

Principales consecuencias del Brexit en la náutica de recreo

Conviene puntualizar, en primer lugar, que el acuerdo del Brexit no recoge normas que afecten a nuestra actividad de forma directa. Esto significa que los supuestos que a continuación se exponen son la consecuencia directa de la salida del Reino Unido de la Unión Europea. Todo ello sin perjuicio de que se puedan pactar en los próximos 11 meses acuerdos bilaterales (o alianzas en términos de reciprocidad) para flexibilizar o solucionar algunas de las situaciones que a continuación van a ser objeto de exposición.

Anen está inmersa en estas negociaciones como representante del sector náutico empresarial con el objetivo de que los efectos del Brexit en nuestro sector sean lo menos dañinos posibles, no sólo por el peso del turista y residente británico en nuestro sector sino por la representatividad que la industria náutica británica tiene nuestro país.

II.- Titulaciones para el manejo de embarcaciones de recreo

Actualmente y de conformidad con la normativa en vigor, desde el 1 de enero de 2021, los ciudadanos británicos pueden gobernar embarcaciones registradas en Reino Unido pero no pueden seguir beneficiándose del reconocimiento de sus títulos de recreo para gobernar embarcaciones de recreo de pabellón español, al no cumplirse los requisitos establecidos en las disposiciones adicionales tercera y cuarta del [Real Decreto 875/2014](#), al pasar Reino Unido a ser considerado país tercero y no figurar en la relación de países recogidos en el Anexo IX, cuyas titulaciones expedidas son reconocidas.

El mismo supuesto se plantearía también para embarcaciones afectas a la actividad del chárter o arrendamiento náutico.

No obstante, cuando la titulación británica esté amparada por el [Convenio STWC](#) (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar) sí se aceptará dicho título para alquilar una embarcación de bandera española pero no para ejercer como patrón profesional.

En este sentido, desde Anen estamos trabajando con la DGMM a los efectos de que se reconozcan las titulaciones náuticas inglesas en España añadiéndolas al Anexo IX del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

III.- Chárter o Arrendamiento náutico

De acuerdo con la [Orden Ministerial de 4 de diciembre de 1985](#) de alquiler de embarcaciones de recreo, y con la posterior entrada de España en la Unión Europea, las embarcaciones afectas al chárter pueden ostentar tanto el pabellón español como cualquiera de los pabellones de los países de la Unión Europea¹.

¹ Así también lo establece la Instrucción sobre arrendamiento náutico de embarcaciones y buques de recreo emitida por la DGMM.

Desde el 1 de enero de 2021, las embarcaciones menores de 14 metros con pabellón del Reino Unido no pueden dedicarse a actividades de arrendamiento náutico en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Por ello, estas embarcaciones deberán cambiar su bandera y optar por un registro marítimo de cualquier país de la UE.

Y para el supuesto de esloras superiores, se deberá obtener el *waiver* o dispensa de bandera otorgada por la Administración Marítima o por las instituciones reconocidas por ésta, siempre que acrediten que, dadas las características específicas de esta embarcación o buque de recreo, no existen en nuestro mercado embarcaciones o buques de similares características para el alquiler con bandera española o europea².

En este punto, también se trabajará con la Administración marítima para encontrar soluciones que puedan favorecer los intereses de esta actividad que cada vez está teniendo mayor protagonismo en nuestro sector.

IV.- Situación fiscal y ejemplos prácticos

La salida de Reino Unido de la Unión Europea supone, entre otras cuestiones, que los flujos de embarcaciones entre España y Reino Unido dejarán de tener la consideración de operaciones intracomunitarias y pasarán a estar sujetos a formalidades aduaneras.

Esto implica, en el caso de la entrada de embarcaciones en el territorio de aplicación del IVA español (Península y Baleares) procedentes de Reino Unido, la liquidación del IVA en el momento de la **importación** por la Aduana, salvo que la empresa opte por el pago del IVA diferido³.

La base imponible del IVA en la importación es el Valor en Aduana añadiendo los siguientes conceptos en cuanto no estén comprendidos en el mismo:

- a. Los impuestos, derechos, exacciones y demás gravámenes que se devenguen con motivo de la importación, salvo el IVA.
- b. Los gastos accesorios, como las comisiones y los gastos de embalaje, transporte y seguro que se produzcan hasta el primer lugar de destino de los bienes en el interior de la Comunidad.

