

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 7 de mayo de 2012
Ref: UE 4/2012/ES

Asunto: Borrador de respuesta de ANAVE al cuestionario de la Comisión Europea sobre Directrices de Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.

Muy Srs. nuestros:

Tal y como se acordó por el Comité Directivo, les adjuntamos el borrador de respuestas de ANAVE al cuestionario lanzado por la Comisión Europea para el proceso de revisión de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.

A pesar de la extensión del documento, se trata de asuntos muy conocidos por las empresas que se han discutido extensamente en el Comité Directivo. Con vistas a contestar en plazo (que termina el lunes 14 de mayo), les agradeceremos sus comentarios, pero **no más tarde del próximo jueves 10 de mayo de 2012.**

Un cordial saludo,

Manuel Carlier
Director General

**REVISIÓN DE LAS DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE AYUDAS
DE ESTADO AL TRANSPORTE MARÍTIMO
BORRADOR DE RESPUESTA DE ANAVE – 7 MAYO 2012**

A. INTRODUCCIÓN

En 2004, la Comisión adoptó sus últimas Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (en lo sucesivo denominadas «*las Directrices*»)¹, en las que se especifica, en particular, que serán revisadas en un plazo de siete años a partir de su fecha de aplicación.

La finalidad de la presente consulta es invitar a los Estados miembros, a otras instituciones y a todos los interesados a facilitar información sobre la evolución del sector, la aplicación de las Directrices y sus efectos, así como a aportar observaciones y propuestas sobre las ayudas estatales al transporte marítimo.

La consulta ofrece a los Estados miembros, otras instituciones y partes interesadas la oportunidad de expresar sus puntos de vista sobre las distintas cuestiones. La Comisión analizará cuidadosamente los resultados de la consulta antes de decidir en qué medida se necesita introducir cambios en las normas actuales y, en su caso, de presentar una propuesta de revisión de las Directrices. En esta fase, la Comisión no ha tomado posición sobre una posible modificación de las Directrices existentes.

B. OBSERVACIONES GENERALES RELATIVAS A LA CONSULTA

Se invita a los Estados miembros y otras partes interesadas a responder al cuestionario. Las respuestas pueden presentarse en todas las lenguas oficiales. Habida cuenta del posible retraso en la traducción de observaciones presentadas en determinadas lenguas, el contar con traducciones de las respuestas al alemán, francés o inglés permitiría a la Comisión acelerar los trámites.

Algunas preguntas se dirigen específicamente a las autoridades públicas o a determinadas partes interesadas, por lo que no se exige responder a todas ellas. Si usted no se ve afectado por una determinada pregunta, rogamos responda «no procede». Si no se especifica nada, las preguntas se dirigen tanto a autoridades públicas como a partes interesadas.

Todas las observaciones y la información complementaria presentada serán bien recibidas, en particular otros documentos, informes, estudios, fuentes de datos, etc., que puedan ser pertinentes.

El plazo para responder al cuestionario finaliza el 14 de mayo de 2012. Las respuestas deben enviarse a Comisión Europea, DG COMP, Unidad F-2, B-1049 Bruselas, preferiblemente por correo electrónico (stateaidgreffe@ec.europa.eu), indicando la referencia «*HT2744 - Revisión de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo*».

¹ DO C 13 de 17.1.2004, p. 3.

CUESTIONARIO

NOTA: *El cuestionario sigue la estructura de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. Le rogamos que siga el orden de las preguntas, aunque no está obligado a responder a todas ellas. También puede presentar la información adicional que considere pertinente y que no esté cubierta por las preguntas del presente cuestionario.*

A. DATOS IDENTIFICATIVOS

Describa las actividades principales de su empresa, organización o asociación e indique sus datos de contacto

<i>Nombre</i>	Manuel Carlier de Lavallo
<i>Organización representada</i>	Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)
<i>Lugar (país)</i>	Spain
<i>Dirección de correo electrónico</i>	mcarlier@anave.es

En aras de la transparencia, la Comisión tiene la intención de incorporar las respuestas al presente cuestionario en su página Internet. Salvo que usted se manifieste en sentido contrario, la Comisión asumirá que su respuesta no contiene elementos confidenciales y que puede ser divulgada en todos sus elementos.

Pueden consultar información sobre las normas relativas a la protección de datos en la página siguiente del sitio Internet EUROPA:

http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_es.htm

A.1. ¿Se opone usted a que su identidad sea revelada? NO

A.2. ¿Alguna de las excepciones previstas en el artículo 4 del Reglamento 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión¹ es aplicable a su respuesta? En caso afirmativo, indique claramente qué partes no deben ser divulgadas, justificando la necesidad del trato confidencial, y facilite también una versión no confidencial de su respuesta destinada a la publicación en nuestra página de Internet.

