



PREGUNTAS DEL SECTOR DE LOS GRANDES YATES

En el caso de matricular un barco en España, ¿en qué lista puede/debe inscribirse?

Las dos opciones más comunes son las siguientes:

Si el destino o uso del yate va a ser la navegación de recreo exclusivamente privada, es decir, sin ánimo de lucro, la lista en la que debe inscribirse el yate es la lista 7ª. No obstante, si la finalidad es la de la explotación comercial del yate mediante su alquiler a terceros (charter) la lista en la que el barco debe estar inscrito es la lista 6ª.

Hay una tercera opción cual es la lista 2ª, si bien en esta lista se inscriben los buques que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.

Las listas anteriores están recogidas en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de Julio, sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo.

Una cuarta posibilidad de matriculación de un barco en España al margen de la relación de listas que cita la norma anterior, es la denominada matrícula turística que prevé el Real Decreto 1571/1993, de 10 de Septiembre, por el que se adapta la reglamentación de la Matrícula Turística a las consecuencias de la armonización fiscal del Mercado Interior. Según esta norma las personas físicas con residencia en el extranjero que adquieran vehículos para uso privado en España y no estén obligadas a su matriculación definitiva pueden matricularlos con matrícula turística que tiene carácter provisional y no está sujeta al Impuesto especial sobre determinados Medios de Transporte. Los yates amparados por matrícula turística se considerarán, en su caso, en régimen de importación temporal y disfrutarán de los beneficios fiscales reconocidos legalmente para dicho régimen.

¿Un residente en España puede abanderar un barco fuera de España?

La respuesta a esta pregunta es doble. La primera es que no, un residente en España está sometido a la legislación española y por tanto debe abanderar en España. La segunda es que podrá abanderar fuera de España si bien estará en situación irregular que se corrige de dos formas, primera, no utilizando el yate en aguas españolas de forma no está sometido a un posible control de las administraciones fiscal y marítima españolas y no se está incumpliendo la normativa española; segunda, liquidando el impuesto especial sobre determinados medios de transporte (en adelante impuesto de matriculación). La legislación marítima y fiscal en este aspecto es ambigua. Por un lado la Ley 30/1992, sobre el impuesto de matriculación obliga a liquidar este impuesto. Pero en el ámbito de la Marina Mercante no existe una norma que de forma expresa obligue a matricular un barco en España, en efecto el artículo 2 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de Julio, sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo se expresa de la siguiente forma: *"Para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que esta concede y arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los registros de matrícula de buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante"*. Por su parte el artículo 76.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dice así: Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas residentes y las personas jurídicas domiciliadas en España o países de la Comunidad Económica Europea siempre que, en este último caso, designen un representante en España.

No obstante lo anterior, ya se ha indicado la situación irregular en la que se sitúa un residente en España que tenga un barco registrado fuera de España y lo utilice en aguas españolas, que al margen del impuesto de matriculación, podría incurrir en un infracción administrativa prevista en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que daría lugar al inicio de un expediente sancionador.

En el caso de abanderar un barco fuera de España, ¿puede un ciudadano español navegar en aguas españolas?

Siempre que no sea residente fiscal en España la respuesta es afirmativa. En caso de ser residente la respuesta varía como se expone a continuación.

Desde el punto de vista de uso privado, el residente en España está obligado a pagar el impuesto de matriculación. Si navega en aguas españolas sin pagar el impuesto se arriesga a que ante un control de la Aduana española le obliguen a pagar el impuesto más los intereses y la sanción correspondiente. Además de lo anterior no se debe olvidar la situación de irregularidad en la que se incurre tal y como se ha expuesto en la cuestión anterior.

Desde el punto de vista de uso comercial, esto es, si el yate se dedica al charter, la respuesta es discutible. En el supuesto de que un residente alquila un barco de charter de bandera no española no deberá liquidar el impuesto ya que está alquilando el barco y por tanto le ampara el contrato de charter. Situación diferente es la de la empresa armadora que realiza la actividad con domicilio en España la cual para poder ejercer la actividad en España está sometida a las mismas obligaciones que una empresa nacional y por tanto sujeta al pago del impuesto de matriculación. Ahora bien si esta empresa no tiene sede en España y el contrato se inicia y se termina fuera de aguas españolas, se podrá navegar sin ningún problema ya que el contrato de alquiler del yate regulariza o ampara la navegación.

