



Euclides y la conmensurabilidad de los riesgos en las tasas portuarias

Alfonso Hernández Barrera

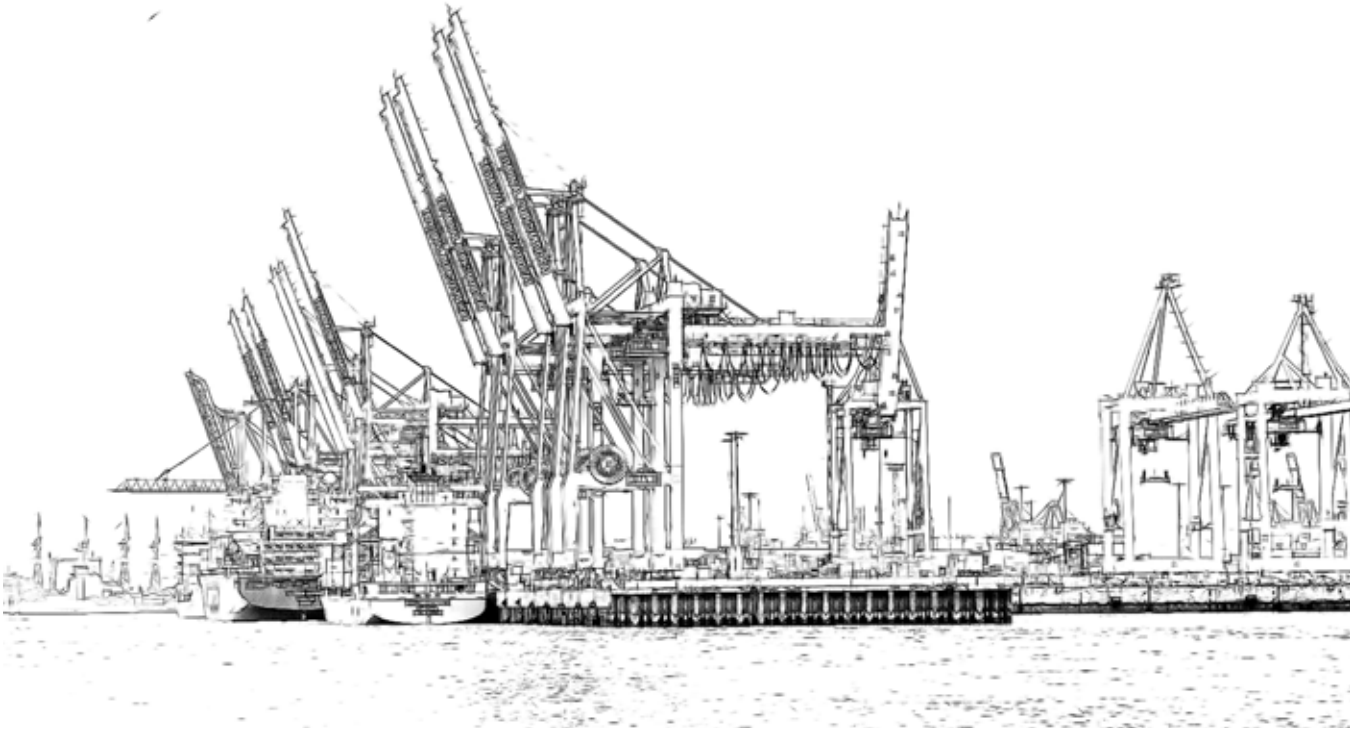
Letrado. Sindicatura de Comptes de Catalunya

Resumen: El presente estudio contiene un análisis de los riesgos detectados en la aplicación de las tasas portuarias de acuerdo con el Decreto Ley 2/2010 que regula las tasas aplicables a los puertos de Cataluña y la reciente Ley 10/2019, de 23 de diciembre, de puertos y de transporte en aguas marítimas y continentales que la sustituye, y cuyo régimen económico-financiero del sistema portuario entró en vigor el 1 de enero de 2020. Dada la relativa complejidad orgánica del *maremágnum* de tasas reguladas en las mencionadas leyes, así como la dificultad para su fiel aplicación, nos limitaremos a exponer algunos riesgos que de forma transversal se pueden aplicar a las diferentes tasas y algunos riesgos específicos de determinadas tasas sobre los que, *more geométrico*, Euclides quizás tenga algo que decir. En definitiva, se trata de ampliar nuestra perspectiva a la hora de valorar algunos riesgos con los que el auditor se puede encontrar en este ámbito particular.

