

Eslora fiscal, tasas portuarias y remolque

Cambios en la definición de eslora, se amplía hasta los 8 m, y la modificación de las tasas portuarias son novedades importantes para la náutica este año.

Por Yamandú R. Caorsi

Como ya es "vox populi", hubo un conato de reducción del impuesto de matriculación, que si bien no respondía a las expectativas del sector, suponía un punto de inflexión. Recapitulamos un poco acerca de los cambios que ha habido con la definición de eslora, que comenzó a aplicarse a partir del pasado 1 de octubre con la entrada en vigor del 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. Además, es una buena noticia la modificación de la ley que regula

las tasas portuarias que se aplican a embarcaciones que estén amarradas en los puertos de interés general, aunque con el matiz que se reducen en las instalaciones concesionadas y se aumentan en las de explotación directa.

A partir de ahora, los lectores encontrarán en esta sección casos prácticos que le ayuden a entender la teoría que explicamos, siempre densa y complicada por tratarse de temas legales; de este modo esperamos favorecer una mejor comprensión y lectura de las mismas. Así, tras tratar algún tema general, desde el punto de vista jurídico, claro está, también analizaremos un caso concreto. ≈



1 Nueva eslora fiscal

La eslora deviene un elemento fundamental para la aplicación del impuesto de matriculación, que recordemos, se aplica a las embarcaciones que tengan 8 metros de eslora o más.

Cualquiera que haya estudiado un poco de náutica sabe perfectamente que existen varias maneras de definir la eslora. La eslora máxima es la distancia entre un plano perpendicular a la proa y otro a la popa; la eslora de flotación es la que se mide en la línea de flotación del barco; la eslora de perpendiculares entre la proa, en la línea de flotación y la mecha del timón, etc. Ahora bien, cuando se trata de la eslora de aplicación del impuesto de matriculación hay que tener bien claro cuál es la definición que se aplica. Hasta ahora, la fórmula para medir la eslora que las autoridades de Hacienda estaban tomando como buena es la que daba la siempre famosa y hasta ahora omnipresente Circular

7/1995 de la D.G.M.M. Merece estos calificativos porque, a pesar de su escaso rango normativo, ha venido clarificando muchos aspectos particulares de la náutica. Por ejemplo, que las embarcaciones de recreo de menos de 2,5 metros no tienen que matricularse.

Ahora bien, yendo a lo nuestro, la eslora para la aplicación del impuesto de matriculación se definía de la siguiente forma:

Es la distancia medida paralelamente a la línea de agua de diseño, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía; un plano pasa por la parte más saliente a popa de la embarcación el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación



Se incluyen todas las partes estructurales o integrales como son proas o popas metálicas o de madera, amuradas y uniones de casco con cubierta. Se excluye el púlpito de proa en cuyo caso el plano de referencia pasa por el punto de intersección de la cubierta con la roda.

Se excluyen todas las partes desmontables que puedan quitar-

se de forma no destructiva y sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, por ejemplo palos o tangones, baupreses, púlpitos y otros extremos de la embarcación, elementos de gobierno, timones, motores fueraborda incluido soportes y refuerzos, transmisiones de motores dentro-fueraborda y propulsión jet, plataformas de buceo, plataformas



de embarque, bandas de goma y defensas.

Definida así la eslora, es normal que los constructores nacionales se afanaran en construir embarcaciones de 7,49 metros de eslora "fiscal", ya que abarataba el precio de compra de la embarcación en un 12%, es decir, lo que deben pagar de impuesto las de 7,5 metros o

más. Muchas veces quienes tenían problemas eran los constructores extranjeros que, cuando querían comercializar sus embarcaciones en España, se veían con la sorpresa de que embarcaciones del mismo tamaño y prestaciones pagaban, o no, el impuesto, en función de algún elemento desmontable fabricado "ad hoc".

La nueva definición de eslora (antes de la rectificación) tiraba por tierra todas las estrategias de diseño hasta ahora seguidas y estudiadas, y se definía así:

Eslora es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, entre dos planos perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embar-

cación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.

Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palas, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

El punto más álgido de la problemática es la no mención expre-

sa del púlpito, como en la antigua regulación. Si se ha de considerar el púlpito, muchas embarcaciones de hasta ahora 7,49 metros se situarán en esloras muy superiores. Por suerte, en esta ocasión el sector ha tenido reflejos y el 27 de diciembre en la ley de acompañamiento de presupuestos se modificaba nuevamente la ley que regula el impuesto de matriculación, que pasaba a ser aplicable a las embarcaciones de más de 8 metros. De esta forma quedan sujetas al impuesto de matriculación aquellas embarcaciones de más de ocho metros.

De todo esto, lo más paradigmático es que la definición de eslora parece ser que se hizo sin tener en cuenta las implicaciones fiscales que podría tener, dejando en evidencia claramente la descoordinación existente entre las administraciones marítima y tributaria en nuestro campo.

2 Nuevas tasas portuarias

La promulgación de la Ley 48/ 2003 sobre el régimen económico de puertos de interés general supuso un importante incremento en los costes de la tenencia de embarcaciones amarradas en los puertos de este tipo.

