



**Universitat de les
Illes Balears**

Títol: *ANÁLISIS DEL SECTOR DE CHÁRTER DE SÚPER YATES*

NOM AUTOR: *RAQUEL GARCÍA MOURIÑO*

DNI AUTOR: *43212728Y*

NOM TUTOR: *JAVIER REY-MAQUIEIRA PALMER*

Memòria del Treball de Final de Grau

Estudis de Grau de *TURISME*

Paraules clau *SÚPER YATE, IEDMT, NAVEGACIÓN RECREO*

de la

UNIVERSITAT DE LES ILLES BALEARS

Curs Acadèmic *2012-2013*

Cas de no autoritzar l'accés públic al TFG, marki la següent casella:

ÍNDICE

Introducción	3
Análisis dafo sobre el sector del alquiler de yates	3
Los pasajeros en los super yates	7
La tripulación en los super yates.....	7
Cursos para tripulantes de grandes yates.....	9
Conclusiones y recomendaciones políticas.....	11
Bibliografía	12

INTRODUCCIÓN

Este trabajo viene elaborado con el propósito de conocer la situación actual del mercado de alquiler de grandes yates en España, su funcionamiento en la actualidad, los problemas existentes en torno a él y las personas que desempeñan un trabajo a bordo de los mismos, apoyándonos en la comparativa con otros países; para, así, proponer cambios y sugerir alternativas con el fin de dinamizar un sector que puede aportar grandes beneficios para nuestro país en esta época de recesión.

Cabe decir que España se encuentra en una posición privilegiada dentro del mercado de chárter de embarcaciones de recreo, ya que cuenta con unos puertos deportivos excelentes, 361 instalaciones con aproximadamente 130.555 amarres, por no mencionar la situación geográfica y meteorológica de la que dispone. Por lo que sería importante llevar a cabo unas políticas que incentiven a la potencial clientela y activen un sector estratégico para la economía de nuestro país.

A modo de introducción y para situarnos dentro del tema que abordaremos, es conveniente saber ciertos datos como los siguientes:

En el mercado actual del alquiler de grandes yates nos encontramos con que el número máximo de pasajeros permitidos a bordo son 12, independientemente del tamaño de la embarcación (que debe superar los 24 metros para considerarse súper yate), ya que con el alquiler de este tipo de embarcaciones se busca la experiencia exquisita, para la cual es imprescindible la existencia de espacio, que permita a los pasajeros sentirse cómodos y amplios. Aunque, como veremos más adelante, existe la posibilidad de que este número se amplíe siguiendo unos requisitos muy difíciles de cumplir para la mayoría de yates. La existencia de este límite de pasajeros se debe combinar con otros detalles, como el servicio a bordo, para llevar al cliente ese producto excelente que está demandando.

En cuanto a la tripulación, encontramos una carencia en la oferta de formación, ya que ésta se ciñe a un número reducido de empresas y/o academias que se dedican a ello y, además, ofrecen dicha formación a un precio elevado; por lo que se han intentado llevar a cabo diversas iniciativas por parte del Estado para fomentar el trabajo en este ámbito; también analizaré esta problemática en adelante. Cabe decir, respecto a este tema, que antes de analizar la formación de los tripulantes, es necesario tratar los temas de los certificados de seguridad necesarios para trabajar en las diversas embarcaciones.

Además de todo lo mencionado hasta ahora, este mercado se ve afectado también por los impuestos que sobre él recaen, de los que trataremos más adelante, y que provocan una recesión dentro de este sector en nuestro país, beneficiando a otros países que forman parte de nuestra competencia.

ANÁLISIS DAFO SOBRE EL SECTOR DEL ALQUILER DE YATES

Pasaremos ahora a analizar la situación en la que se encuentra este sector para, más adelante, poder sugerir políticas y cambios a adoptar.

Debilidades

- Existencia del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT), que hace que los potenciales turistas se decanten por otros países en los que no existe tal impuesto y que, además, cuentan con políticas que incentivan a éstos a escoger su país como destino.
- Existen carencias en el ámbito de la formación de la tripulación de los súper yates, por lo que, de nuevo, nos vemos superados por la competencia.