¿Puede el propietario de un yate alquilarse su propio yate en España / fuera de España? ¿En qué condiciones?

Si el yate está matriculado en la lista 7ª no se lo puede alquilar ya que esta lista es para los barcos de uso privado, esto es, se descarta el ánimo de lucro.

Si por el contrario el barco está inscrito en la lista 6ª podrá el alquilarse el barco con dos condiciones, la primera es que haya pagado el impuesto de matriculación, que en el caso de los grandes yates siempre se pagará; y que el precio del alquiler sea el de mercado pagando a su vez un IVA por el alquiler.

Un yate inscrito en la lista sexta ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

Si consideramos un yate de más de 24 metros de eslora la respuesta es afirmativa ya que la Ley 38/1992 de impuestos especiales establece que la matriculación de los barcos que superan los 15 metros de eslora, independientemente del destino (uso privado o charter) está sujeta al pago del impuesto (artículo 65.1 letra b) y artículo 66.1 letra f).

Éste último precepto dice así: "Estará exenta del impuesto la primera matriculación definitiva de los siguientes medios de transporte: ... Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya eslora máxima no exceda de quince metros, matriculados para afectarlos exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler".

Ahora bien, si el barco no supera la eslora de 15 metros y se dedica en exclusividad a la actividad de alquiler la matriculación del mismo estará exento del impuesto, y podrá por tanto beneficiarse de esta exención si bien para ello es obligado cumplir los requisitos que establece la ley, es decir, dedicación exclusiva al alquiler durante los 4 años siguientes a la fecha de matriculación; prohibición de utilización por parte del propietario y personas a él vinculadas; prohibición de alquilar el barco por tiempo superior a tres meses a una misma persona o entidad, durante un período de doce meses consecutivos (no confundir con la cesión del barco para su arrendamiento de terceros que si está permitido con la limitación de no poder hacer uso del mismo durante el período de cesión ni de cualquier otro barco de la flota del cesionario).

El artículo antes citado continúa así: "Esta exención quedará condicionada a las limitaciones y al cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos. En todo caso, se entenderá que no existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que dicho titular o una persona a él vinculada reciba por cualquier título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquellas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido".

Un yate inscrito en la lista séptima ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

Si de nuevo se piensa en un barco de más de 24 metros de eslora la respuesta es que sí en todos los casos por aplicación del artículo 65.1 letra b) de la Ley 38/1992 cuyo tenor es el siguiente:

“Estarán sujetas al impuesto: La primera matriculación de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de ocho metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación deportiva”.

¿Qué diferencia hay entre un yate inscrito en la lista sexta y otro en la séptima a efectos formales?

Si el yate es menor de 24 metros de eslora el proceso de matriculación y documentación a presentar para el registro del yate es prácticamente igual en ambos casos, a pesar de que la norma que regula el proceso de matriculación es diferente, así para los barcos de séptima se seguirá el Real Decreto 544/2007 de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista séptima del Registro de matrícula de buques; y la matriculación de los barcos de lista sexta se sujetan al Real Decreto, 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Existen además dos trámites que se exigen solamente a los barcos de la sexta lista que son el abanderamiento de sanidad y la inscripción del barco en el Registro de Bienes Muebles. Al margen del proceso de matriculación los barcos de lista sexta precisan de una autorización de alquiler que expedirá el gobierno autonómico si ha asumido las competencias en materia de transporte marítimo (como es el caso de Baleares), o la propia Capitanía Marítima en caso contrario.

Finalmente otra diferencia es la documentación que se entrega y el despacho del barco. Si es de lista séptima la documentación que se obtiene es el certificado de navegabilidad, la hoja de asiento – registro marítimo y el permiso de navegación, con lo que elimina el trámite de despacho de buques ya que no tiene Rol de Despacho y Dotación, exceptuando los casos en los que lleve tripulación contratada que sí estará obligado a tener y por tanto despachar. Si es de sexta se precisará el despacho y la documentación es la misma exceptuando el permiso de navegación.