No

¹ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

B. PREGUNTAS GENERALES

B.1. Análisis del mercado y de la normativa

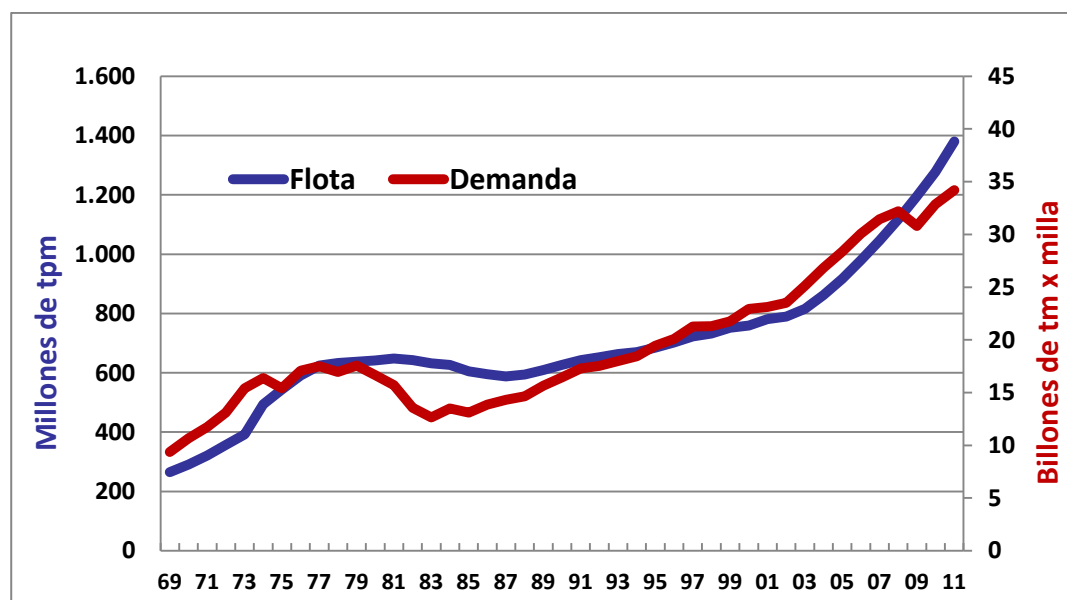
B.1.1 Sobre la base de sus conocimientos y de la información de que dispone, indique cuáles son los principales cambios en el sector del transporte marítimo desde 2004 con respecto a

a) comercio mundial por vía marítima², número de contenedores transportados³, tonelaje total de la flota mundial⁴. ¿Cuáles han sido los efectos de la crisis mundial? ¿Se detectan ya signos de recuperación? Si es posible, facilite los mismos datos por país, por empresa y anuales desde 1989;

Otras empresas, organizaciones o instituciones que respondan a esta consulta aportarán, a buen seguro, datos estadísticos completos sobre estas materias a nivel mundial. Por este motivo, en esta respuesta solamente se aportan dichos datos del ámbito español. En la tabla del **Anexo I** se incluyen datos relativos a:

- Comercio español por vía marítima (millones de toneladas). (No se dispone de estos datos en toneladas·km)
- Contenedores movidos en puertos españoles (teu)
- Flota mercante total de pabellón español (número de buques y GT)

Tanto en los mercados internacionales, como en el comercio marítimo español, el equilibrio relativo entre oferta y demanda de transporte se ha deteriorado de forma muy notable entre 2004 y 2011, como se aprecia en el **siguiente gráfico** que recoge la flota y demanda mundiales.



(Fuente: Clarkson y Fearnleys, elaboración ANAVE)

² En toneladas y toneladas·kilómetro.

³ En unidades equivalentes a 20 pies.

⁴ En toneladas de peso muerto o tonelaje bruto.