Amenazas

- La aparición de nuevos países emergentes en este sector, como son Turquía o Croacia, que hace que los turistas se dirijan a estas destinaciones debido a su atractivo aún no explotado en este ámbito.
- Las políticas que incentivan este tipo de turismo y los impuestos menores o más razonables en otros países vecinos, como Italia, Malta o Francia, en los que se existen deducciones del IVA según eslora o zona de navegación y que crea una situación de inferioridad para nuestro país en comparación con estos países que son parte de nuestra competencia.

Fortalezas

- En España, como mencionábamos anteriormente, contamos con unas instalaciones marítimas muy buenas y tenemos grandes puertos. Lo que es un punto a favor a la hora de competir en este mercado.
- En nuestro país también contamos con unos recursos humanos bastante preparados para el sector turístico, ya que es muy importante dentro de nuestra economía.
- La posición geográfica en la que nos encontramos es muy favorable para atraer a los turistas, ya que, aparte de nuestras costas, nuestras islas son muy atractivas para los visitantes, y el mar Mediterráneo es uno de los más solicitados por los extranjeros.
- El clima del que disfrutamos en nuestro país es otra de las cosas que inducen al turista a escoger nuestro país para visitarlo.

Oportunidades

- La posibilidad de que el IEDMT se eliminara o se cambiaran las condiciones, al menos para aquellas embarcaciones para su uso chárter, propiciaría la afluencia de más turistas náuticos en nuestro país. Esta posibilidad está muy presente debido a que muchos grupos del ámbito de la náutica de recreo coinciden en que este hecho mejoraría la situación actual y luchan por que se lleve a cabo.

- La preocupación de la gente del sector por la formación de los profesionales hace que, cada vez más, se creen personas mejor preparadas para trabajar en él.

EL PROBLEMA IMPOSITIVO SOBRE LOS YATES EN ESPAÑA

En nuestro país existe lo que se denomina Impuesto Especial sobre Determinados Medios de transporte, que impone un 12 % adicional sobre la primera matrícula definitiva de las embarcaciones recreativas, nuevas y usadas, de más de 8 metros de largo para uso privado (en Canarias es un 11% y en Ceuta y Melilla no se aplica). Además, este impuesto se aplica también sobre las embarcaciones de más de 15 metros para su uso chárter. Esto significa un incremento del 30% en la compra de una embarcación recreativa de más de 8 metros, sumando el 18% del IVA y el 12% de este impuesto especial, que es más elevado que el existente en países como Francia e Italia, que se encuentran entre el 19.6% y el 20%, cabe decir que dichos países tienen además beneficios fiscales para promover la industria náutica. Además, esta tasa, a diferencia del IVA, no es deducible.

Como acabo de señalar, esta imposición no sólo afecta a los barcos españoles, sino también a aquellos barcos extranjeros que navegan por España o dejan sus barcos en España, es ahí donde se crea un problema para con la economía de nuestro país, ya que muchas embarcaciones acaban optando por otros países con menores tasas que el nuestro.

Debido a la situación apenas descrita en cuanto al tema impositivo, España está perdiendo oportunidades para crear empleo y riqueza; de hecho, un informe realizado por Superyatch Intelligence indica que los súper yates generan más puestos de trabajo en otros países como Estados Unidos, Italia o Francia que en España, y nuestro país es supuestamente un líder mundial en la industria turística y debería aprovechar su posición privilegiada. Estos puestos generados que se han mencionado son sólo aquellos directos, es decir, se refiere a aquellas personas que se dedican al trabajo dentro de los yates, pero cabe decir que la empresa de los yates no sólo genera empleo de forma directa, sino que, de hecho, requiere de proveedores de otros servicios y productos, como pueden ser los equipamientos de seguridad, las cadenas, las anclas, el carburante, accesorios de cubierta, trabajos de metal, motores, baterías, electrónica, refrigeradores, y una lista interminable de cosas que se necesitan para la navegación, uso y disfrute de estas embarcaciones.

