

MÁS SOBRE LAS EMBARCACIONES DE USO COMERCIAL TEMPORAL

La novedad del año 2025 en la náutica de recreo en España ha sido sin duda las “CT”, es decir, las embarcaciones de bandera española que matriculadas en la lista 7ª del Registro de Buques se dedican de forma temporal a la actividad de arrendamiento náutico o chárter, y que la norma les impone su identificación con las siglas antes citadas.



León von Ondarza Fuster
Abogado
C/ Cataluña, 5-A, 3º
07011 Palma, I. Baleares
Tel. 971 228 775
leon@ondarza-abogados.com



Al tiempo que ha sido una novedad, ha sido y es también un motivo de polémica que tiene su origen en el año 2023 con la publicación del Real Decreto 186/2023 que aprobaba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Esta norma incluía una sencilla frase que con su simple lectura más de uno fue de inmediato consciente de que provocaría mucho ruido. Esta frase es la que se contiene en el apartado a) del artículo 9 que al referirse a la autorización expresa para el despacho de buques y embarcaciones de recreo incluye el supuesto de los buques y las embarcaciones que soliciten un cambio temporal de uso privado a comercial, por un plazo no superior a tres meses.

Sin embargo, la entrada en vigor de parte de esa norma quedó relegada, en un principio, al 1 de julio de 2024. Si bien, por razones que no vienen al caso, fue necesario ampliar el plazo hasta el 15 de agosto de 2025.

Los requisitos en base a los que se podrá realizar ese cambio temporal se recogen en la Resolución de 17 de julio de la Dirección General de la Marina Mercante publicada en el BOE del 22 de julio de este año, y, son, de manera abreviada, los siguientes: deben ser embarcaciones matriculadas (no inscritas) en la lista 7ª del Registro de Buques; la explotación comercial debe hacerse con una empresa dedicada al alquiler de embarcaciones firmando un contrato de gestión naval previsto en la Ley 14/2014, de Navegación Marítima que debe anotarse en la Hoja de Asiento del barco y puede tener una duración máxima de cinco años; la embarcación debe pasar una inspección y obtener un informe de una entidad colaboradora (ITB); tiene que disponer de los seguros de responsabilidad civil y accidentes de ocupantes; y solicitar la autorización expresa o despacho a la Capitanía Marítima o Distrito Marítimo correspondiente (sin olvidar las autorizaciones de otras Administraciones que sean obligatorias dependiendo de la Comunidad Autónoma en la que se desarrolle la actividad).

Este despacho o autorización de uso comercial temporal es por un máximo de tres meses, que han de ser meses consecutivos, y durante ese período no se puede compaginar el chárter con el uso privado. No siendo necesario consumir los

tres meses, es decir, si antes de que se cumplan se quiere volver a utilizar el barco de forma privada se puede desistir de ese despacho temporal, pero entonces ya no se podrá volver a destinar a una actividad comercial por lo que reste del año. Finalmente, mientras la embarcación se dedica a una actividad comercial se debe identificar añadiendo al inicio del indicativo de matrícula puesto en las amuras las letras “CT”.

Desde que se anunció esa posibilidad se han sucedido noticias, ofertas, publicidad, etc., y, como no, polémicas de toda índole, desde las meramente empresariales por tratarse de una competencia a las empresas dedicadas al arrendamiento náutico o chárter; a las medioambientales por favorecer la saturación de nuestras aguas.

¿Y qué ocurre en otros países

El que suscribe desconoce el motivo por el que la Dirección General de la Marina Mercante decidió crear esta nueva figura de los CT7. En cualquier caso, no se trata de un descubrimiento o una invención española, más bien es un intento de adaptarse a lo que ya ocurre en el resto del mundo náutico, o, al menos el mundo náutico europeo. Y es que en otros países esta posibilidad hace tiempo que existe, con unos requisitos o limitaciones según el país, y, en otros, sencillamente, ni se lo plantean o lo prohíben. Veamos qué ocurre en otros países de nuestro entorno.

