunitaria, objeto de importación, lo que implica el pago del IVA y en determinados casos del arancel.

Hablando ya de las embarcaciones, una salida sin acuerdo, ruptura absoluta, puede significar un cambio radical del estatus de las mismas y el pasar de ser bandera comunitaria para dejar de serlo, afectará no ya a las que puedan venir, sino a las que ya están en nuestras aguas.

Como regla general 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, 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 se considera también una mercancía de la Unión Europea.

¿Cómo sabemos si una mercancía, una embarcación en este caso, es comunitaria? La respuesta la encontramos en el 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 (en adelante CAU).

El apartado 23 de este artículo señala que es “mercancía de la Unión” aquella que se obtenga enteramente en el territorio aduanero de la

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

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 obtenidas o introducidas en territorio de la Unión (p.ej. comprar una embarcación construida en la UE con materiales previamente importados).

Y el apartado 24, en contraposición al anterior, establece que se entiende por "mercancía no perteneciente a la Unión" aquella que no se encuadre 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).

Sentado lo anterior las consecuencias colaterales del BREXIT respecto de las embarcaciones y la náutica de recreo podrían ser (estamos teorizando, la realidad que finalmente se aplique la veremos cuando se produzca el BREXIT, si se produce) las siguientes:

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

Miguel Ángel Serra

Embarcaciones abanderadas en el Reino Unido (propiedad de británicos o no) que se encuentran en territorio español.

Las embarcaciones que estando en aguas españolas tienen el IVA pagado podrán permanecer en nuestras aguas manteniendo su misma situación respecto al IVA, es decir, seguirán siendo mercancía comunitaria.

No obstante, como cualquier barco tenga la bandera que tenga, en el supuesto de abandonar aguas comunitarias y permanecer fuera más de 3 años (artículo 203 CAU, artículo 63 de la Ley del IVA y 18 del reglamento del IVA), al regresar a aguas comunitarias supondrá una importación y deberá liquidar el IVA a la importación o introducirse en régimen de importación temporal (artículo 250 CAU) si reúne las condiciones exigidas que se comentan más adelante.

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

Miguel Ángel Serra

Embarcaciones abanderadas en el Reino Unido (propiedad de británicos o no) que entren en aguas españolas.

Habrá que distinguir entre embarcaciones compradas con anterioridad al BREXIT y las embarcaciones nuevas adquiridas estando el Reino Unido fuera de la Unión Europea.

Empezando por las compradas con anterioridad al BREXIT, si tienen el IVA pagado podrán entrar en aguas comunitarias como si de una embarcación comunitaria se tratara puesto que quedarían encuadradas en los supuestos del artículo 5.23, sin necesidad de hacer ningún trámite aduanero, siempre y cuando puedan acreditar que no llevan más de 3 años fuera de aguas comunitarias (artículo 203 CAU, artículo 63 de la Ley del IVA y 18 del reglamento del IVA). Si no tienen el IVA pagado o no pueden acreditar este último extremo se equipararán a las embarcaciones nuevas que se comentan a continuación.

Si se trata de embarcaciones nuevas, y por tanto consideradas a todos los efectos como mercancía no comunitaria, al entrar en aguas de la Unión Europea lo harán en régimen de importación temporal, si reúnen los requisitos de este régimen.

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

Miguel Ángel Serra

¿Qué supone el régimen de importación temporal y qué requisitos se deben cumplir?

El desarrollo de este régimen lo encontramos 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.

De forma muy esquemática con este régimen una embarcación podrá permanecer en aguas de la UE sin pagar el IVA y el arancel durante un periodo de tiempo limitado (18 meses, artículo 217 letra e) del Reglamento Delegado (UE) nº 2015/2446) y cumpliendo una serie de requisitos, a saber, 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 UE (artículo 250 CAU) salvo los supuestos especiales recogidos en el artículo 215 del Reglamento Delegado (UE) nº 2015/2446 que permiten utilizar un barco no comunitario a una persona establecida en la UE.