Las mercancías que sean transportadas desde el territorio de aplicación del IVA español (Península y Baleares) al Reino Unido serán **exportaciones** y estarán exentas de IVA.

Los intercambios de embarcaciones con Irlanda del Norte tendrán el mismo tratamiento que los efectuados con un Estado miembro de acuerdo con el protocolo Irlanda-Irlanda del Norte. Este tratamiento no se extiende a los servicios.

² Circunstancia que consideramos poco probable para embarcaciones construidas en serie dada la dificultad de acreditar su "exclusividad".

³ U opte su titular por acogerse al Régimen de Importación Temporal de conformidad con lo explicado más adelante.

¿Cuál es la situación de aquellas embarcaciones sitas en aguas españolas que ya tienen su IVA liquidado (estatuto UE/TAU) están abanderadas en Reino Unido y son titularidad de británicos?

En primer lugar, conviene destacar que la bandera a estos efectos es irrelevante. Lo que realmente importa es si la embarcación se considera como una mercancía con estatuto comunitario o no (en función de si ha liquidado o no IVA respectivamente). Si nos encontramos en el primer supuesto (se ha liquidado el IVA correspondiente), no tendrían ninguna consecuencia fiscal y podrían seguir permaneciendo en nuestro territorio y ser utilizadas por residentes del Reino Unido.

En caso de que estas embarcaciones salieran de aguas UE (por ejemplo, para navegar por aguas del Reino Unido), nunca podrían superar el plazo de estancia tres años⁴ dado que, si ello ocurre, perdería el estatuto UE y al entrar en aguas UE podría estar obligada a su importación y, en consecuencia, a la liquidación de nuevo del IVA⁵ correspondiente.

¿Y para aquellos casos en los que se adquiere una embarcación a partir del 1 de enero que no haya liquidado IVA (mercancía no comunitaria) por parte de un residente en Reino Unido y se introduce en territorio español?

En este supuesto, al ser una mercancía con el estatuto no comunitaria, el titular podría acogerse al régimen de importación temporal⁶ y no liquidar el IVA siempre que esté matriculada fuera del TAU (como por ejemplo el Registro británico) a nombre de una persona o entidad jurídica establecida fuera de dicho territorio y que sea utilizada por una persona establecida fuera del TAU.

En este supuesto se podría utilizar la embarcación con las limitaciones establecidas en el régimen de importación temporal por un período máximo de tiempo de 18 meses. Antes del vencimiento de este plazo la embarcación debería justificar su estancia en un puerto no UE para volver a gozar de dicho régimen de importación temporal en aguas españolas por un período adicional de 18 meses.

¿Se puede alquilar una embarcación en régimen de importación temporal?

Si bien es cierto que existe una Nota Informativa de la Agencia Tributaria que declara que la embarcación acogida al Régimen de Importación Temporal puede dedicarse a actividades lucrativas (chárter náutico) en el territorio aduanero siempre que la actividad

⁴ A falta de declaración expresa en otro sentido, por el mero hecho de que una embarcación con estatuto UE salga del TAU, se presume que sale para volver. Y al volver, se considerará despachada a libre práctica con exención de derechos como mercancía de retorno, recuperando su estatuto de mercancía UE.

⁵ Todo ello de conformidad con lo establecido en el Reglamento Delegado (UE) 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 (DO L343 de 29.12.2015 y corrección mediante Reglamento Delegado (UE) 2016/651 en DO L111 de 27.04.2016)

⁶ Conforme a lo establecido en el artículo 18.dos en relación con el artículo 24, ambos de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (LIVA en adelante), el IVA no será exigible mientras la embarcación se encuentre vinculada al régimen de importación temporal y se cumplan las condiciones y requisitos establecidos en la normativa aduanera antes expuestos

de chárter realizada con yates amparados en el régimen de importación temporal no pueden ser utilizados / disfrutados por personas establecidas en el territorio aduanero de la UE, nuestra recomendación es que no se lleve a cabo dicha explotación en régimen de importación temporal dada las interpretaciones contradictorias existentes publicadas por la Agencia Tributaria en esta materia. No obstante, sugerimos en este punto el asesoramiento por parte de un experto profesional en la materia.

¿Qué ocurre con respecto al Impuesto de Matriculación (IEDMT)?

En este punto y de igual forma es irrelevante la bandera, dado que lo que devenga el impuesto es la utilización o circulación de la embarcación en territorio español por personas residentes en España, o que sean titulares de un establecimiento situado en España⁷.

