

¿Españoles con bandera extranjera?

La reciente modificación del impuesto de matriculación permite a residentes españoles navegar con embarcaciones de bandera extranjera en aguas españolas, aunque persiste la obligación de pagar el impuesto.

Por Yamandú R. Caorsi (Abogado especializado en náutica deportiva)

El año 2011 ha traído una serie de novedades normativas para la náutica de recreo. En particular, hay que destacar la entrada en vigor del Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques, pero una de las modificaciones que más atención ha despertado es la modificación de la Ley 39/92, de 27 de diciembre, de impuestos especiales, que entró en vigor el pasado 1 de enero. El impuesto especial sobre determinados medios de transporte, conocido como impuesto de matriculación, tiene el desmérito de ser, según muchos, el freno para el desarrollo de la náutica de recreo. Debido a ello, cualquier novedad que surja en torno a su aplicación es ampliamente considerada por el sector. La modificación que analizaremos en este artículo, en sí, no afecta al impuesto, pero sí las obligaciones administrativas de los sujetos pasivos, a no obligarlos a abanderar la embarcación en España. Se trata de una nueva situación y conviene analizar las implicaciones que conlleva.

Abanderamiento

La Convención de Mar y normativa de los Estados ribereños exige que los buques o embarcaciones que naveguen por sus aguas territoriales, o recalen en sus puertos, arboles la bandera de un determinado Estado. El

pabellón del barco determina la ley que en él se aplica, excepto en lo que se refiere a la jurisdicción penal y de policía cuando está en puerto o navega en aguas de una nación diferente a la de bandera. Así, a la legislación del Estado de bandera es donde debemos acudir para determinar los requisitos para el abanderamiento y, muy importante, las condiciones que se deben cumplir en navegación, por ejemplo, de titulación de la tripulación y material de seguridad. El procedimiento por el que se otorga a una embarcación el derecho a arbolarse una bandera se suele llamar, indistintamente, abanderamiento, registro o matriculación. Cada país establece los requisitos que debe cumplir la nave para poner su bandera. Cuando se trata de embarcaciones destinadas a realizar navegaciones de carácter internacional, normalmente se exige cumplir una serie de requisitos de seguridad y construcción uniformes, establecidos por los diferentes convenios internacionales. Dichos convenios son más exigentes cuando se trata de barcos que realizan navegaciones con un determinado riesgo, ya sea para las personas o el medio ambiente, como puede ser los buques petroleros. Esta normativa internacional, en principio, no afecta a las embarcaciones de recreo. Se entiende por embarcación de recreo aquella, cualquiera sea su eslora, que se destine a la navegación privada sin fines comerciales, y al transporte hasta un máximo de 12 per-

sonas. Las embarcaciones de chárter, por ser comerciales, y las que transportan más de 12 personas, por ser consideradas de pasaje, están sujetas a las convenciones internacionales.

Sin embargo, ello no obsta para que algunos países hagan extensivos los convenios a todas las embarcaciones que ostenten su pabellón, como es el caso de España. Esto responde a la seguridad que garantiza una regulación reconocida internacionalmente y, evidentemente, evita problemas cuando el barco navega por aguas diferentes a las de su Estado de bandera.

Otros países han generado su propia regulación en lo que respecta a embarcaciones de recreo. Un caso singular y que nos afecta de manera especial es el establecido para embarcaciones que arbolan el pabellón de países de la Unión Europea. Estas embarcaciones desde el año 1998 deben cumplir con la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, ampliamente modificada por la Directiva 2003/44/CE del Parlamento y del Consejo, traspuestas al derecho español mediante el Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que

se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores. Conviene aclarar que esta normativa de fuente comunitaria tiene un alcance limitado a embarcaciones de hasta 24 metros de eslora, estando sujetas las superiores a los convenios internacionales. Como ya dijimos, esto es así en España por ordenarlo nuestra legislación, que establece que todos los barcos que se matriculen, incluso los de recreo, se sujeten al convenio SOLAS y legislación complementaria. Existe también en España una importante normativa promulgada de forma expresa para embarcaciones de recreo. Esta regulación es también singular entre países de nuestro entorno, y si bien garantiza un mayor grado de seguridad, supone también un importante coste para los usuarios. En otros países, tratándose de embarcaciones de recreo, las exigencias son mínimas, existiendo incluso algunos que no exigen abanderamiento o se hace de una forma muy sencilla. Tampoco se les aplican controles a la hora de navegar ni se piden titulaciones. 