■ **ITALIA:** La posibilidad de que los particulares dediquen su embarcación privada a una actividad comercial se conoce con la denominación Noleggio occasionale, muy similar al concepto acuñado aquí, y se permite durante un máximo de 42 días al año; con embarcaciones inscritas en el registro italiano; lo pueden realizar tanto particulares como personas jurídicas cuyo; el propietario o un tripulante a su cargo debe estar siempre a bordo, bastando una titulación náutica para su manejo. Se debe informar a la Agencia Tributaria italiana y a la Capitanía del Puerto.

■ **SAN MARINO:** Al igual que el anterior este es otro país que lleva tiempo haciendo lo que ahora España. Las embarcaciones privadas registradas en San Marino con un arqueo bruto inferior a 500 GT pueden dedicarse temporal-



mente a actividades de alquiler sin tripulación y deben para ello solicitar la condición de yate de recreo dedicado temporalmente al comercio durante un máximo de 84 días por año natural. El interesado debe notificar a la Administración su intención de operar como yate dedicado al arrendamiento sin tripulación (arrendamiento a casco desnudo), así como el período de tiempo durante el cual se pretende realizar esta actividad, acompañando copias de los contratos de arrendamiento a casco desnudo. La condición de yate de recreo que se dedique temporalmente a actividad comercial se indicará en el Certificado de Conformidad de Seguridad de Yates de San Marino y la Administración emitirá una declaración por la duración de las actividades de arrendamiento a casco desnudo.

■ **PAÍSES BAJOS:** Las embarcaciones registradas como no comerciales se pueden arrendar a casco desnudo siempre que la persona que alquila la embarcación sea el patrón y los pasajeros a bordo no paguen por ser transportados, distinguiendo el arrendamiento náutico del transporte de pasajeros. Además se exige que la embarcación cumpla con las normas de prevención de la contaminación por buques. Debiendo dar puntual información a la Administración Tributaria y Aduanera y las autoridades locales, las cuales pueden imponer requisitos adicionales. No establece restricción temporal alguna.

■ **BÉLGICA:** En el caso de las embarcaciones de recreo este país distingue entre uso privado y uso comercial y profesional, y el interesado debe indicarlo al registrar su embarcación de recreo. Las de uso privado son las embarcaciones con las que se practica la navegación de recreo con un máximo de doce pasajeros a bordo y que no se utiliza con fines comerciales ni profesionales. La embarcación de recreo para uso comercial y profesional es una embarcación de recreo que se utiliza en el ejercicio de una actividad económica, tales como, alquiler, transporte de un máximo de doce pasajeros de pago, clases de navegación en el marco de la navegación de recreo. En este caso deben someterse a una inspección técnica y obtener un certificado de navegabilidad, así como cumplir con la legislación laboral si lleva tripulación.

TOMMIE HANSEN / CC BY 2.0



■ **DINAMARCA:** La legislación danesa es muy clara al respecto y tan solo permite el arrendamiento de los buques registrados en el Registro Danés de Buques o en el Registro Internacional Danés de Buques, sin incluir embarcaciones de recreo.

■ **SUECIA:** En la actualidad, permite el uso comercial de las embarcaciones con la condición de que la explotación se realice bajo control sueco, es decir, arrendador sueco. Para enero de 2026 se prevé la aprobación de una norma que regule el alquiler sin tripulación.

■ **ALEMANIA:** El registro germano no distingue entre embarcaciones de uso privado y las dedicadas a una actividad lucrativa. Las embarcaciones y buques deben estar inscritos en un registro oficial (Shiffszertifikat, Flagenzertifikat o Ausweis) y se convierten en comerciales si además pasan una inspección de seguridad que dependiendo de que vayan a ser arrendadas con tripulación o sin tripulación obtendrán un Sicherheitszeugnis en el primer caso, o Bootszeugnis en el segundo. No establece límite temporal, pero tampoco impide la utilización combinada de uso privado y uso comercial.

■ **REINO UNIDO:** El sistema de registro de embarcaciones británico sí distingue entre los de uso recreativo (pleasure use) y los de uso comercial (commercial use). En consecuencia, el arrendamiento de embarcaciones privadas no está permitido. El arrendamiento de embarcaciones y buques queda reservado a aquellos que están registrados para un fin comercial debiendo cumplir las normas de seguridad y certificación correspondientes.