Palabras Clave: puertos, tasas, riesgos, Euclides, armonización.

Abstract: This report contains an analysis of the risks detected in the application of port fees in accordance with Decree-Law 2/2010, which regulates the fees applicable to the ports of Catalonia and the recent Law 10/2019, of December 23, on ports and transport in maritime and continental waters that replaces it, and whose economic-financial regime of the port system entered into force on January 1, 2020. Given the relative organic complexity of the fees regulated in the aforementioned laws, as well as the difficulty for its faithful application, we will limit ourselves to exposing some general risks that can be derived from the application of the different fees and some specific risks of certain fees about which Euclid may have something to say. In short, it is about broadening our perspective when assessing some risks that the auditor may encounter in this particular field.

Keywords: ports, fees, risks, Euclid, harmonization.



I. Introducción

Al analizar las tasas portuarias se presenta un primer inconveniente que deriva de la complejidad del “pequeño sistema tributario” que nos ocupa, ya que en él conviven 14 tasas que empiezan a devengarse desde que se entra en el puerto. A las 13 tasas del Decreto Ley 2/2010, la ley del 2019 añadió *un poco más de madera* con la tasa por el servicio portuario de recepción obligatoria de los desechos generados por los buques. A la cual, por cierto, la ley no asigna código alguno.

Esta complejidad hace que el propio legislador tenga que ir haciendo equilibrios para que no se solapen unas tasas con otras. Por ejemplo, la tasa de entrada y estancia de buques (TA1) tiene que prever que no estén sujetos a la misma los buques sujetos y no exentos de las tasas de la pesca fresca y de las embarcaciones de recreo; la tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo (TA5) tiene que prever que no estén sujetos a la misma los buques turísticos locales, los cruceros turísticos, las embarcaciones profesionales dedicadas al alquiler con o sin patrón y las que realizan transporte de mercancías; o la nueva tasa de recepción de obligatoria de desechos, que excluye de la misma a los buques pesqueros y a las embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de doce pasajeros. Etc...

Así, según la ley, podría darse el caso de una embarcación profesional de recreo con capacidad para transportar más de doce pasajeros que utilice un puerto gestionado directamente por la administración, estuviese sujeta, simultáneamente, a las siguientes tasas:

- La tasa por ocupación privativa del dominio público (T01).
- La tasa por la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles destinados a la prestación de servicios portuarios específicos o al desarrollo de actividades económicas (T03.)
- La tasa de atraque de buques (TA2).
- La tasa de embarque, desembarque y tránsito de pasajeros en régimen de pasaje (TA3P).
- La tasa de seguridad portuaria (TP2).
- La tasa por la recepción obligatoria de los desechos.

Por tanto, como se puede intuir, aplicar este sistema requiere, además de la paciencia del contribuyente, analizar el tipo de buque y sus medidas, la actividad que realiza, y las mercancías o pasajeros que transporta, lo cual presupone

que la administración debe conocer bien el conjunto de tasas portuarias para tratar de aplicarlas de forma armónica.

Esta búsqueda de coherencia nos recuerda al texto *Sectio Canonis* atribuido a Euclides, en el que se trataba de determinar, regla en mano, en qué intervalos cabía dividir el monocordio a efectos de armonizar las notas entre sí y fijar las escalas musicales. No es nuestra pretensión armonizar todas y cada una de las tasas, pero al menos intentaremos exponer algunas ideas para que su aplicación se ajuste a la ley en la medida de lo posible.

II. Riesgos

II.A Algunos riesgos generales derivados de la aplicación de la ley

Titulo competencial

En las tasas de utilización privativa del dominio público hay que tener en cuenta la ocupación en precario. Es decir, aquella que se realiza sin la autorización o concesión pertinente, ya que la ocupación y el uso de cualquier elemento de la zona de servicio portuaria sin el correspondiente título, o en condiciones distintas a las establecidas por el mismo, constituye una infracción sancionable.

Solicitud de bonificaciones

Excepto la bonificación para acogerse al método de estimación objetiva, la exenciones y bonificaciones previstas en la ley se conceden previa solicitud de los obligados tributarios.