En la tabla que aquí se nos muestra, vemos el impacto económico y efecto multiplicador de la náutica de recreo en España.

AÑO 2009			
	Efecto total	Efecto directo	Multiplicador
Actual output	17.192	5.690	3,61
Gross Value Added	5.690	1.079	5,27
Employment	107.434	16.000	6,71

Fuente: *The study and report prepared for the spanish national parliament in order to address the fiscal and legislative imbalances negatively affecting recreational yachting in Spain*, a partir del marco input-output del INE.

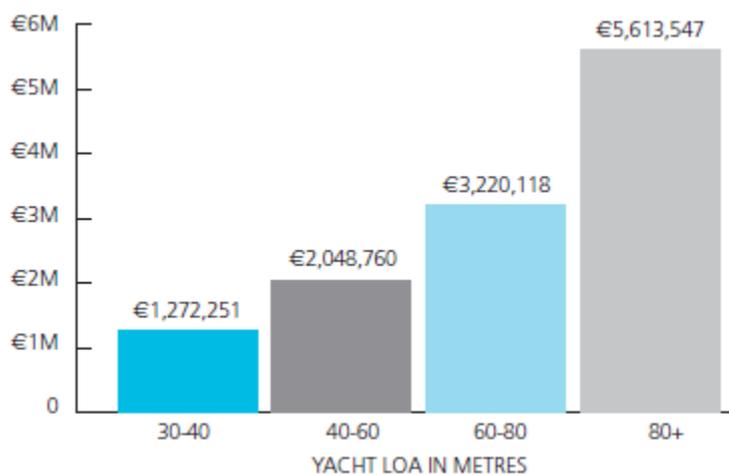
En esta otra, podemos observar cómo, debido a la crisis y otros factores como la existencia del IEDMT, se reduce el número de matriculaciones en España durante los últimos años.

AÑO	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.	TOTALES
2009	322	414	438	516	660	820	935	769	541	592	388	315	6.710
2010	242	378	483	477	707	763	878	647	508	383	304	261	6.029
2011	233	349	422	505	619	780	787	638	322	250	122	182	5.189

Fuente: *Situación y futuro de la náutica de recreo en España: Propuestas dinamizadoras*. Por Alejandro Landaluce, Director General de ANEN.

El mercado de los yates supone un gasto medio por persona y día de unos 450 euros, que es superior al que aportaría un turista medio que se alojara en un hotel por día. Con esto se viene a decir que crea riqueza y conviene aprovecharse de la situación que España tiene para el desarrollo de la actividad de los yates.

En el gráfico a continuación, se observa el gasto medio anual por superyate, según esloras.



Fuente: *Resumen ejecutivo. Impacto económico de la náutica de recreo en España y propuestas para su crecimiento (2012)*

En otros países, como mencionábamos anteriormente, se crean políticas que promueven este tipo de turismo. En Italia, por ejemplo, en vez de cobrarle a los extranjeros ese 12% sobre el valor de la embarcación, se les cobra por día en Italia o aguas italianas, lo que es una idea bastante conveniente ya que con la crisis ya casi no se adquieren nuevas embarcaciones y ésta es una manera de recaudar a través de los barcos antiguos. Esta ley italiana incluye también descuentos para aquellas embarcaciones que contaminan menos y a aquellas que son más antiguas, por lo que se pueden beneficiar algunos barcos.

En el dossier creado por la MYBA (Mediterranean Yacht Broker Association) en colaboración con la ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), la AEGY (Asociación de Grandes Yates) y la AENB (Asociación de Empresas Náuticas de Baleares, reunidas para luchar contra este impuesto y por la creación de empleo y riqueza en nuestro país; se encuentran una serie de proposiciones para dinamizar esta actividad, como son:

- 1- La modificación del criterio de aplicación de la tasa, pasar a aplicarla a partir de los 12 metros de longitud en vez de 8 metros.
- 2- Eximir o reducir el pago del 12% a aquellos buques dedicados a la actividad de alquiler.
- 3- Desarrollar un Plan Nacional Global para el Turismo Náutico.