Y desde el punto de vista formal, toda embarcación abanderada en un país no comunitario (Reino Unido tras el BREXIT) que entre en aguas comunitarias en régimen de importación temporal deberá realizar una declaración simplificada según los artículos 135 a 141 del Reglamento Delegado, normalmente mediante una declaración oral de vinculación

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

al régimen (Anexo 71-01 del Reglamento Delegado (UE) 2015/2446, CAU) ante la Aduana del primer puerto comunitario al que la embarcación arribe.

Para terminar este supuesto, un breve inciso respecto de los barcos dedicados al arrendamiento náutico, sin perjuicio de lo que se explica en el apartado relativo a esta actividad. Si el propietario de la embarcación quisiera realizar chárter podrá bien pagar el IVA a la importación (y el arancel en su caso) y por tanto se equipara al resto de embarcaciones comunitarias en cuanto al uso, bien mantenerse con el IVA no pagado y entonces dedicarse al chárter pero destinado únicamente a clientes no comunitarios (artículo 212 DACAU, Reglamento Delegado (UE) nº 2015/2446).

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster

Compra de embarcación de segunda mano registrada en el Reino Unido.

En este caso, siempre y cuando la embarcación tenga el IVA pagado y se encuentre ya en aguas comunitarias, su adquisición por parte de un español estará sujeta al Impuesto sobre transmisiones Patrimoniales (ITP) o el impuesto correspondiente en su país en caso de ser comunitario no español, no precisándose trámite aduanero alguno.

Si se trata de una embarcación de segunda mano sin IVA pagado, el comprador que desee introducir la embarcación de bandera británica en territorio comunitario deberá importar a libre consumo la embarcación y por tanto liquidar el IVA a la importación y el arancel si corresponde en función de la clasificación arancelaria de la embarcación (Para saber qué embarcaciones deben pagar el Arancel y cuál es el tipo aplicable en función de su clasificación se puede consultar el Capítulo 89 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1925 de la Comisión de 12 de octubre de 2017 por el que se modifica el Anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común).

Para poner un ejemplo ajeno a la Unión Europea y al Reino Unido las embarcaciones con origen Estados Unidos están gravadas con un Arancel del 25% pero esto nada tiene que ver con el BREXIT y sí con la guerra comercial con dicho país.

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster

Compra de embarcación nueva fabricada en el Reino Unido.

Como en el caso anterior cualquier barco nuevo que se compre en el Reino Unido estará gravado con el impuesto que apliquen los británicos tras la entrada del BREXIT y al introducirlo en territorio de la Unión Europea se deberá pagar el IVA, y arancel si corresponde, al considerarse mercancía no comunitaria.

Es interesante recordar en este apartado que en determinadas circunstancias la compra de bienes (embarcaciones) entre Estados miembros de la Unión Europea supone una adquisición intracomunitaria. Desde el momento en que el BREXIT sea operativo el IVA tendrá un coste financiero ya que pasará de ser un IVA intracomunitario que quedaba compensado sin necesidad de desembolso, a ser un IVA a la importación que exige un desembolso que posteriormente podrá (o no) ser deducido si se dan las circunstancias para dicha deducción.

En este apartado cabe incluir a las marcas británicas de embarcaciones. Las náuticas españolas que representen marcas británicas se convertirán en importadoras de esas marcas, y deberán realizar los trámites aduaneros correspondientes como se realizan con las embarcaciones que vienen por ejemplo de Australia, liquidar el IVA y en su caso el Arancel.

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster

Venta de embarcaciones en España a un británico.

Debemos distinguir entre el supuesto de que el adquirente deje la embarcación en aguas españolas o que la saque. En el primer caso, el adquirente deberá pagar el IVA o el ITP según proceda; en el segundo caso, tras la adquisición será necesario tramitar el correspondiente DUA de exportación ante la Aduana del lugar en el que se encuentre la embarcación, y la salida física de la embarcación de las aguas comunitarias, siendo necesaria la acreditación de esa salida ante la Aduana de origen a fin de perfeccionar esta exportación.

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster
Construcción de embarcaciones.

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 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.

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

Miguel Ángel Serra

Reparación de embarcaciones abanderadas en el Reino Unido.

