

## ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 27 de octubre de 2015  
Ref.: Eco.Fin. 2/2015/ES

**Asunto: AVALES DEL ESTADO A EMPRESAS NAVIERAS- Ampliación del ámbito de aplicación a inversiones en transformaciones para el uso de GNL y scrubbers.**

Muy Sres. nuestros:

En el día de hoy se ha publicado en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados el texto aprobado en las Cortes del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, y que se pueden descargar en el siguiente enlace:

[http://www.congreso.es/public\\_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-163-12.PDF#page=1](http://www.congreso.es/public_oficiales/L10/CONG/BOCG/A/BOCG-10-A-163-12.PDF#page=1)

Este texto incluye en particular los coeficientes correctores de las tasas portuarias y otros asuntos de los que les informamos en nuestra circular de 17 de septiembre y Ref.: Eco.Fin. 2/2015/ES,

Debemos resaltar que, como novedad, el texto aprobado, que en los próximos días se publicará en el BOE y entrará en vigor el próximo 1 de enero de 2016, amplía la posibilidad de conceder avales del Estado a las transformaciones ***“de buques españoles, no superiores a 15 años de antigüedad, para utilizar gas natural licuado como combustible o instalar depuradores de los gases de exhaustación de sus motores”***. Se podrá avalar hasta el 70% de la inversión.

Esta posibilidad se incluyó por la DGMM a petición de ANAVE y finalmente ha quedado recogida en los presupuestos aprobados. Adjuntamos una nota informativa que describe resumidamente el sistema de avales y su ampliación.

Esta misma mañana nos hemos puesto en contacto con la DGMM, responsable de la tramitación de las solicitudes de aval, para comenzar a trabajar en el procedimiento de concesión, con vistas a que pueda estar definido y disponible a la mayor brevedad posible.

Estamos a su disposición para ampliar o comentar este asunto.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier  
Director General

## AVALES DEL ESTADO A LA INVERSIÓN EN BUQUES.

### AMPLIACIÓN DE SU ÁMBITO A INVERSIONES EN GNL Y SCRUBBERS

#### Objeto:

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016 prevé la ampliación del ámbito de las inversiones de empresas navieras españolas que pueden recibir avales del Estado a las **inversiones en transformaciones de buques existentes para utilizar GNL como combustible o instalar scrubbers.**

El objeto de esta nota es describir el referido sistema de avales y los detalles de su próxima ampliación.

#### Antecedentes:

A propuesta de ANAVE, el 19 de junio de 1998 se publicó en el BOE una Orden en la que se recogía un acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE) sobre el procedimiento de concesión de **avales Estatales para operaciones de inversión de las empresas navieras españolas.** Dicha Orden se desarrolló posteriormente mediante una Resolución de la D.G. de la Marina Mercante que detallaba la documentación que debían aportar las empresas solicitantes y los criterios a aplicar en la evaluación de las solicitudes recibidas.

Esta Orden fue modificada varias veces (en 2000, 2002, 2003 y por última vez mediante la Orden PRE/2986/2008), sin que todos estos cambios consiguiesen mejorar su aplicación, que fue muy limitada. Más bien al contrario, las condiciones para su otorgamiento se fueron endureciendo en algunos aspectos.

#### Objeto de los avales:

Como es sabido, la hipoteca sobre un buque de nueva construcción no suele ser valorada por los bancos como garantía por más de un 55 a 60% del precio del buque.

El objetivo originario de este mecanismo de aval estatal era **complementar la garantía hipotecaria sobre los buques**, facilitando operaciones de inversión en adquisición de buques mercantes. Desde el primer momento se plantó como un instrumento de apoyo a los armadores y no a la construcción naval. Por ello, estos avales pueden emplearse para financiar **tanto buques usados como de nueva construcción** y, en este último caso, **tanto construidos en España como en el extranjero.**

Lógicamente, si el Estado respalda mediante un aval una operación de adquisición de un buque y el armador no abona el coste comercial de la garantía recibida, esto comporta una cierta **ayuda de Estado.** Por ello, el acuerdo alcanzado por la OCDE en 1994 sobre financiación naval incluyó la prohibición de sistemas de garantía con apoyo estatal que contuviesen una componente de ayuda, autorizando, sin embargo aquellos en los que **el naviero abonase el coste que tendría la garantía en términos comerciales y el Estado se limitase a dar su respaldo a un sistema que fuese autosuficiente a largo plazo** (lo que se entiende como garantías en condiciones *pure cover* = pura cobertura).

Más concretamente, se entiende por **Pure Cover** un sistema de garantías públicas en el que **los armadores abonen, a cambio del aval, unas primas suficientes para cubrir tanto los costes de gestión como los probables fallidos (créditos impagados) del sistema de avales**, de modo que, a largo plazo, el sistema de garantías se autosustente y funcione sin coste neto para el Estado.

En la práctica, según estudios del Panel de Financiación del Foro de las Industrias Marítimas de la UE, se considera que para que se dé esta circunstancia, dicha prima debe ser, como mínimo, el 1% anual sobre el importe “vivo” de la garantía recibida<sup>(1)</sup>, en el caso de que el Fondo de Garantías tenga una contragarantía hipotecaria sobre el buque, o del 1,5% si no existe tal contragarantía.