En este apartado, hay que tener en cuenta que, a pesar de que la ley no lo establece, la solicitud debería constar por escrito porque, con carácter ordinario, la actividad administrativa debería formalizarse documentalmente como medio de acreditación posterior de su realidad. Además, cuando se habla de conceder beneficios fiscales, no hay que perder de vista la LGT que dispone que no se admitirá la analogía para extender más allá de sus términos estrictos el ámbito del hecho imponible, las exenciones y demás beneficios o incentivos fiscales.

Desindexación

A partir del 5 de febrero de 2017 entra en vigor el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, y por tanto se aplica la ley de desindexación a aquellos contratos sujetos a la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP).

Esto supone que la regla general es que no se actualicen los precios de forma automática. No obstante, se permite la revisión periódica y predeterminada de precios bajo las estrictas condiciones del artículo 89 del TRLCSP (art 103 LCSP) y el Real Decreto 55/2017: determinados tipos de contratos, justificación en el expediente, fórmula de revisión específica, transcurso de dos años desde su formalización, etc...

Dicho esto, existe el riesgo de que, a partir del 5 de febrero de 2017, se hayan formalizado contratos en los que se hayan previsto fórmulas de actualización de rentas indebidas o que no estén suficientemente justificadas. Si así fuese, el importe incorrecto de las tasas se iría arrastrado incorrectamente a lo largo de los años, ya que el plazo temporal de las concesiones de explotación portuaria suele ser amplio.

Cómputo temporal

En este apartado cabe decir que puede haber tasas en las que la normativa establezca que el pago por ocupar los bienes de dominio público se efectúe por adelantado y con periodicidad semestral. Pues bien, entendemos que se tiene q aplicar tal y como dice su enunciado, ya que si no se hiciese así se estaría difiriendo la deuda tributaria sin el correspondiente interés.





Por otro lado, como hemos visto, existen tasas cuyo cálculo temporal es mensual, semestral o anual que coexisten con tasas que se computan por horas y minutos, como como la TA1 (entrada y estancia de buques) o la tasa de atraque de buques (TA2). A nuestro juicio, esta coexistencia eleva el nivel de complejidad y, por tanto, incrementa los riesgos a la hora de calcular el factor tiempo en la base imponible de las diferentes tasas.

II.B Algunos riesgos específicos de determinadas tasas portuarias

- La tasa de almacenaje de mercancías (T02) y el postulado 4 de los elementos de Euclides: Todos los ángulos rectos son iguales entre sí.

Según la ley, uno de los elementos de cuantificación de la tasa es el siguiente:

La superficie de dominio público portuario ocupada debe computarse tomando como referencia el rectángulo circunscrito exteriormente a la partida total de mercancías depositadas o almacenadas, definido de modo que dos de sus lados sean paralelos al cantil del muelle si este es recto; si no lo es, se define de modo que dos lados sean normales de la tangente de la curva del muelle. El resultado debe redondearse para obtener, en metros cuadrados sin decimales, el número inmediato anterior, si la fracción de metro cuadrado es inferior a 0,5, o posterior, si la fracción es superior. Se procede análogamente con tarimas, almacenes, locales e instalaciones, cuyos lados sirven de referencia.

A efectos del pago de la tasa, la superficie ocupada debe irse reduciendo, por cuartas partes, a medida que las mercancías se vayan retirando. A tal fin, debe computarse la totalidad de la superficie ocupada mientras no se haya aclarado el 25% de la misma; el 75%, cuando dicha superficie alcance el 25 % sin superar el 50 %; el 50 %, cuando sea del 50 % sin alcanzar el 75 %, y el 25 %, cuando sea del 75 % hasta la completa desocupación de los bienes demaniales

Así, el punto de partida del legislador para definir la tasa es un rectángulo que, lógicamente, al tener los ángulos rectos iguales entre sí, según el postulado de Euclides, se puede subdividir en 4 rectángulos e ir modificando la tasa portuaria a medida que el obligado tributario va desalojando la superficie ocupada.