Los diferentes gestores insistieron en la necesidad de una cierta reducción ya que, si además del margen de explotación que ellos aplican, se debía pagar tasas muy altas a la administración por parte de los usuarios, la consecuencia directa era un fuerte encarecimiento del servicio. Finalmente, parece ser que las reivindicaciones llegaron a buen puerto con la reducción de las tasas de los puertos concesionados.

■ Tasas en dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas

Las tasas por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, disponibilidad de los servicios indicados, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción, se modifican conforme al siguiente cuadro:

SERVICIO	HASTA 30/4/08	A PARTIR 1/5/08
Atracadas de costado:	0,30 €.	0,36 €
Atracadas de punta y abarloadas:	0,10 €.	0,12 €
En puesto de fondeo con amarre a muerto:	0,06 €.	0,07 €
En puesto de fondeo con medios propios:	0,04 €.	0,05 €
Toma de agua:	0,02 €.	0,024 €
Toma de energía eléctrica:	0,03 €.	0,036 €

Por estancia transitoria en seco en zonas no dedicadas a inverna, reparación, mantenimiento ni a estancias prolongadas en el puerto, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción:

SERVICIO	HASTA 30/4/08	A PARTIR 1/5/08
Hasta el día 7°:	0,10 €.	0,12 €
Desde el día 8° al 14°:	0,20 €.	0,24 €
Desde el día 15°:	0,60 €.	0,72 €

Como se puede apreciar, existe un aumento

bastante considerable en las tasas que deben pagar las embarcaciones que ocupan amarres en este tipo de puertos. Noten que las que tienen un amarre fijo en el puerto pagan un 80% del cómputo anual.

■ Tasas en dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización:

TASAS EMBARCACIONES ATRACADAS DE PUNTA EN CÓMPUTO ANUAL EN PUERTOS NO CONCESIONADOS. EJEMPLOS SEGÚN EMBARCACIÓN

Embarcación	Eslora	Manga	Superficie	Hasta 30/4/08	Desde 1/5/08
Gran Soleil 50	14,90	4,60	68,54 m.	2.826,85 €	3.602,46 €
Dufour 40	12,32	3,90	48,05 m.	2104,60 €	2.525,50 €
Dufour Arpege	9,30	3,00	27,9 m.	1182,60 €	1.466,42 €

La tasa diaria se reduce en un 20% cuando se trata de embarcaciones de base
El calculo de la tasa resulta de multiplicar EMTASA 3650,8
Las tasas incluyen agua y electricidad

Por el acceso y estancia de las embarcaciones a puestos de atraque o de fondeo en la zona I o interior de las aguas portuarias, por unidad de superficie ocupada y por día natural o fracción, las tasas quedan de la siguiente manera:

SERVICIO	HASTA 30/4/08	A PARTIR 1/5/08
A las embarcaciones transeúntes o de paso:	0,08 €.	0,06
A las embarcaciones que tienen su base en el puerto:	0,07 €.	0,05

En contra a lo que sucede en los puertos no concesionados, es decir explotados de forma directa por las autoridades portuarias, cuando se trata de concesiones o autorizaciones de explotación la tasa se ha visto reducida. Hay que tener en cuenta que sobre el precio de las tasas, también deberá pagar el amarrista los gastos que le repercute el concesionario por mantenimiento, servicios, amortización de la inversión en su caso y margen industrial.

TASAS EMBARCACIONES ATRACADAS EN PUERTOS CONCESIONADOS SEGÚN CÓMPUTO ANUAL. EJEMPLOS SEGÚN EMBARCACIÓN

Embarcación	Eslora	Manga	Superficie	Hasta 30/4/08	Desde 1/5/08
Gran Soleil 50	14,90	4,60	68,54	1.751,19 €	1.250,85 €
Dufour 40	12,32	3,90	48,05	1.239,17 €	876,91 €
Dufour Arpege	9,30	3,00	27,9	814,68 €	509,17 €

A la cuota resultante, hasta el 30 de abril de 2008 había que agregarle también las tasas de servicios generales que se suprimen a partir del 1 de mayo de 2008.



3 Caso de estudio. Remolque

Cuando una embarcación a motor sufre una avería, se queda sin el mismo y se ve obligada a solicitar remolque, ¿debe pagar por este servicio?

Antes de entrar a debatir a fondo el asunto, hay que indicar que, según la asistencia sea considerada remolque o salvamento, el precio que pagará la embarcación salvada es distinto. Para el caso de salvamento, la embarcación salvadora, en el caso de un resultado útil, tiene derecho a recibir una remuneración equitativa.

Cuando se trata de un remolque que se pida, la embarcación que actúa como remolcadora tendrá derecho a la indemnización de los gastos, daños y perjuicios sufridos como consecuencia del mismo y el abono de un precio justo por el servicio prestado. El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento de la embarcación por él remolcada, sino cuando haya prestado servicios excepcionales que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque.