El esquema español de avales del Estado a las empresas navieras se diseñó con vistas a que estas garantías **no fuesen consideradas como ayuda de Estado, ni a los armadores ni a la construcción naval**. A este fin debieron acomodarse a los requisitos de unas Directrices de la Comisión Europea (CE), de 1996, sobre ayudas de Estado prestadas mediante Garantías Estatales. La CE confirmó por escrito, a comienzos de 1999 que **no consideraba estos avales españoles como ayuda de Estado, por estar concedidos en condiciones “pure cover”**.

Las cantidades previstas en los presupuestos generales del Estado y las concedidas efectivamente se resumen en la **Tabla 1**.

**Tabla 1: Avales autorizados en los Presupuestos y efectivamente concedidos.  
(millones de euros)**

Millones de euros	1998	1999	2000	2001 a 2015
Dotación presupuestaria	27,7	40	40	40
Avales concedidos	0	3	1	0
Cantidad concedida	0	24	12	0

Entre 2001 y 2006 la principal dificultad para conceder los avales se debió a que las operaciones de adquisición se instrumentaban en la mayoría de los casos mediante sistemas de *tax lease*, por medio de Agrupaciones de Interés Económico, esquema al que no se adaptaba bien la normativa que regulaba los avales (contemplaba solo la adquisición, no el *leasing*). Como consecuencia, en la ley de presupuestos para 2006 se revisaron las condiciones para la prestación de estos avales.

No obstante, en 2006 y 2007, la D.G. del Tesoro Público exigió, como contragarantía, una primera hipoteca sobre el buque, lo cual, evidentemente, anuló toda la utilidad del sistema. La citada Orden PRE 2986/2008 admitió que dicha contragarantía hipotecaria para el Estado se prestase en condiciones “*pari passu*” (en igualdad de condiciones) con el banco financiador. No obstante, prolongó la obligación de mantenimiento del buque bajo pabellón español a toda la vida del aval (antes solo se exigía durante los 5 primeros años). Entre 2009 y 2015 no se ha solicitado ningún aval.

### **Características del sistema y ampliación a inversiones en GNL y Scrubbers**

Las principales características del sistema son:

<sup>(1)</sup> Normalmente, a medida que se va devolviendo el préstamo, se mantiene la proporción afianzada por la hipoteca del buque y por las garantías complementarias

- No se constituye un fondo de garantías, sino que **es el propio Estado, a través de la D.G. del Tesoro Público, quien avala las operaciones de inversión de empresas navieras españolas.**
- Las **solicitudes** son analizadas por una comisión presidida por el Director General de la Marina Mercante.
- Como se ha indicado, los avales pueden emplearse para financiar **tanto buques usados como de nueva construcción** y, en este último caso, tanto construidos en España como en el extranjero. En estos casos de adquisición de buques, el aval puede cubrir, como máximo, el **35% del valor del buque** (inicialmente era el 27%). Este límite se establece anualmente en los Presupuestos Generales del Estado. En los presupuestos para 2016 se ha confirmado el límite del 35%.
- A cambio del aval, la empresa naviera beneficiaria del mismo abona una **prima anual** cumpliendo así los requisitos para considerar un esquema de garantías estatales como *pure cover*. Según se ha indicado, **dicha prima debe ser al menos del 1% anual del importe del préstamo vivo garantizado por el aval Estatal.** Además, el Tesoro puede exigir una contragarantía hipotecaria del propio buque en condiciones *pari passu* con el banco financiador.
- Desde el 1 de enero de 2016, a propuesta de ANAVE, además de adquisiciones de buques, se podrán avalar **transformaciones de buques para utilizar GNL como combustible o para instalar scrubbers.** En este caso, los buques podrán tener como mucho **15 años de edad** y se podrá avalar **hasta el 70% de la inversión.**

Como se ha explicado, el problema hasta ahora es que, como contragarantía de los mismos, se pide una garantía hipotecaria sobre el buque, en condiciones *pari passu* con la primera hipoteca. Lógicamente, si el importe avalado es muy elevado (tal como un 35% del precio del buque) y se trata de un buque de nueva adquisición, eso invalida la utilidad del aval estatal. Por ejemplo: supóngase un buque nuevo con un precio de 60 M\$. El armador aspiraría a un crédito por el 80% del precio (48 M\$) y el aval podría llegar a 21 M\$, pero una contragarantía por ese importe anularía la validez del aval para el banco.

Sin embargo, si ese mismo buque fuese usado y tuviese, por ej. 8 años, le quedarían del orden de 20 años de vida útil. Su hipoteca (inicialmente de 48 M\$) estaría devuelta más o menos al 50% (supongamos que quedarían del orden de 24 M\$ de principal vivo). Si la inversión en la transformación fuese 8 M\$, el aval podría ser por 5,6 millones. Esto aumentaría el importe del principal pendiente hasta algo menos de 30 M\$.

Parece viable que el banco acreedor hipotecario aceptase la nueva garantía en favor del Tesoro Público, sobre todo teniendo en cuenta que **la transformación del buque aumentaría su competitividad y su valor en el mercado.**

Con el máximo factor del 70%, los 40 Millones de euros de la dotación presupuestaría podrían utilizarse para unas inversiones de unos 57 millones de euros, lo que podría orientativamente apoyar las transformaciones de entre 6 y 9 buques cada año. Esto podría tener aplicación para proyectos-piloto de uso de GNL en buques españoles. El aval del Estado podría dar acceso a tipos de interés especialmente preferenciales.