El propio gráfico muestra que el fuerte descenso del comercio marítimo mundial registrado en 2009 ha abierto una brecha importante entre oferta y demanda, que no se está reduciendo aún. Por el contrario, debido a los elevados niveles de entregas de buques previstos para 2012 y 2013, es previsible que el excedente de oferta continúe aumentando al menos en estos dos años.

b) posición de mercado del sector del transporte marítimo de la UE (buques con propietarios de la UE y buques con pabellón de la UE)? ¿Cómo describiría la actual situación competitiva de las compañías de la UE del sector comparación con las no pertenecientes a la UE y a las del resto del mundo?⁵ En caso de que disponga de ellos, sírvase indicar datos pertinentes, por ejemplo, sobre las principales compañías, las cuotas de mercado, la evolución de dichas cuotas en los mercados pertinentes, etc.;

También sobre este punto, otras empresas, organizaciones o instituciones que respondan a esta consulta podrán aportar seguramente datos estadísticos más completos. Adjuntamos, no obstante, en la tabla del **Anexo II** los siguientes datos:

- Flota mercante mundial (millones de tpm y millones de GT)
- Flota de registros libres (millones de tpm y % de la flota mundial)
- Flota controlada por empresas navieras establecidas en la UE(15) (millones de tpm y % de la flota mundial)
- Flota abanderada en la UE(15) (millones de GT y % de la flota mundial)

Fuentes: Lloyd's Register/Fairplay e ISL Bremen.

De esta tabla se deduce que entre 2004 y 2011:

- los **registros abiertos** han seguido ganando cuota significativamente en la flota mundial, pasando del 49,8% al 56,0%
- la **flota total controlada por las navieras de la UE (15)** ha mantenido substancialmente su cuota en la flota mundial, pasando 33,4% al 33,2%
- mientras que la **flota abanderada en UE (15)** (si bien ha crecido en términos absolutos en un 43% en dicho periodo) ha disminuido sensiblemente su cuota en la mundial, del 17,2% al 15,3%.

La conclusión es evidente: las Directrices han sido hasta ahora eficaces para el mantenimiento de una flota mercante de pabellón europeo pero **siguen siendo tanto o más necesarias que en 2004**, ya que **la presión competitiva de los registros abiertos bajo pabellones de países terceros es cada vez mayor**.

c) número de pasajeros y de pasajeros·km transportados; capacidad total de la flota de buques de pasajeros, divididos por tipos;

En la tabla del **Anexo I** se incluyen, entre otros, datos relativos a:

⁵ En relación con distintos indicadores, tales como: flota controlada por compañías de la UE y flota matriculada en la UE, capacidad (buques existentes y encargados), transporte de contenedores y otros tipos de actividades marítimas, nacionalidad de las compañías que obtienen mejores resultados, etc.

- Pasajeros movidos en puertos españoles (pax). (No se dispone de datos de pasajeros·km)
- Buques de pasaje de pabellón español (número de buques y GT)

d) cambios normativos (a escala nacional, de la UE e internacional) relativos, por ejemplo, a protección y seguridad, trabajo a bordo y en tierra, requisitos de formación, requisitos sobre cuotas de pabellones, acuerdos internacionales, transporte y competencia con otros modos de transporte, turismo, políticas fiscales, sucesivas ampliaciones de la UE en 2004 y 2007;

e) principales cambios tecnológicos, reglamentarios, etc. desde la introducción de las Directrices que hayan influido en las condiciones laborales y más específicamente, en los costes laborales. ¿Cuál podría ser la evolución en el futuro?

Los cambios reglamentarios más reseñables en España en este periodo han sido los siguientes:

- Prohibición, según las directrices de 2005, de que, en buques de pasaje de línea regular entre puertos de la UE, los tripulantes extranjeros no comunitarios se beneficien de bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social e Impuesto sobre la Renta.

Esto quedó recogido en la normativa española mediante la **Ley 4/2006, de 29 de marzo**, que modificó la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

- Otro cambio que ha influido sensiblemente en el aumento de los costes laborales en las empresas con buques matriculados en el REC es la **modificación de la reglamentación española que regula el enrole de tripulantes no comunitarios**.

En concreto, el Real Decreto 2393/2004, de 30 de diciembre aprobó un nuevo Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, que eliminó ciertos aspectos que figuraban en el anterior Reglamento (Real Decreto 864/2001) que contemplaban las peculiaridades del empleo en la mar.

Desde el 7 de febrero de 2005, con la entrada en vigor efectiva del citado RD 2393/2004, dichas especificidades quedaron sin efecto y ello condujo a **una práctica administrativa excesivamente rígida para las necesidades del sector** y haciendo muy compleja la contratación de marinos no nacionales de la UE.