Sin embargo, si el yate supera la eslora de 24 metros el procedimiento, los requerimientos y formalidades para su inscripción son completamente diferentes ya que en este supuesto el yate es considerado como un buque mercante y por tanto debe someterse a las indicaciones del Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar).

Finalmente, otra de las diferencias es la tripulación. Si es un barco de lista séptima por regla general podrá ser gobernado con una titulación náutica de recreo como el Capitán de Yate. Si el propietario carece de esta titulación, será necesario contratar tripulación profesional. En los casos de la lista sexta y como quiera que los grandes yates siempre se alquilan con tripulación, ésta deberá ser profesional. Y en los casos en los que la eslora supera los 24 metros además se deberá tener un cuadro mínimo de tripulación que establece la Capitanía Marítima.

¿Se puede matricular un megayate en el Registro especial canario?

Sí para lo cual se deben cumplir los requisitos que señala Disposición Adicional 15ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, saber:

Con relación a la empresa: debe tener en Canarias el centro efectivo de control de la explotación o, teniéndolo en otra zona de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representante en Canarias; debe ser la propietaria o la arrendataria a casco desnudo, en definitiva, la empresa tiene que ostentar el control de la gestión náutica y comercial; y debe dedicarse, como objeto social, a la explotación comercial de barcos.

Con relación al yate: debe tener más de 100 GT (toneladas de registro bruto) y debe ser explotado con fines mercantiles (como por ejemplo el charter).

Con relación a la navegación, ésta tiene que ser navegación marítima internacional, entendiéndose como tal la que se realiza entre un puerto español y otro extranjero (comunitario o de tercer país) y entre dos extranjeros; y esta navegación debe comprender más del 50% del total recorrido en un período de tiempo determinado (a fin de beneficiarse de la exención del IVA según el artículo 22 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, sobre el IVA).

Con relación a la tripulación el Capitán y Primer oficial tienen que ser españoles, el resto de la tripulación 50% españoles o de otro Estado miembro de la UE y el otro 50% pueden ser extranjeros no comunitarios.

En cualquier caso con la última modificación de la Ley 38/1992, de impuestos especiales, a consecuencia de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, los barcos que se inscriben en el registro especial también están sujetos al impuesto de matriculación.

¿Se puede matricular un megayate en el Registro ordinario de Ceuta o de Melilla?

Sí, se puede. Ahora bien las condiciones del registro de un yate en Ceuta o Melilla son muy restrictivas.

En estos casos el tipo del impuesto de matriculación es 0%, es decir, está sujeto al pago del impuesto pero no se paga. Ahora bien la inscripción de un barco en estas ciudades está limitada a los residentes en ellas (personas físicas y jurídicas). Además un barco con bandera de Ceuta o Melilla está considerado como un barco de bandera no comunitaria por lo que su uso está limitado tanto con relación al tiempo (18 meses en aguas comunitarias) como con respecto a las personas que deberán ser no residentes en la UE.

La consideración de no comunitario deviene del artículo 3 del Código Aduanero.

Otro aspecto importante a tener en cuenta en los casos de barcos ya registrados en Ceuta o Melilla es la posterior introducción del yate en la península o Baleares por traslado de residencia del propietario, lo que supone una importación en toda regla. En estos casos no se pagará el impuesto de matriculación siempre que se cumplan las exigencias señaladas en el artículo 70.6 de la Ley 38/1992, de impuestos especiales, que son los siguientes:

- Los interesados deberán haber tenido su residencia habitual en Ceuta y Melilla, al menos durante los doce meses consecutivos anteriores al traslado.
- Los medios de transporte deberán haber sido adquiridos en las condiciones normales de tributación existentes en Ceuta y Melilla, y no se deberán haber beneficiado de ninguna exención o devolución con ocasión de su salida de dichos territorios.
- Los medios de transporte deberán haber sido utilizados por el interesado en su antigua residencia durante un período mínimo de seis meses antes de haber abandonado dicha residencia.
- Los medios de transporte a que se refiere el presente apartado no deberán ser transmitidos durante el plazo de los doce meses posteriores a la importación o introducción. El incumplimiento de este requisito determinará la práctica de la correspondiente liquidación o autoliquidación con referencia al momento en que se produjera dicho incumplimiento.

El artículo 28 de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido, también exonera del pago del IVA en los casos de traslado de residencia.