Ahora bien, determinar si el hecho debe calificarse como una u otra cosa es sin duda difícil, y las decisiones judiciales han venido a considerar que existe salvamento cuando se den las siguientes circunstancias:

1) Riesgo inminente de la embarcación salvada

2) Que la embarcación salvadora realice servicios excepcionales con riesgo para ella.

Partiendo de estas premisas, se debe analizar cada caso concreto. En la situación que planteamos al principio, si agregamos un plus que puede ser mala mar y viento fuerte con costa a sotavento, podríamos decir que la embarcación que pide remolque está siendo salvada de una inminente varada y posible pérdida.

Ahora bien, también tiene que darse el segundo requisito, esto es, que se presten servicios excepcionales y situación de riesgo por parte del remolcador. Se puede considerar que existe cuando la mar y el viento sean tales que hagan la maniobra de remolque muy dificultosa, sobre todo teniendo en cuenta que la embarcación que actúa como remolcador no está preparada para ello.

Centrándonos ahora en que la operación es calificada como remolque, en la cual no existe premio, sino indemnización por daños y precio por el servicio, intentaré evaluar en torno a cuánto estaría la cantidad reclamable.

1) Indemnización

Es evidente que la cantidad que corresponde a indemnización debe estudiarse para cada caso y, salvo pacto entre las partes, al final siempre quedará al árbitro judicial. Los tribunales en España son bastante reacios a dar grandes cantidades como indemnización, y exigen que el daño que justifica la misma sea efectivo y evaluable económicamente. Si la embarcación que realiza el remolque es de uso profesional, resulta más fácil sostener la existencia de un lucro cesante, que se puede acreditar mediante las horas perdidas de trabajo. Desde luego, si como consecuencia del remolque el remolcador sufre desperfectos, se trata de un daño indemnizable. Si el remolcador es una embarcación de recreo que navega por placer resultaría difícil justificar un perjuicio, y más aún valorarlo económicamente.

2) Precio justo

En cuanto al precio justo, habría que considerar el precio que

cobran los remolcadores profesionales, sin perder de vista las características del barco remolcado. No podemos pretender cobrar como cobraría un remolcador profesional. Podríamos determinar un "precio justo" aplicando las tarifas aprobadas por la administración para las actividades de remolque que realiza SASEMAR, tarifas que pueden verse en la tabla 3 y que son bastante ajustadas.

Dicho esto, el consejo es que debemos ser cuidadosos a la hora de solicitar una asistencia en la mar. Algunos armadores piensan que al solicitar este servicio a un barco que pasa, este servicio será altruista, y terminan recibiendo una reclamación, vía tribunales marítimos. También hay que considerar que, sea en caso de remolque o salvamento, cualquier miembro de la tripulación del remolcador o salvador puede reclamar, con independencia de lo que piense el patrón. Si queremos estar más seguros, sería conveniente tener un seguro de asistencia marítima.

GLOSARIO

Salvamento de vidas humanas

■ Si bien como hemos dicho el remolque o salvamento de una embarcación da derecho a una indemnización, la asistencia a seres humanos que estén en peligro en el mar es obligatoria. La no asistencia puede reputarse como delito de omisión de ayuda. Pongamos siempre en práctica la consabida solidaridad entre navegantes.

SASEMAR

■ Si bien a las actividades de remolque que realice esta entidad se aplican las tarifas indicadas en la tabla, cuando la operación se puede calificar como salvamento, también SASEMAR puede reclamar un premio.



TARIFAS APLICABLES POR SASEMAR POR SERVICIOS ORDEN M. FOMENTO 1435/ 2007

BUQUES EN GENERAL

Eslora	Tarifas a aplicar	Eslora máxima (Metros)	Tarifa eslora máxima año 2007Euros/hora
Menor de 5 metros.			50,09
5 metros a 20 metros.	10,02 euros x metros eslora embarcación asistida.	20	Max. 200,40
20 metros a 40 metros.	200,40 euros + (eslora embarcación asistida -20 metros)* 8,47.	40	Max. 369,80
40 metros a 60 metros.	369,80 euros + (eslora embarcación asistida -40 metros)*7,71.	60	Max. 524,00
60 metros a 80 metros.	524,00 euros + (eslora embarcación asistida -60 metros)*6,16.	80	Max. 647,20
80 metros a 100 metros.	647,20 euros + (eslora embarcación asistida -80 metros)*4,62.	100	Max. 739,60
100 metros a 120 metros.	739,60 euros + (eslora embarcación asistida -100 metros)*3,08	120	Max. 801,20
120 metros a 140 metros.	801,20 euros + (eslora embarcación asistida -120 metros)*1,54.	140	Max. 832,00
Mayor de 140 metros.			Max. 832,00

Cálculo de las tarifas.

1. Para el cálculo de las tarifas a que se refiere el anexo, el tiempo de servicio se computará desde el momento en que el buque, embarcación de salvamento, helicóptero o aeronave de SASEMAR se pone a disposición del usuario hasta su retorno al punto de origen.

2. Las fracciones horarias se facturarán proporcionalmente al tiempo de servicio realmente realizado.