1 Obligación y derecho a abanderar

Muchos Estados exigen la obligación de que buques y embarcaciones de unas determinadas características estén abanderados. Dicha obligación, en el caso de embarcaciones de recreo, por regla general depende de la eslora y velocidad que desarrollan. También existe la posibilidad de abanderar el yate de forma voluntaria.

En el caso de España, el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo, es la norma que regula el abanderamiento de buques. Esta norma establece que los buques y embarcaciones, para estar amparados por la legislación y arbolar la bandera española, deben estar abanderados. Las embarcaciones de recreo de hasta 24 metros, por su lado, están sometidas a una regulación específica y más sencilla que la aplicable a otro tipo de buque, establecida por el Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, que regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

La norma establece un procedimiento para abanderar embarcaciones de más de 2,5 metros y hasta 24, aunque lo cierto es que no ordena concretamente cuándo deben estar matriculadas en España, aunque, como hemos dicho, es la forma de que la embarcación esté protegida por el derecho español. Curiosamente, si nos referimos a motos de agua, la Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas, establece que las motos pertenecientes a personas físicas o jurídicas españolas o extranjeras residentes en España deberán estar previamente matriculadas, registradas e identificadas, sin embargo, no existe previsión igual para

embarcaciones de recreo. Ahora bien, la práctica administrativa nos lleva a la conclusión de que las embarcaciones de más de 2,5 metros de eslora que naveguen en aguas españolas deben estar abanderadas, ya en España o en el extranjero, con admonición de que, en caso contrario, puedan ser sancionadas.

En cualquier caso, el derecho a abanderar una embarcación en España, puede ser ejercido, conforme a la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por:

- ▶ Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.
- ▶ Las personas físicas no residentes cuando se trata de embarcaciones destinadas a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, aunque deben designar un representante en España.

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan utilizarla, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

2 Reglamentación aplicable

Abanderada la embarcación, esta queda sometida a toda la reglamentación aplicable debido a su estatus de embarcación española, legislación que, sin ánimo de ser exhaustivo, podemos resumir en:

- ▶ Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.
- ▶ Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.
- ▶ Orden FOM/189/2010, de 26 de enero, por la que se modifica la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo.
- ▶ Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento

por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

Toda esta ingente regulación no tiene parangón en la normativa para embarcaciones de recreo de nuestro entorno cuando se trata de aquellas de uso privado, e incluso comerciales, con lo cual resulta extremadamente caro y complejo la tenencia de una embarcación abanderada en España. No podemos tampoco considerar que las citadas exigencias resulten justificadas por razones de seguridad, ya que en países con mucha más tradición, afición y con mares más bravos, las exigencias son menores, y sin que ello resulte en una disminución de la seguridad marítima.

En definitiva, podemos decir que matricula en España el que está obligado, o, por amor, quiere contar con el respaldo de la bandera roja y gualda.



3 Obligación de abanderar en España

Algunos Estados exigen que los buques y embarcaciones que realicen determinadas navegaciones en sus aguas tengan la bandera nacional. El derecho de abanderar se transforma así en una obligación que responde a la necesidad de tener control sobre la nao, ya en sus aspectos administrativos, laborales o fiscales.

Una de las exigencias básicas para arbolarse la bandera de un país es tradicionalmente ser nacional o residente del mismo; en el caso de embarcaciones de recreo privadas se da la circunstancia de que arbolan la misma bandera que el Estado de que es nacional el propietario. Ahora bien, al menos en el ámbito de la Unión Europea, la obligación de ser nacional o residente para abanderar en un Estado ha decaído a favor de la exigencia de que se sea ciudadano de la UE. En algunos casos, como en España, se necesita nombrar un representante y en otras ni siquiera ellos. Así, hoy por hoy es posible para un ciudadano de la U.E. optar por abanderar en cualquier Estado, con lo cual es posible elegir el lugar que resulta más con-

veniente. Sin duda ese Estado nunca es o será España ya que abanderar y mantener la bandera española resulta caro y lento. Sin embargo, hasta el pasado 1 de enero, existía la obligación de abanderar en España aquellas embarcaciones que se destinaban a ser usadas por residentes.