¿Puede un yate comercial comprar gasoil bonificado?

Teniendo en cuenta que la navegación que hace un yate dedicado al charter es considerada como navegación de recreo (artículo 4. 13 de la Ley 38/1992, de impuestos especiales: *Navegación privada de recreo*. La realizada mediante la utilización de una embarcación, que no sea de titularidad pública, por su propietario o por la persona que pueda utilizarla, mediante arrendamiento o por cualquier otro título, para fines no comerciales y, en particular, para fines distintos del transporte de pasajeros o mercancías o de la prestación de servicios a título oneroso.) la respuesta a esta cuestión es NO, según los siguientes artículos de la Ley citada:

Artículo 9. Exenciones: 1. Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 21, 23, 42, 51, 61 y 64 de esta Ley, estarán exentas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan, la fabricación e importación de productos objeto de los impuestos especiales de fabricación que se destinen: ... e) Al avituallamiento de los buques siguientes excluidos, en todo caso, los que realicen navegación privada de recreo: 1. Los que realicen navegación marítima internacional. 2. Los afectos al salvamento o la asistencia marítima, con exclusión del suministro de provisiones de a bordo, cuando la duración de su navegación, sin escala, no exceda de cuarenta y ocho horas.

Artículo 51. Exenciones. Además de las operaciones a que se refiere el artículo 9 de esta Ley, estarán exentas, en las condiciones que reglamentariamente se establezcan y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 53, las siguientes operaciones: ... 2. La fabricación e importación de productos incluidos en el ámbito objetivo del impuesto que se destinen a: ... b) Su utilización como carburante en la navegación, incluida la pesca, con excepción de la navegación privada de recreo.

Obviamente si la navegación de un yate comercial no se considerara como navegación de recreo, la respuesta sería afirmativa.

¿Se puede contratar tripulación no española en un barco español?

Sí exceptuando los puestos que impliquen desempeño de funciones públicas.

El artículo 77.2 de Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante así lo establece al señalar: Asimismo, se determinarán reglamentariamente las condiciones de nacionalidad de las dotaciones de los buques, si bien los ciudadanos de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea podrán acceder a partir del momento de entrada en vigor de esta Ley a los empleos en las dotaciones de los buques que no impliquen el ejercicio, aunque sólo sea de manera ocasional, de funciones públicas, que quedará reservado a ciudadanos españoles.

En cualquier caso un miembro de tripulación de poseer la titulación profesional que acredite sus conocimientos y aptitudes y pasar de forma satisfactoria una prueba de legislación marítima española.

¿Se puede pagar el IVA de un barco no europeo en España?

Si bien, últimamente parece que existen dificultades por parte de Aduanas, sí es posible liquidar el IVA en España, siendo el procedimiento habitual de importación mediante la presentación en Aduanas del correspondiente DUA de importación.

¿Qué valoración se tiene que dar al barco para pagar el IVA?

La respuesta a esta cuestión la encontramos en la Instrucción 1/2004, de 27 de febrero, de la Dirección General de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, de valoración en aduanas de las mercancías.

Según esta norma la valoración inicial es la de su valor de transacción, es decir, el precio efectivamente pagado. Y sobre este precio se podrán aplicar las depreciaciones que establece el Ministerio de Hacienda para las embarcaciones de segunda mano.

En su defecto los criterios a tener en cuenta para determinar el valor son los siguientes:

a) En los casos en los que la importación es consecuencia inmediata de una venta, esto es, el barco se importa después de haberlo comprado, la valoración se determinará de alguna de las siguientes formas y por este orden:

- Valor de transacción de mercancías idénticas o similares.
- Método último recurso: el barco se valorará partiendo del valor que tenía en estado nuevo y se le aplica los porcentajes de depreciación.
- Mediante certificación expedida por un distribuidor en la Comunidad de la marca del barco
- Catálogos o revistas especializadas que indiquen los precios corrientes para el mercado de vehículos usados en la Comunidad, aplicando la deducción por años de uso correspondiente.

b) Si no ha habido venta inmediata anterior a la importación:

- Valor del yate que figura en la factura de compra, aplicando si procede la deducción por años de uso correspondiente.