Para intentar paliar este problema, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) suscribió en 2006 un acuerdo con las centrales sindicales UGT y CCOO que sirvió de base para que la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración dictase una Resolución de 2 de julio de 2007, que estableció un régimen administrativo simplificado para la contratación de dicho personal en los buques del REC, y para que se acordase la inclusión de las ocupaciones

marítimas que afectan a dichos buques en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura (CODC). El conjunto de estas dos medidas facilitó hasta cierto punto la tramitación del enrole de los marinos no nacionales de la UE en buques del REC.

Ahora bien, bajo este procedimiento administrativo de contratación de marinos extranjeros, que sigue vigente actualmente, la inclusión de las profesiones marítimas en el CODC se revisa trimestralmente, lo que somete a las empresas navieras a una clara **inseguridad jurídica**.

De estas dos modificaciones normativas, y siendo ambas negativas, se considera que la segunda (regulación del enrole de marinos extranjeros no nacionales UE) es la causa principal del estancamiento de la flota de pabellón español en términos de tonelaje (GT) y su claro descenso en términos de número de buques y de empleo que se viene registrando desde 2006.

Como consecuencia, en los últimos años, las empresas navieras españolas vienen optando preferentemente por otros registros europeos que ofrecen mayor seguridad jurídica y menos complicación administrativa para el enrole de marinos no comunitarios (especialmente Malta). Esta modificación no tiene relación directa con las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.

f) abanderamiento de buques: proporción (y evolución en el tiempo) de la flota perteneciente a un Estado miembro o matriculada bajo su pabellón, bajo pabellones de otros Estados miembros y con pabellones no pertenecientes a la UE; cambio a lo largo del tiempo entre pabellones de Estados miembros y entre pabellones de Estados de la UE y no pertenecientes a la UE y posibles motivos del cambio. En particular, ¿tiene conocimiento de fuentes que contengan datos estadísticos sobre la evolución del abanderamiento de la flota de la UE (por ejemplo, movimientos de buques entre registros de la UE, o entre registros de la UE y de países no pertenecientes a la UE)? ¿Cuáles son, en su opinión, las causas de la evolución de los pabellones de la UE (en términos de número de buques o de tonelaje). Le rogamos distinga entre factores relacionados con las medidas que entran en el ámbito de aplicación de las actuales Directrices u otras medidas de ayuda estatal y factores exógenos (por ejemplo, evolución tecnológica, demanda de servicios de transporte marítimo, políticas de países no pertenecientes a la UE, etc.);

La tabla del **Anexo III** detalla la evolución en el tiempo de la **Flota mercante controlada por empresas navieras españolas**, con el siguiente detalle:

- Flota abanderada en España (número de buques y GT).
- Flota abanderada en otros Estados de la UE (número de buques y GT).
- Flota abanderada en países terceros (número de buques y GT).

Fuente: Lloyd's Register/Fairplay y empresas navieras españolas.
Elaboración: ANAVE.

No conocemos fuentes que detallen los movimientos de buques entre registros UE o entre registros UE y terceros países.

g) empleo a bordo de buques de ciudadanos de la UE y de fuera de la UE por parte de armadores de la UE y de fuera de ella;

h) empleo en tierra de ciudadanos de la UE y de fuera de la UE por parte de armadores de la UE y de fuera de ella;

i) empleo de ciudadanos de la UE y de países terceros en los distintos subsectores.