En consecuencia, cualquiera que sea el estatuto aduanero del yate o embarcación, si este no está matriculado en España y está siendo destinado a su utilización por personas residentes en España o que tienen un establecimiento en España, el IEDMT será exigible en los términos establecidos en los referidos preceptos de la Ley 38/1992.

Dicho en otros términos, si quien utiliza la embarcación abanderada en Reino Unido es un residente en dicho país, no devengaría el Impuesto de Matriculación siempre y cuando cumpla las limitaciones establecidas en la norma tributaria.

V.- Importación y Exportación de embarcaciones y componentes

A partir del 1 de enero de 2021 el Reino Unido ha pasado a ser considerado a efectos de mercado un tercer país, lo que implica lo siguiente:

1.- Importación en España de embarcaciones y componentes desde el Reino Unido

- a. Las embarcaciones y componentes deberán cumplir con la [Directiva de Embarcaciones de Recreo \(2013/53/UE\)](#).
- b. Los certificados emitidos por organismos notificados del Reino Unido dejan de ser válidos. Sólo serán válidos los que se emitan desde un Organismo Notificado con sede en la UE.
- c. Los códigos de fabricante (MIC-Manufacturer Identity Code) deben ser asignados por un Estado miembro de la UE.
- d. Las empresas españolas que hasta el 31 de diciembre de 2020 eran distribuidoras de productos fabricados en el Reino Unido pasan a ser importadoras de esos productos, lo que significa que tienen nuevas competencias y responsabilidades legales. Ello puede conllevar que los

⁷ De acuerdo con lo establecido en el artículo 65.1.d) y en la DA 1a de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales

contratos privados de distribución suscritos entre las partes pueden verse alterados.

2.- Exportación al Reino Unido de embarcaciones y componentes desde España

a. La Directiva sobre Embarcaciones de Recreo (2013/53/UE), así como otras directivas europeas que afectan al sector náutico (aparatos a presión, equipos de protección individual, compatibilidad electromagnética, etc.) ya no resultan aplicables en el Reino Unido. En particular la Directiva 2013/53/UE sobre Embarcaciones de Recreo se ha transformado en la “Recreational Craft Regulations 2017-SI 737”

(<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2017/737/contents/made>) y las normas armonizadas (EN ISO) que garantizan una presunción de conformidad con los requisitos de la Directiva se transforman en “Designated Standards (BS)” (<https://www.gov.uk/government/publications/designated-standards-recreational-craft>).

b. Los organismos notificados en Reino Unido se convierten en “Approved Bodies” y deben estar radicados en este país, y además en lugar de estar relacionados con el mercado CE se relacionan con el mercado UKCA.

Por todo lo anterior, para poner en el mercado del Reino Unido un producto será necesario disponer del certificado UKCA que lo otorgará un Approved Body radicado en el Reino Unido y siempre que se cumplan los requisitos de sus normas armonizadas (“Designated Standards”) y la “Recreational Craft Regulation 2017”. No serán de aplicación ni resultarán válidas por tanto las normas europeas. En este sentido parece que hay un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2021, donde podrán aceptarse en el territorio del Reino Unido productos con el mercado CE (<https://www.gov.uk/guidance/ce-marking>).

c. Los fabricantes de la UE deberán disponer de un código único de fabricante (MIC) emitido por una entidad del Reino Unido. En este caso la entidad designada es British Marine (<https://mymembership.britishmarine.co.uk/mic-codes/>).

d. En relación a las responsabilidades, las empresas del Reino Unido que hasta el 31 de diciembre de 2020 eran Distribuidoras de productos procedentes de la UE pasan a ser Importadoras, lo que significa que tienen nuevas competencias y responsabilidades legales.

En los siguientes enlaces se pueden consultar con detalle el *Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido* y los principales cambios que supone el Brexit
https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/eu-uk-tca-brochure_es.pdf
http://www.anen.es/download/general/2020.6327_ES_01.pdf-1.pdf

La presente guía es el resultado de la labor de un grupo de trabajo constituido, a tal efecto, por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas y se publica con una finalidad exclusivamente informativa y divulgativa y no podrá interpretarse como un asesoramiento profesional. Sus autores se eximen de cualquier responsabilidad que pudiera derivarse del uso de la información contenida en la presente guía.