Vista la división de figuras geométricas, y sin perjuicio de que la desocupación del espacio público se presenta como un claro riesgo de control, tanto en la medición como en la temporalidad, nos parece oportuno recordar que Euclides escribió un tratado llamado *sobre la división de las figuras* que no se ha conservado, pero del que sabemos que influyó en un matemático persa del siglo X, Al-Buzjani. Este último fue capaz de llevar la matemática euclidiana a la práctica a través de sus estudios sobre la división de los cuadrados, que utilizaron los artesanos de la época, obviamente no para recaudar tasas portuarias, sino para el diseño de mosaicos geométricos, bien conocidos en el mundo islámico.

Así, en abstracto, la subdivisión de figuras geométricas nos sirve para destacar la importancia de la ciencia básica, como nos recuerda la anécdota (oficiosa) del primer ministro inglés William Gladstone cuando visitó el laboratorio de Michael Faraday, uno de los padres de la electricidad en el siglo XIX, y le preguntó: “y ¿para qué sirve todo esto?” A lo que el científico contestó: “No lo sé, señor, pero seguro que un día usted podrá cobrar impuestos por ello”.

■ **Tasa de entrada y estancia de buques (TA1) y la definición 1 del libro X de los elementos de Euclides: Se llaman magnitudes conmensurables aquellas que se miden con la misma medida, e inconmensurables aquellas de las que no es posible hallar una medida común.**

Según la ley, uno de los elementos de cuantificación de la tasa es el siguiente:

El arqueo bruto del buque

El arqueo se define como la expresión del tamaño total de un buque. Según la definición de la ley de puertos catalana es el tonelaje de la embarcación, expresado en GT (gross tonnage), que consta en el certificado internacional expedido de acuerdo con el convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969.

Hablar de volúmenes de un poliedro da para mucho, pero para centrarnos en nuestro tema podemos decir que hubo un momento de la historia en el que los griegos empezaron a hablar de magnitudes inconmensurables, especialmente al darse cuenta de que les costaba reconocer la existencia de números irracionales y eso les dificultaba el tratamiento

numérico de longitudes, áreas, volúmenes y ángulos. Hoy en día se han superado los procedimientos desarrollados por Euclides para trabajar con números irracionales. En nuestro caso, los procedimientos para calcular el volumen de un buque aparecieron mucho más tarde en relación con los tributos ligados al transporte marítimo del vino. A partir de esa “necesidad”, la clasificación de los buques en función de su volumen se convirtió en una práctica común en la Europa del s. XVIII^{1 2}.

Después de muchas modificaciones sobre la medición del tamaño de los buques, se llegó a firmar el convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969 que reguló el arqueo bruto y neto de los buques. Al parecer, en la mayoría de puertos, incluidos los de Cataluña, se toma como referencia el arqueo bruto, lo cual puede acabar ocasionando distorsiones en el mercado. Por ejemplo, mediante el llamado “tonnage calculation game” se induce a los diseñadores de buques a minimizar los espacios necesarios para la seguridad o para la tripulación en favor del espacio destinado a las mercancías, ya que el gravamen sobre el arqueo bruto de los buques no discrimina entre unos espacios y otros.

Además, en relación con el arqueo bruto del buque se debería tener en cuenta que habrá buques sin el certificado internacional, ya sea porque se trate de un buque perteneciente a un país no signatario del convenio, por causas de fuerza mayor, o bien, porque el convenio no se aplica a buques con una eslora inferior a 24 metros, en cuyo caso habrá que determinar el arqueo mediante otros métodos.

■ **Tasa de las embarcaciones deportivas o de recreo (TA5) y el postulado V de Euclides (axioma de las paralelas): Si una recta al incidir sobre dos rectas hace los ángulos internos del mismo lado menores que dos ángulos rectos, las dos rectas prolongadas indefinidamente se encontrarán en el lado en el que están los ángulos menores que dos rectos.**

De acuerdo con la ley, el método de estimación objetiva para la mencionada tasa es el siguiente:

En el método de estimación objetiva, la cuota íntegra de la tasa se determina multiplicando la cuantía fija de 0,020 euros por los metros de amarre disponible y por 365 días.

1. Aunque se suele simplificar, calcular el arqueo bruto de un barco puede resultar complicado debido al hecho de que la mayoría de los barcos tienen una forma asimétrica que dificulta el cálculo del volumen.