LOS PASAJEROS EN LOS SUPER YATES

Se consideran súper yates aquéllos con una eslora de más de 24 metros. Como bien decíamos anteriormente, el número máximo de pasajeros que pueden transportar estas embarcaciones es de 12 personas, sobre todo por motivos de comodidad; pero también comentábamos que existe la posibilidad de transportar a un número superior de pasajeros a bordo. Esto es posible al acogerse a la clasificación SOLAS para grandes cruceros, pero, a menudo, los yates no cumplen con los requisitos necesarios para acogerse a dicha clasificación, ya sea por motivos de seguridad o estéticos.

Estos últimos años se ha venido desarrollando un nuevo concepto de yate denominado Passenger Vessels del que actualmente existen muy pocos ejemplares en el mercado. Estos híbridos entre crucero y yate no suelen transportar a más de 30 o 40 personas. Se trata de cruceros reconstruidos como yates o yates de nueva construcción siguiendo los requisitos de la clasificación SOLAS pero manteniendo la estética de los yates.

LA TRIPULACIÓN EN LOS SUPER YATES

A la hora de alquilar un yate, nos encontramos en la mayoría de casos que la tripulación de éste viene ofrecida por la empresa arrendadora; en otros casos, se ofrece al cliente la elección de la misma.

Por norma general, la tripulación para un barco de unos 40 metros con 10 pasajeros aproximadamente, suele componerse de un capitán, un segundo oficial, un ingeniero maquinista, un marinero de cubierta, un cocinero y 2 ó 3 personas encargadas del servicio interior (azafatos/as). A continuación pasaremos a ver las funciones que realizan cada uno de ellos y lo que se les exige para desempeñar dichos trabajos.

- El capitán se encarga de todo el funcionamiento de la embarcación y es la máxima autoridad dentro de ésta. Por todo ello, es el responsable de la seguridad del buque y la tripulación y de las maniobras. La formación del capitán depende de la bandera de la embarcación. Hoy en día la mayoría de las embarcaciones siguen el modelo de la bandera británica,

que poseen los países de la Commonwealth, y que exige la adhesión al código MCA (Maritime and Coastguard Agency), que, asimismo, exige el certificado de formación básico sobre temas de seguridad STWC95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping), el cual es obligatorio también para otros miembros de la tripulación como son el primer oficial, el maquinista y el segundo maquinista, si se requiriera.

- El segundo oficial elabora la derrota, que sería el trayecto real que recorre la embarcación a causa de vientos, corrientes, errores, etc. Ésta viene marcada por el capitán. También tendría como labor la corrección de las cartas y la guardia de navegación.
- Un ingeniero maquinista se encarga del departamento de máquinas, de la supervisión y mantenimiento de los sistemas de propulsión y servicios auxiliares, así como de la elaboración de los pedidos de compra que sean necesarias para ello. Los ingenieros maquinistas deben estar licenciados o diplomados Ingeniería industrial o ser maquinista naval.
- Los marineros de cubierta son los encargados de las maniobras y operaciones en cubierta. Entre las tareas que deben desempeñar se encuentra la del mantenimiento del equipo de cubierta y exterior del barco en perfecta conservación sobre todo (esto implica pintar, limpiar, etc.), además de ayudar en las guardias en puerto o navegando, timonear según órdenes, asistir a los huéspedes del yate o participar en las maniobras de atraque y fondeo. También está encargado de manejar las embarcaciones auxiliares a bordo. Alguno de los requisitos valorados para desempeñar este puesto son la buena forma física, habilidades atléticas y agradable disposición para el trato personal.
- El cocinero, obviamente, se encarga de preparar las comidas para los pasajeros y debe estar debidamente cualificado con su formación en cocina y/o hostelería.
- Los azafatos/as se dedican a atender a los pasajeros y hacer que su viaje sea lo mejor posible. Este tipo de trabajadores no requieren una formación específica, aunque sí que se tiene en cuenta el hecho de que hayan atendido a algún curso de formación ofrecido por alguna de las empresas o academias que se dedican a ello.