■ **MALTA:** Como el registro maltés es muy similar al británico, hace la misma diferenciación. La novedad en este caso es que las embarcaciones de eslora inferior a 12 metros abandonadas en Malta solamente pueden ser para uso privado.

■ **GRECIA:** Algo similar pasa en el país heleno. También distingue entre embarcaciones de uso privado y comerciales o profesionales, reservando a estas últimas el arrendamiento náutico. Es decir, las embarcaciones de uso priva-



do no pueden arrendarse a menos que se reclasifiquen como profesionales. Y éstas deben estar registrados en la plataforma e-Charter del Ministerio de Transporte Marítimo y cumplir las exigencias de seguridad y de protección del medio ambiente.

■ **PORTUGAL:** Tampoco permite que las embarcaciones de recreo de uso privado se destinen a una actividad comercial, para ello deben estar registradas como embarcaciones comerciales o de turismo marítimo, debiendo cumplir con los requisitos necesarios en materia de seguridad, licencias y tripulación.

■ **POLONIA:** También distingue unas de otras, y define yate de recreo como una embarcación destinada o utilizada exclusivamente para actividades deportivas o de ocio, que no sea un yate comercial; y yate comercial lo define como una embarcación destinada o utilizada exclusivamente para actividades deportivas o de ocio, pero como parte de una actividad comercial que implique: el transporte remunerado de pasajeros, la prestación remunerada de cruceros de formación, el uso remunerado de la embarcación para la pesca, y cualquier otro uso o puesta a disposición remunerada de la embarcación, con o sin tripulación. Prohíbe de forma expresa utilizar un yate no comercial para actividades comerciales.

■ **FRANCIA:** El registro de recreo francés no hace distinción entre embarcaciones dedicadas al arrendamiento náutico o la de uso privado, y permite que se puedan dedicar a una actividad con ánimo de lucro. La distinción se hace precisamente en las dedicadas a una actividad comercial, entre las que se arriendan con o sin tripulación. En el primer caso deben disponer de un certificado de navegabilidad (Attestation); en el segundo, el propietario es el que manifiesta el cumplimiento de los requisitos de seguridad. Tampoco establece un límite temporal.

Lo expuesto se refiere a la parte doméstica en cada uno de los países citados. Sin embargo, si alguna de estas embarcaciones decide venir a España para dedicarse a la actividad del chárter, deben cumplir los requisitos que aquí se exigen, es decir, ser explotadas por una empresa española u obtener un CIF en España, solicitar la exención del IEDMT si superan los ocho metros de eslora, pasar una inspección de seguridad con un entidad colaboradora de



inspección (ITB), disponer de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes personales de los ocupantes, obtener la correspondiente licencia de chárter autonómica, si procede, y, obtener de la Capitanía Marítima la autorización expresa para dedicarse a esta actividad. Que en el caso de las embarcaciones extranjeras no tienen un límite temporal.

Otras opciones a la “CT”

Volviendo a España y a las embarcaciones “CT”, dudo que se produzca una avalancha de peticiones, tanto es así, que en nuestro despacho, hasta la fecha, solamente dos personas han mostrado interés por esta posibilidad, y por lo que he podido averiguar los barcos que a nivel nacional han solicitado el cambio temporal apenas supera la decena.

En mi opinión la creación de esa figura híbrida del cambio temporal a uso comercial no era necesaria, porque para eso ya tenemos nuestro sistema de listas que distingue entre los buques y embarcaciones de recreo que se explotan con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional – lista 6ª – y los destinados a la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional – lista 7ª. Permitiendo que los primeros sean utilizados por el propietario si el impuesto de matriculación está pagado o han transcurrido los cuatro años desde su matriculación en el supuesto de haber obtenido previamente la exención de ese impuesto.

Pero es que además, el sistema español de registro de embarcaciones de recreo es dual, por un lado, está la opción tradicional de la matriculación, y, por otro, la inscripción a la que se pueden acoger las embarcaciones nuevas con marcado CE y hasta 12 metros de eslora, opción más sencilla que la anterior, a las que el Registro de Buques expide un único documento unificado que se denomina Certificado de Inscripción que no permite realizar ninguna anotación al no existir hoja de asiento como en las embarcaciones matriculadas, y ser embarcaciones que no pueden enrolar tripulación profesional.