- Certificación expedida por un distribuidor en la Comunidad de la marca del barco, aplicando la deducción por años de uso correspondiente.

Si el importador hubiera adquirido el vehículo en estado usado y pueda probar documentalmente su precio de compra, la Aduana partirá de este precio, pero teniendo en cuenta que se trata de un valor ya depreciado con arreglo al tiempo que llevara circulando, por lo que el porcentaje de valoración que se debe aplicar será el que se deduzca de las fechas de la puesta en circulación, de adquisición por el importador y de la importación.

Un barco no europeo ¿puede reparar y obtener suministros en España sin pagar IVA?

Sí puede reparar y obtener suministros sin pagar IVA siempre que tramite y obtenga ante la Aduana el Tráfico de Perfeccionamiento.

Un barco no comunitario ¿qué período de tiempo puede permanecer en aguas comunitarias? ¿En qué condiciones?

Cualquier barco inscrito en un registro de un país no comunitario podrá permanecer en aguas comunitarias 18 meses según establece el artículo 562 del Reglamento (CEE) N° 2454/93 de la Comisión de 2 de julio de 1993 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) no 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario.

Este período se inicia a contabilizar desde el primer día que el barco llega a aguas comunitarias siendo el día inicial la llegada a un puerto comunitario, de ahí la importancia de disponer de un documento que acredite la fecha de entrada como por ejemplo la factura por la estancia en puerto.

En cualquier caso es importante reseñar que a la llegada a un puerto comunitario no es necesario realizar trámite alguno ante las Aduanas o cualquier Administración marítima o tributaria, simplemente es importante controlar el período de estancia de 18 meses.

Finalmente, indicar que en el supuesto de que el barco no vaya a ser utilizado durante un período de tiempo se puede interrumpir el plazo de los 18 meses a través del precinto voluntario ante la Aduana. Para volver a hacer uso del barco se deberá solicitar el desprecinto y volverán a correr el tiempo de estancia. En definitiva, es una forma de extender un poco más el plazo de permanencia en aguas comunitarias.

Un barco inscrito en la lista sexta ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

Sí en dos supuestos, uno, cuando el barco supera los 15 metros de eslora; dos, cuando siendo menos de 15 metros no se vaya a dedicar en exclusiva al charter.

Un barco español se da de baja en el registro español y se vende e inscribe en América, si vuelve a España ¿se debe volver a pagar el impuesto de matriculación?

Teniendo en cuenta que el impuesto de matriculación es un impuesto que se paga una vez, a pesar de darlo de baja del registro marítimo español, el impuesto se considera pagado y por tanto, al volver a registrar el mismo barco en España no se deberá liquidar de nuevo el impuesto.

Así se pronuncia la Dirección General de Tributos por ejemplo en la Consulta 0296-99, de 9 de marzo de 1999.

No obstante, hay que tener en cuenta y diferenciar dos supuestos. La respuesta a la pregunta formulada que contempla América implica otra consecuencia más grave y es que de esta manera exportamos el barco y al traerlo de nuevo estaríamos importándolo y, por tanto, se debe volver a pagar el IVA.

Esta situación no se da si el barco permanece en la Unión Europea.

¿Se puede pedir la devolución del impuesto de matriculación? ¿En qué condiciones?

Sí, se puede la devolución es proporcional y sujeto a los requerimientos que establece el apartado 3 del artículo 66 de la Ley 38/1992, del impuesto de matriculación, que son los siguientes:

- Ser empresario dedicado profesionalmente a la reventa de medios de transporte.
- El barco debe haber sido vendido y enviado con carácter definitivo fuera del territorio de aplicación del impuesto antes de que hayan transcurrido cuatro años desde su primera matriculación definitiva (se acredita con la certificación de la baja en el Registro de Buques).
- La base de la devolución estará constituida por el valor de mercado del medio de transporte en el momento del envío, sin que pueda exceder del valor que resulte de la aplicación de las tablas de valoración de los medios de transporte usados del Ministro de Economía y Hacienda, a efectos del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
- El tipo de la devolución será el aplicado en su momento para la liquidación del impuesto.
- El importe de la devolución no será superior, en ningún caso, al de la cuota satisfecha.
- La devolución la el empresario revendedor mediante el impreso 568 del Ministerio de Hacienda.