Si bien la normativa civil o administrativa indicada en el anterior apartado establece los requisitos para abanderar en España sin obligar a nadie, la obligación estaba prescrita por la legislación fiscal, en concreto la ley 39/92, de 28 de diciembre, de impuestos especiales.

Dicha previsión la encontramos en la disposición adicional primera de la ley, cuyo apartado 1 dice:

1 "Deberán ser objeto de matriculación definitiva en España los medios de transporte nuevos o usados, a que se refiere la presente Ley, cuando se destinen a ser utilizados en el territorio español por personas o entidades que sean residentes en España, o que sean titulares de establecimientos situados en España.

Quando se constate el incumplimiento de esta obligación, los órganos competentes de la Administración tributaria o del Ministerio del Interior procederán a la inmovilización del medio de transporte hasta que se acredite la regularización de su situación administrativa y tributaria."

Es decir, cuando la embarcación se iba a usar por un residente, sea persona física o empresa, era obligado matricularla en España. Esta obligación queda derogada por la nueva redacción dada a la ley, en concreto por el apartado 2 de

la disposición adicional primera, que establece:

2 Sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, no será exigible el cumplimiento de la obligación prevista en el apartado anterior cuando, en relación con la exigencia del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte establecida en la letra d) del número 1 del artículo 65 de esta Ley, y dentro de los plazos establecidos en dicho precepto, se haya autoliquidado e ingresado el impuesto, o bien se haya solicitado de la Administración Tributaria el reconocimiento previo de la aplicación de un supuesto de no sujeción o de exención del impuesto, en los casos en que así esté previsto, o bien en los que se haya presentado una declaración ante la Administración Tributaria relativa a una exención del impuesto.

3 Sin perjuicio de lo establecido en la normativa específica reguladora de la matriculación de medios de transporte, tampoco será exigible el cumplimiento de la obligación prevista en el apartado 1 anterior cuando el impuesto correspondiente a esa sujeción haya sido objeto de liquidación por parte de la Administración Tributaria e ingresado el importe correspondiente.

De ello podemos concluir que el nuevo régimen sigue exigiendo el pago del impuesto de matriculación a aquellas embarcaciones de más de 8 metros que se vayan a utilizar en aguas españolas por residentes o empresas establecidas, pero no se exige el abanderamiento en España de las mismas.





EMBARCACIONES EXTRANJERAS QUE REALIZAN ACTIVIDADES COMERCIALES

Las embarcaciones de recreo que se destinen a actividades comerciales en España deben estar abanderadas en algún Estado de la U.E. o en terceros países con autorización, en este último caso, de la Autoridad marítima. El régimen fiscal de las mismas es el mismo que el de las embarcaciones españolas, es decir, están sujetas al impuesto de matriculación, pudiendo -las que se destinen de forma exclusiva al alquiler y tengan menos de 15 metros- beneficiarse de la exención del impuesto. En cualquier caso hay que recordar que el armador debe solicitar a la Agencia Tributaria la exención antes de comenzar la actividad, ya que en caso contrario procederá la oportuna liquidación.

También, en contra a lo que sucede con las de uso privado, deben llevar a bordo el material de seguridad establecido por la Orden FOM/1144/2003, someterse a las revisiones previstas por el Real Decreto 1434/1999, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo, y solicitar la oportuna autorización para realizar la actividad. Dicha autorización, dependiendo del servicio que se preste, será potestad de la Administración marítima o de la Comunidad Autónoma en que está situado el puerto de base. Las embarcaciones de recreo abanderadas en el extranjero y que se destinan a uso privado deben cumplir las obligaciones y requisitos para navegar que se exija por el Estado de bandera. Es decir, no están sujetas a la regulación española.



REVISE SU BARCO CON FRECUENCIA PARA UN MAYOR DISFRUTE.

Un mantenimiento programado y reparaciones preventivas le asegurarán un uso óptimo de su barco. Con piezas originales Volvo Penta y el servicio único de un agente autorizado Volvo Penta, obtendrá a largo plazo una alta rentabilidad, eficiencia y seguridad a bordo.

STAY AHEAD - Contacte hoy su servicio oficial Volvo Penta para un programa de mantenimiento.



Descargue el localizador de servicio oficial para iPhone o Android para localizar con rapidez su agente Volvo Penta más cercano en cualquier parte del mundo.