Es cierto que una embarcación inscrita no puede acogerse al cambio temporal, opción reservada a las matriculadas, porque entre otras condiciones es necesario anotar en la Hoja de Asiento el contrato de gestión naval. Sin embargo, aquel propietario de una embarcación inscrita en la lista 7ª que desee destinarla al chárter, teniendo las puertas de las “CT” cerradas, puede perfectamente cambiarla a lista 6ª y, si la eslora supera los 8 metros ya habrá pagado el impuesto de matriculación, estará en disposición de alquilarla y de hacer un uso particular respetando los requisitos legales y fiscales de la actividad. Pero, y ahí está la gran ventaja que las diferencia de las “CT”, sin la limitación temporal de tres meses, pudiendo alternar uso comercial a terceros con el uso comercial propio, y sin que deba hacerlo a través de una empresa de chárter. Es decir, evita todos los requisitos de las “CT” lo que convierte a esa opción en más interesante, y a la norma de las “CT” en menos beneficiosa de lo que a priori parecía.



Como se ha indicado anteriormente, esta modalidad de los “CT” que recoge el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima se limita a 3 meses en contraposición a los que se dedican de manera permanente y que están matriculados o inscritos en la lista 6ª, pero esa limitación no se entiende cuando a otras banderas que están en nuestras aguas no se les pone límites temporales. Esto podría interpretarse como un agravio comparativo con los buques y embarcaciones de bandera española, lo que lleva a plantear la duda de si realmente era necesario crear ese híbrido cuando desde siempre hemos tenido la sexta y la séptima en convivencia pacífica y con aceptación de la Agencial Estatal de Administración Tributaria y la Dirección General de la Marina Mercante, es decir, quien desea tener un barco para uso exclusivamente privado lo matricula en lista 7ª y quien desea hacer un uso mixto, privado y comercial, lo matricula o inscribe en lista 6ª y, o bien, paga el impuesto de matriculación, o bien, espera los cuatro años que exige la Ley de Impuestos Especiales para hacer uso del barco si se ha solicitado la exención del impuesto, cumpliendo las obligaciones fiscales correspondientes a la actividad.

Llegados a este punto, la crítica siempre constructiva puede ser más profunda y cabe preguntarse por el sentido de las listas de nuestro registro marítimo, en particular las 6ª y la 7ª. Con esta posibilidad del nuevo Reglamento la diferencia entre unos y otros se diluye y eso resta importancia a la distinción. En este sentido, imitando a algunos de los países de la UE como es el caso de Francia, se podría instaurar un sistema de registro de embarcaciones que no diferencie entre 6ª y 7ª, ni entre distritos y capitanías, sino que, al igual que ocurre con los vehículos y la Dirección General de Tráfico (las matrículas de los vehículos tampoco distinguen entre uso privado y de alquiler, por tanto, el mismo criterio se puede adaptar a las embarcaciones), el sistema se podría centralizar en la Dirección General de la Marina Mercante, y las embarcaciones se registrarían con una indicativo de matrícula compuesto por letras y números correlativos, evitando una discriminación derivada de esa distinción que se da desde el momento en que se exige que las embarcaciones y buques de recreo lleven un elemento o distintivo que los diferencia del resto.*

PASION POR

Navegar

www.skippermar.com | nº 516 • Noviembre 2025 • 7 €

Canarias y aeropuertos 7,20 €

SKIPPER

BARCOS A MOTOR / VELA / MOTORES
NOVEDADES 2026

COSTA DE CÁDIZ

Entre el Mediterráneo y el Atlántico

DISEÑOS

- Fountaine Pajot 44
- Say Carbon 52

LO MÁS DESTACADO DE...

- ✓ Salone Nautico di Genova
- ✓ Salón Náutico de Barcelona



LEÓN VON ONDARZA FUSTER

ABOGADOS

Especialistas en derecho marítimo y de la náutica de recreo en Baleares
Specialists in recreational maritime and nautical law in the Balearics


LVOF



Calle Cataluña, 5A 3º · Palma de Mallorca · Tel: 971 228 775

www.ondarza-abogados.com