Todos los tripulantes, al estar a bordo de un yate para chárter, deben estar en posesión del certificado STCW95, el cual, como bien decíamos, es solo ofrecido en ciertas empresas y a un precio bastante elevado, al igual que aquellos cursos existentes dedicados a la formación del personal de a bordo, como hemos visto en el caso de los azafatos, pero que también se da para los marineros en cubierta, por ejemplo.

Este certificado de seguridad incluye entre sus lecciones:

- La supervivencia en el mar y personal
- Primeros auxilios
- Control de multitudes
- Prevención de incendios

- Familiarización con buque tanque
- Inglés para tripulantes
- Conocimientos básicos de buques de cruceros y mercantes
- Carga personal y responsabilidades sociales
- Crow management, passenger safety y safety training

A parte de estas lecciones, para obtener dicho certificado, es necesario acreditar una experiencia en mar superior a 3 meses.

CURSOS PARA TRIPULANTES DE GRANDES YATES

Como bien comentábamos, en España disfrutamos de una posición privilegiada para el mercado de los yates de alquiler y esta nueva forma de turismo, que tanto aporta a nuestro país, sobre todo económicamente. Por ello, deberíamos contar con unas infraestructuras y un capital humano excelente, para que este mercado siga desarrollándose y aportando dichos beneficios a nuestro país. La tripulación necesita de una formación específica y no sólo aquella exigida por las autoridades. Se tienen que conocer las necesidades del sector en el cual se está desarrollando la actividad, ya que es diversa la actividad que se puede llevar a cabo a bordo de una embarcación pesquera o mercante, de aquella que se da dentro de embarcaciones recreativas, y es por ello que se deben conocer las especificidades dadas en este sector.

En este sentido, es importante comentar el hecho de que, aún teniendo todo a nuestro favor para aprovechar la posición de que disfrutamos, en España, pocas empresas se dedican a formar profesionales de este sector y aquellos que lo hacen, lo llevan a cabo a un coste elevado que no se pueden permitir todas aquellas personas que están dispuestas y cuentan con las capacidades necesarias para trabajar a bordo de estas embarcaciones, pero que sin embargo, necesitarían de estos cursos para llevar al cliente la máxima satisfacción.

Es cierto que existen escuelas dedicadas a impartir este tipo de cursos de formación, pero sería muy conveniente que existiera también la posibilidad de realizarlo a un coste mucho más reducido o incluso nulo, como en la propuesta que veremos a continuación, dada la situación económica actual de nuestro país. Encontraríamos así, quizás, una forma de reactivar el empleo por lo menos en este ámbito y de aportar así beneficios.

Otra posible solución para incentivar la formación en este sector sería la de desprivatizar la obtención del certificado de seguridad STCW95, pues la opción de poder obtenerlo gratuitamente haría posible que los trabajadores quisieran formarse correctamente para su futura carrera a bordo de estas embarcaciones.

De acuerdo con el estudio 'La situación de los recursos humanos en el sector de la náutica deportiva y de recreo en Cataluña', del año 2008, la náutica de recreo y el sector servicios consideraban necesarios para el desarrollo de su actividad en un 27% la figura del marinero y en un 24% la del capitán o patrón.

Asimismo, el 82% de las empresas considera que el sector está falto de personal cualificado, debido, en gran medida, a la falta de cursos formativos especializados.

La formación que estamos demandando en nuestro país se ha venido impartiendo en otros países como son Francia, Australia o Nueva Zelanda; de los cuales deberíamos adoptar esta iniciativa.

Como adelantaba anteriormente, se dio una iniciativa en Baleares por parte del SOIB (Servei d'Ocupació de les Illes Balears) que pretendía dar formación a aquellas personas que querían trabajar como parte de la tripulación dentro de estos súper yates. A continuación describiré algunas de las partes importantes de las que constaban estos cursos propuestos por el SOIB, principalmente dirigidos a azafatos/as y marineros de súper yates.

