

Entre la Comisión y la pared



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

No sería descubrir nada decir que hace ya muchos años que los Estados miembros de la UE han perdido una parte importantísima de su soberanía en favor de la Unión Europea. Pero, en estos días se da la circunstancia de que la regulación, y, por ende, puede que el ser o no ser, de tres sectores empresariales marítimos españoles se encuentra en este momento, literalmente en las manos de la Comisión.

En el primer asunto, en realidad la Comisión ya ha resuelto. Los argumentos de "inoportunidad política" aducidos por el gobierno español para no modificar la legislación española del servicio portuario de estiba no han sido atendidos por el Comisario de Transportes, Siim Kallas, quien ha decidido denunciar al Tribunal de Luxemburgo lo que considera restricciones al derecho de establecimiento de las empresas estibadoras. Aquí se impone una revisión urgente de la legislación, con atención a todos los intereses implicados, también los de los usuarios cargadores y navieros.

Los otros dos asuntos dependen ambos del Comisario de la Compe-

tencia, el español Joaquín Almunia quien, a lo largo del mes de junio, ha hecho varias declaraciones públicas sobre la posible decisión relativa al caso abierto sobre el mecanismo de incentivos fiscales a la inversión en buques o "tax lease" aplicado en España entre 2003 y 2011. Existen numerosos argumentos que apoyan la posibilidad de declarar que, aun considerando que mediante el "tax lease" se canalizan unas ayudas de Estado no compatibles y no comunicadas, no procedería su devolución, entre otras cosas porque todas y cada una de las operaciones y sus consecuencias fiscales fueron autorizadas individual y detalladamente por las autoridades españolas.

Pero, para sorpresa de muchos, Almunia ha afirmado que se van a reclamar las ayudas a los inversores partícipes de las AIEs y a los armadores que adquirieron los buques, y no a otros intereses involucrados en estos esquemas financieros. Alguien podría pensar que se trata de una decisión bienintencionada, que minimizaría el daño a los intereses españoles, puesto que más de dos tercios de los buques se vendieron a armadores extranjeros. Pero, por

una parte, este mismo dato ya demuestra palmariamente que no se trataba ni mucho menos de un mecanismo de ayuda al armador (¿por qué iba España a dedicar millones de euros a ayudar a armadores extranjeros?) y, por otra, mediante esta decisión no sólo caerían los astilleros (que también, no nos engañemos) sino además los armadores españoles. Esto es algo tan evidente que resulta increíble que alguien pueda ignorarlo.

Mientras, los mismos servicios de la DG COMP están alargando de forma incomprensible el proceso de revisión de las Directrices Comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, que constituyen el apoyo legal de instrumentos tan vitales como los registros especiales o los sistemas de fiscalidad por tonelaje, que existen no sólo en España, sino en la generalidad de los Estados marítimos de la UE. Este asunto es igualmente vital y no sólo afecta al sector naviero español, sino a toda la marina mercante europea.

Literalmente, el sector empresarial marítimo se encuentra entre la Comisión y la pared.

Editorial

Entre la Comisión y la pared 3

Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 7

anave.es



Boletín informativo
de Anave nº 536
julio 2013

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

13 Asambleas de ANAVE y ECSA. Discursos de la ministra de Fomento y de los presidentes de ANAVE y ECSA.

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Informe de la reunión anual del Comité del Memorándum de París sobre PSC