Si como estamos diciendo tras el BREXIT las embarcaciones del Reino Unido serán no comunitarias, las reparaciones (repair & refit) que vayan a realizar en territorio de la Unión Europea no estarán sujetas al pago de los derechos de importación, esto es, 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).

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

Miguel Ángel Serra

Alquiler de embarcaciones y buques de recreo de bandera británica.

Serán tratados como barcos no comunitarios, por tanto, solamente podrán hacer chárter si son de eslora superior a 24 metros y obtenga el denominado *waiver* o dispensa de bandera otorgada por la administración competente siempre que acredite que, dadas las características específicas de buque que se pretenda alquilar, no se dispone buques de recreo de bandera de la Unión Europea.

Esta situación dependerá de cada Comunidad Autónoma y si ésta ha asumido o no la competencia en materia de transporte marítimo. En el caso de Baleares, por ejemplo, que a través del Real Decreto 113/1995, de 27 de enero, asumió las competencias en materia de transporte marítimo, y reglamenta la actividad de chárter náutico por medio del Decreto 21/2017, de 5 de mayo, por el que se regula la actividad de alquiler de embarcaciones y buques de recreo, las embarcaciones de bandera británica (es decir, de eslora inferior a 24 metros) no podrán hacer chárter salvo que acrediten que, dadas las características específicas de la embarcación o buque que se pretenda alquilar, no se dispone de embarcaciones o buques de recreo de la Unión Europea o de países firmantes del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

En las Comunidades Autónomas que no tengan asumida la competencia en materia de transporte marítimo se seguirá aplicando la Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 4

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

de diciembre de 1985 (BOE de 13 de diciembre de 1985, nº 298), y los artículos 256 y 257 del RD Legislativo 2/2011, que disponen que las embarcaciones de hasta 24 metros de eslora deberán ostentar pabellón español o de alguno de los países de la Unión Europea, de manera que el Ministerio de Fomento podrá permitir que las embarcaciones británicas realicen chárter en España si no existen embarcaciones comunitarias adecuadas y disponibles para esa actividad, esto es otorgará el waiver o dispensa de bandera.

En la práctica las embarcaciones de bandera británica, insistiendo aquí en el dato de eslora por debajo de los 24 metros, no podrán obtener la licencia de chárter porque al ser no comunitarias solamente pueden obtener esas licencias si acredita que no existen embarcaciones de esas características en otros registros europeos. Como las embarcaciones tipo Sunseeker, Sealine, Princess, Pearl, etc., son embarcaciones fabricadas en serie y otras marcas Beneteau, Jeanneau, etc., dan el mismo servicio, las de bandera británica, sea la marca que sea, nunca podrán acreditar que son exclusivas ya que las mismas están también abanderadas en otros países miembros de la Unión Europea y, por tanto, no podrán obtener la licencia de chárter.

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS

LVOF Abogados – León von Ondarza Fuster

Titulaciones náuticas de recreo británicas.

Según informa la Dirección General de la Marina Mercante las titulaciones británicas de recreo dejarán de ser válidas en España para alquilar o gobernar embarcaciones de bandera española ya que serán títulos de país tercero, es decir, no perteneciente al Espacio Económico Europeo y no recogidos en el Anexo IX del RD 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, modificado recientemente 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) si 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 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, tampoco podrán servir para que un británico o una persona que hubiera obtenido el título británico siendo residente en el

LVOF
LEÓN VON ONDARZA FUSTER ABOGADOS
Derecho marítimo

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com

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.

Para finalizar y a la espera de que la salida del Reino Unido se vaya concretando, es importante saber que todo cuanto se ha expuesto queda en suspenso o condicionado a que el BREXIT se produzca con un acuerdo o sin él, ya que en el primer caso habrá un período de transición hasta el 31 de diciembre de 2020, que incluso se puede prolongar uno o dos años, período durante el cual no cambiará nada hasta que las condiciones de la salida queden definidas en todos y cada uno de los aspectos socioeconómicos, comerciales y políticos que afectan a las relaciones entre el Reino Unido y la Unión Europea.

Palma, a 28 de noviembre de 2019.

Calle Cataluña, 5A, 3º · 07011· Palma de Mallorca
Tel: 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com