En el curso para las personas que aspiraban a obtener empleo como camareras o azafatas dentro de estas embarcaciones se requería, como ya se ha comentado anteriormente, el certificado básico de seguridad STCW95 y se valoraba la experiencia en el sector de la hostelería y servicio al cliente. El curso estaba diseñado con el fin de adquirir conocimientos tanto teóricos como prácticos, proporcionando al alumno las técnicas necesarias para llegar a ofrecer un servicio de hotel de cinco estrellas dentro de un ámbito marino.

La duración del curso era de cinco días en los que se enfatizaría en los elementos esenciales de un buen servicio. En este curso se señalaba que el conocimiento y las habilidades necesarias para llevar a cabo este trabajo no son especialmente difíciles de adquirir, pero se necesita de la práctica para llegar a poseer la actitud y el arte del buen servicio, que es lo que se disponían a hacer llegar a los alumnos.

Algunos de los conocimientos que un tripulante de cámara debería llegar a adquirir son:

- La seguridad, confidencialidad y privacidad
- La buena educación, higiene personal, buena apariencia y actitud
- Conocimientos de protocolo
- Diferentes estilos del servicio y manipulación de alimentos preparados
- Aprovisionamiento e inventario de provisiones
- Compra, almacenamiento, decantación, cata y servicio de vinos
- Impecable atención del mobiliario, acabados, menaje y vajilla
- Lencería, lavandería y planchado
- Arreglos florales

La división del temario por días era la siguiente:

- Primer día: Introducción a la industria de los grandes yates e introducción al manejo de embarcaciones auxiliares
- Segundo día: Navegación básica y manejo de embarcaciones auxiliares
- Tercer día: Mesa de gala, teoría y práctica

- Cuarto día: Detalles interiores, servicio de lavandería y planchado, decoración de servilletas y toallas, y arreglos florales
- Quinto día: Otros servicios, enología, coctelería y servicio de bar

Después de estas jornadas de aprendizaje, los alumnos se examinaban y se entregaban los certificados correspondientes.

Por otro lado, para el curso dedicado a los aspirantes a marinero de cubierta, al igual que para el de azafatos/as, se exige el certificado STCW95 y en este curso se enseña al alumno a llevar a cabo las labores propias, anteriormente mencionadas, como la conservación en perfecto estado de la cubierta, el manejo de las embarcaciones auxiliares a bordo y demás.

Dado que muchos capitanes y primeros oficiales comenzaron sus carreras en los grandes yates como marineros de cubierta, este curso abre una puerta a una posible larga trayectoria dentro de esta industria tan dinámica.

Los conocimientos que un marinero de cubierta debía adquirir en este curso son:

- Navegación
- Manejo de embarcaciones auxiliares
- Comunicaciones radiomarítimas. Uso de VHF (Very High Frequency)
- Toma de combustible con seguridad
- Mantenimiento de pequeñas embarcaciones y motores fueraborda
- Baldeo
- Enmasillado y lijado
- Pintura
- Barnices
- Pulido
- Guardia de navegación
- Maniobra, jarcia y cabullería

Como el curso de azafatos/as, éste también tiene una duración de cinco días, a través de los cuales se desarrollan con más detalle los temas que acabamos de mencionar. E, igualmente, consta de un examen final y la entrega de sus respectivos certificados.

A pesar de ser una iniciativa muy buena, estos cursos no se llegaron a impartir.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES POLÍTICAS

Para terminar, y visto lo anterior, sería interesante incluir algunas sugerencias que, probablemente, reactivarían no sólo el sector turístico de la náutica de recreo, sino también el sector turístico en general y, muy probablemente, la economía de nuestro país. Aquí van algunas propuestas:

- Se le debería dar a la náutica de recreo una importancia mayor dentro del sector del turismo, ya que es una de las maneras de desestacionalizar la demanda en nuestro país, crear empleo y riqueza,

además de atraer un turismo de calidad. Para esto es necesario hacer ver a la sociedad que este tipo de turismo ha dejado de ser exclusivo para la clase elitista y que es otra manera de disfrutar el mar, que esta posibilidad existe. A parte de esto, sería conveniente que la náutica de recreo pasara a ser competencia del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en vez de al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, como es en la actualidad, ya que así, sería tratado desde un punto de vista turístico y se podrían desarrollar iniciativas como parte del sector.