VOLVO PENTA

www.volvopenta.com

CONCLUSIONES

De lo expuesto, podemos llegar a las siguientes conclusiones: Los residentes en España podrán usar embarcaciones abanderadas en países diferentes a España, previo cumplimiento de las obligaciones fiscales, en concreto, el pago del impuesto especial sobre determinados medios de transporte, conocido como impuesto de matriculación. Las embarcaciones deberán cumplir con los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por el Estado de bandera, excepto que se trate de embarcaciones comerciales, que quedan sometidas a la legislación española en materia de seguridad. La titulación que deben ostentar los ciudadanos españoles o

residentes que patronean estas embarcaciones serán las que se exijan por parte del Estado de bandera. Por ejemplo, para patronear una embarcación a vela bandera francesa u holandesa no hará falta título, aunque, en nuestra opinión, es recomendable. Si bien la ley que extingue la obligación de que los residentes abanderados sus embarcaciones en España no hace referencia alguna a que las embarcaciones deban estar abanderadas en la U.E., entendemos que es así. En cualquier caso, las procedentes de países terceros deben ser importadas y pagar el correspondiente IVA. El abanderar la embarcación en un país diferente a España, también tiene la ventaja de que es posi-

ble ahorrarse el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales, ya que este se exige cuando se solicita el cambio de titularidad en la Capitanía Marítima. Finalmente podemos decir que, independientemente de que se deba o no pagar el impuesto de matriculación, mientras el coste de tener una embarcación en España sea extremadamente elevado, comparado con otros países de nuestro entorno, es previsible que muchos residentes opten por mantener la bandera de los barcos de segunda mano que compren en el extranjero, matriculen en el extranjero los nuevos barcos e incluso pidan el cese de la bandera española en barcos ya abanderados.



TITULACIÓN EXIGIDA PARA PATRONEAR EMBARCACIONES BANDERA EXTRANJERA

La Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. Estos títulos se exigen para navegar en embarcaciones bandera española, aunque no existe limitación alguna en cuanto a su validez para la navegación en embarcaciones de otras banderas. La misma norma autoriza de forma expresa a ciudadanos de la U.E. a gobernar embarcaciones bandera española cuando tengan un título expedido en su país que los habilite a ello y obtengan la correspondiente autorización de la autoridad marítima. En el caso de alquiler de embarcaciones, se exige a los patrones arrendatarios que tengan una de las titulaciones que aparecen anexas a la Orden. En lo que respecta al gobierno de embarcaciones de bandear extranjera, entendemos que se debe estar a lo que se establezca en la normativa del Estado de bandera, en el que puede existir una previsión similar a la española que habilite a navegar en ellas a titulados extranjeros, aunque hay que decir que la navegación de recreo no está tan regulada en otras jurisdicciones. En muchos de los países en que existe una gran tradición náutica, ni siquiera se exige título,



con lo cual entendemos que no existirá impedimento en que las gobierne un extranjero. Ad cautelam, sería aconsejable que los nacionales españoles o residentes ostenten en todo caso una titulación de recreo que les habilite a gobernar la embarcación de bandera extranjera en que navegan, sobre todo para evitar las suspicacias de nuestras autoridades. No sería de extrañar que a un francés que navegue en una embarcación a vela abanderada en Francia, la Guardia Civil no le exija título, y a un español sí.

GLOSARIO

Código ISM

El código internacional ISM (*International Safety Management*) tiene como objetivo la gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. Este código, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), figura en el capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). En España es de aplicación a los yates de más de 24 metros.

El Control del Estado Rector de Puerto (CERP)

Regulado en España por Real Decreto 1737/2010, regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles por oficiales o inspectores del Estado Rector de Puerto, España en nuestro caso. El propósito de esta inspección es verificar la competencia del capitán y de los oficiales a bordo, revisar las condiciones de un buque y que su equipamiento cumpla con los requerimientos de las convenciones internacionales (por ejemplo, Solas, Marpol, STCW, ETC) y que la nave se maneje y opere en cumplimiento de las leyes internacionales aplicables. Esta norma se aplica a las embarcaciones de recreo comerciales, en especial a aquellas de más de 24 metros, a las que son totalmente aplicables los convenios OMI. En cualquier caso, entendemos que la administración marítima española tiene potestades para verificar el cumplimiento de la seguridad de cualquier embarcación de recreo atracada en puertos nacionales, aunque no existe para ellas una normativa internacional uniforme en lo que respecta a seguridad y titulaciones.