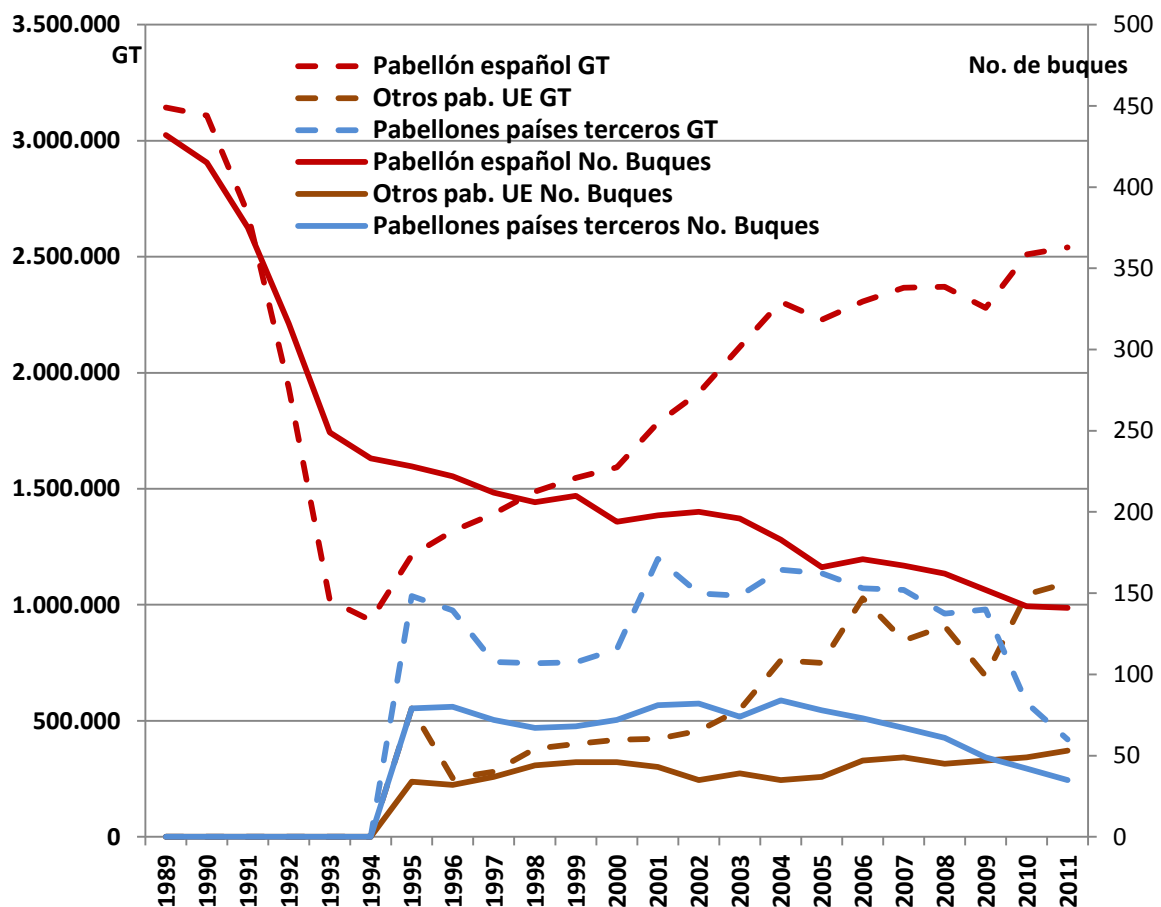
Por lo que se refiere a estas cuestiones, facilite los datos pertinentes de los que disponga o indique las fuentes en donde puedan encontrarse y la información correspondiente.

La misma tabla del **Anexo III** incluye los siguientes datos:

- Empleo de marinos a bordo de buques de pabellón español
- Empleo de marinos a bordo de buques de otros pabellones, controlados por empresas navieras españolas
- Empleo en tierra.

Fuente: ANAVE

Estos mismos datos se muestran en el siguiente gráfico:



B.1.2 *¿En qué medida estos cambios podrían atribuirse a las medidas de ayuda estatal en comparación con otros factores exógenos? Especifique y aporte datos pertinentes, si dispone de ellos.*

La recuperación del tonelaje (GT) de la flota abanderada en España entre 1994 y 2004 se debe sin duda a la aplicación positiva por España de las medidas permitidas por las Directrices, por medio del Registro Especial de Canarias. El estancamiento del tonelaje de dicha flota no se debe tanto a las modificaciones de las directrices como a la aplicación por España de normas laborales más restrictivas.

B.1.3 *¿Cómo han evolucionado los modelos empresariales de las compañías marítimas desde la adopción de las Directrices? Describa, en su caso, las principales diferencias que existían entre los modelos de negocio de los armadores europeos y no europeos.*

A nuestro juicio, la adopción y aplicación de las Directrices no ha afectado de forma importante a los modelos empresariales de las empresas navieras españolas.

B.1.4 *¿Cuáles cree que son los factores que determinan la elección por los armadores europeos del país de abanderamiento de sus buques y del país en el que pagan sus impuestos? ¿Cree que estos factores pueden cambiar en el futuro?*

Los factores por los que los armadores eligen el país de abanderamiento de sus buques son varios, pero pueden reducirse principalmente a uno: **Maximizar el beneficio de explotación.**

Ahora bien, con ese objetivo general, cabe distinguir aspectos en varias áreas:

Reducción de costes:

- a) **Impuestos y cargas fiscales y de seguridad social:** De sociedades, sobre la renta de los marinos, cuotas a la seguridad social, otros.
- b) **Normas de tripulación:** Cómo se determina la dotación mínima de seguridad, requerimientos de nacionalidad de los tripulantes, etc.
- c) **Flexibilidad y menores costes de la inspección técnica:** Amplias posibilidades de delegación en entidades reconocidas (sociedades de clasificación), para adaptar los horarios de las inspecciones a los más adecuados para los buques, evitar dobles inspecciones, etc. Orientación de la Administración al servicio del armador, a resolver sus problemas. Los armadores también tendrán preferencia a operar buques bajo un pabellón que figure en la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto (PSC), porque ello reducirá el número de inspecciones de PSC, mejorando su operatividad.