2. También hacia finales del s. XVIII se empieza a aceptar que el postulado V de los Elementos de Euclides (axioma de las paralelas) no se podía probar. Y dando una última vuelta de tuerca a los Elementos de Euclides, hacia finales del mencionado siglo nacieron dos de los padres de la geometría no euclidiana, Gauss y Lobachevski.



Los metros de amarre disponible se calculan multiplicando el número de amarres utilizados por la superficie de dominio público portuario utilizada por una embarcación tipo.

La superficie ocupada por una embarcación tipo no puede ser inferior a 10 metros cuadrados ni superior a 100 metros cuadrados. Corresponde a Puertos de la Generalitat determinar anualmente la superficie ocupada por una embarcación tipo en cada infraestructura portuaria en régimen de concesión o autorización. A tal efecto, los acuerdos que adopte Puertos de la Generalitat deben ir precedidos de un período de información pública por un plazo no inferior a veinte días y de un estudio que justifique su procedencia. Para su eficacia, dichos acuerdos deben publicarse en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) antes del 1 de enero de cada año. Si en un ejercicio concreto Puertos de la Generalitat no adopta dicho acuerdo, debe entenderse tácitamente prorrogado el adoptado en el ejercicio anterior.

Aquí hay dos riesgos a valorar derivados de la definición de la base de cálculo de la tasa (metros de amarre disponible): *el número de amarres utilizados por la superficie de dominio público portuario utilizada por una embarcación tipo.*

En primer lugar, según la transcripción de la ley, se puede observar que el legislador está intentando acotar la definición de metros de amarre disponible según el “número de amarres utilizados”. En esta definición se están mezclando los metros de amarre disponibles a principio de año, que es cuando se devenga y paga el impuesto, con el número de amarres realmente “utilizados” a lo largo del año. Así pues, partimos de una definición en la que metros y amarres discurren en paralelo sin que lleguen a converger mediante una corrección de la base al finalizar el año.

En segundo lugar, la entidad tiene que acordar y publicar, anualmente, el otro factor de la base de cálculo incluido en la definición. Es decir, la superficie de dominio público utilizada por una embarcación tipo. Además, el mencionado acuerdo debe ir precedido de un estudio que justifique su procedencia. Así, dados los requisitos para calcular este último factor, en vez de tomarse la molestia de hacer un estudio justificativo anual sobre la embarcación tipo de cada puerto es probable que el cálculo de una embarcación tipo acabe por automatizarse³.

En definitiva, y sin perjuicio de tener en cuenta los riesgos derivados de efectuar paralelismos y convergencias tributarias

3. Si la documentación justificativa y el DOGC no dan la respuesta, se calcula este factor mediante una sencilla ecuación: el n° de metros del puerto sobre plano/n° de amarres= embarcación tipo.

inexactas; pensamos que se podría simplificar la definición y el cálculo de la tasa, de la misma forma que el postulado V de Euclides se reformuló mediante el siguiente axioma: por un punto exterior a una recta se puede trazar una y sólo una paralela a dicha recta.

III. Conclusión

Finalmente podemos concluir, siguiendo la estela de Keynes respecto a una ciencia económica que no puede quedarse encerrada en su propia disciplina, que hay ramas del conocimiento que, sin ser a veces del todo obvias, nos pueden orientar en nuestro trabajo. Hemos visto, si bien de forma muy sucinta, como la hacienda pública, la geometría o el derecho internacional se pueden interconectar para ayudarnos a ampliar el alcance de una materia muy específica y al mismo tiempo medir, cual monocordio pitagórico, algunos riesgos derivados del cálculo de las tasas portuarias.

Bibliografía

- Normas legales reguladoras de las tasas portuarias de Cataluña.
- Euclid's Elements of Geometry by Richard Fitzpatrick, (2008)
- Encounters with Euclid: how an ancient Greek geometry text shaped the world by Benjamin Wardhaugh, (2021)
- El monocordio como instrumento científico de Carlos E. Calderón Urreiztieta (2013)
- Stability, load lines and fishing vessels safety. Short study on the 1969 TM Convention's impacts on crew well-being, vessel safety, limitation on innovation and competition distortion. Submitted by the International Transport Workers' Federation (ITF), (2012).
- Lobachevski: El poder de una herejía. Santiago Fernández. Cuaderno de cultura científica, (2013).