- Otra de las sugerencias sería con respecto a la formación, ya que en este sector se encuentran muy pocas opciones para formarse y suponen un coste de oportunidad muy grande para aquellas personas que tienen que pagar los elevados precios para sacarse los certificados pertinentes y, además, los cursos para trabajar como tripulación en los yates. Para paliar esto sería conveniente, aparte de la ya mencionada desprivatización de la obtención del certificado STCW95, que se ampliara la oferta de cursos para formar al personal de a bordo y, así, se abaratarían dichos cursos, aparte de ello, se podrían ofrecer más cursos financiados por el Estado, para fomentar el empleo, de igual modo que se llevan a cabo cursos de formación para las personas en paro. De esta forma se crearía empleo y fomentaría este sector que tanto contribuye al sector turístico y a la economía en general.
- Por último, hacer referencia al IEDMT. Este impuesto debería modificarse para aquellas embarcaciones cuyo fin es su uso para chárter. Como bien señalan diversas asociaciones náuticas, como por ejemplo la AEGY, debería ampliarse la longitud mínima de 8 a 12 metros de eslora. También podrían adoptarse medidas como las de Italia, que recauda por día en aguas de su país, lo que hace que paguen también aquellas embarcaciones antiguas y no sólo las nuevas. Además, se podrían incluir reducciones en los precios, dependiendo de la cantidad de contaminación que creen o de su tamaño.

BIBLIOGRAFÍA

Para la elaboración de este trabajo, me he servido de la ayuda que muy amablemente me ha concedido Marta Iglesias, de Fraser Yachts, que colabora también en la AEGY (Asociación Española de Grandes Yates), asociación de la cual he podido obtener mucha información referente a este tema.

Me ha servido también la ayuda proporcionada por una trabajadora del departamento de formación del SOIB, Antònia Villar.

Aparte de estas ayudas, me he servido de webs referentes al mundo del sector náutico, sobre todo de artículos referentes a los temas de actualidad dentro del mismo. Aquí adjunto las páginas web con informaciones interesantes referentes al tema tratado.

<http://spanish.martinvarsavsky.net/espaaa/el-impuesto-a-los-yates-italiano-va-a-recaudar-mas-que-el-espanol.html>

http://www.fondear.org/infonautic/documentacion_compra/Compra_Embarcacion/Impuestos/Impuestos.htm

<http://es.nauticwebnews.com/306/curso-de-tripulante-experto-para-grandes-yates/>

<http://www.stcw.org/>

<http://www.paranauticos.com/Cursos/STCW95/cursos-delarivera.htm>

<http://www.bluewateryachting.com/>

http://www.agenciatributaria.es/static_files/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Modelos_y_formularios/Declaraciones/Modelos_500_al_599/576/Instrucciones/instr_mod576.pdf

<http://www.aegy.org/>

<http://www.jmcprl.net/GLOSARIO/834%20MARINERO%20CUBIERTA.htm>

http://www.empleo.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/82/125.pdf

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Contratos_especiales/Arrendamiento/

<http://comunidad.hosteltur.com/post/2012-05-10-a-qu-estamos-esperando-turismo-nutico>

<http://www.icomia.com/library/Default.aspx?LibraryDocumentId=1553>

<http://www.realliganaval.com/>

<http://boletinpatron.es/xi-foro-de-turismo-nautico/>

http://www.superyachtintelligence.com/shipyards_advsearch.html

<http://www.minetur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/386/Alejandro%20Landaluce.pdf>

<http://www.sailingeurope.com/es/destinos>

http://www.cambramallorca.com/documentos/Desp_344.pdf

<http://revistas.um.es/turismo/article/view/21991/21281>

<http://www.camaratenerife.com/noticia.cfm?idioma=esp&id=2384>