De estos tres aspectos, el **a)** entra de lleno en el ámbito de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo y en el uso que de las mismas hacen los

diferentes Estados miembros, mientras que el **b)** y **c)** no tienen que ver con ayudas de Estado.

A nuestro entender, las empresas navieras tienden a considerar los apartados **b)** y **c)** como “*condiciones sine-qua-non*”, necesarias para una operación eficiente, por lo cual descartan como inadecuados aquellos registros que no los cumplen, pasando a continuación a **seleccionar, de entre aquellos registros que sí cumplen los apartados b) y c), aquellos que ofrecen menores costes fiscales y de seguridad social.**

Aumento de los ingresos por fletes:

- a) Posibilidad de acceso a los tráficos comercialmente más interesantes para la empresa naviera.** Por ejemplo, aquellas empresas para las que sea importante tener acceso a tráficos de cabotaje nacional, considerarán únicamente registros bajo pabellón de la UE. Aquellas que sólo operen en tráficos internacionales podrán considerar también registros abiertos de países terceros, como Panamá, Liberia, Bahamas, etc.
- b) Imagen comercial positiva/Criterios de *Vetting*.** Con arreglo a este criterio, los armadores europeos desean, en general, que sus buques operen bajo un pabellón que figure en la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto.

De la misma forma que se ha señalado en el apartado anterior, las compañías descartarían aquellos registros que no cumplan estos dos requisitos, pasando a continuación a seleccionar, entre aquellos que sí lo cumplan, aquellos que ofrezcan menores costes fiscales y de seguridad social.

<p><i>a)¿Hasta qué punto la elección vendrá determinada por aspectos ligados a las ayudas estatales?</i></p>
--

La existencia o no de ayudas de Estado resulta totalmente determinante. En ausencia de ayudas estatales, y con los elevados niveles de impuestos que se aplican en los Estados miembros de la UE, sería completamente imposible competir con buques inscritos en los registros abiertos de países terceros (Panamá, Liberia, Bahamas, etc.). Dependiendo de los niveles de ayudas estatales será posible que los costes de operación resulten atractivos.

Un aspecto importante a tener en cuenta es que, en realidad, el coste fiscal o de seguridad social no es tan relevante como la relación coste/prestaciones. Así, por ejemplo, una empresa puede considerar que en el Registro Especial de Canarias (REC), bajo pabellón español, existe una bonificación del 90% en la cuota patronal a la seguridad social (lo que implica que es obligatorio abonar el 10% de la cuota), mientras que en el registro de Malta no es obligatorio dar de alta a los marinos en el sistema nacional de la seguridad social. Aunque el coste es inferior en Malta, a cambio no se recibe prestación alguna, mientras que en el REC se obtienen plenas coberturas de la seguridad social española para los marinos a un coste para la empresa de sólo el 10% de la cotización normal. En consecuencia, **si éste fuese el único criterio a considerar, resultaría más ventajoso utilizar el REC.** En la práctica, algunas empresas descartan el REC por las dificultades e inseguridad jurídica que existen en su régimen laboral.

b) ¿En qué medida la elección vendrá determinada por otros factores (por ejemplo, servicios administrativos de más calidad, más rápidos o más baratos, legislación laboral favorable o forma en que se aplica, etc.)? Argumente su opinión con datos y ejemplos concretos.

Ver respuesta a la pregunta B.1.4.

c) En materia de abanderamiento y fiscalidad ¿qué países se consideran los mejores en la UE y en el mundo y por qué?

Para responder a esta pregunta basta con analizar las estadísticas de flota por países:

- Los registros más competitivos en el ámbito mundial son, obviamente, los que acumulan los mayores niveles de flota: Panamá, Liberia, Islas Marshall, Hong Kong, Bahamas, etc.
- En el ámbito europeo, aparte de Grecia, los más atractivos para armadores extranjeros son los de Malta y Chipre. Ofrecen un buen equilibrio en todos los aspectos antes mencionados: baja fiscalidad (gracias a la aplicación de las Directrices sobre ayudas de Estado), normas laborales muy flexibles y servicios administrativos eficientes y rápidos.

B.1.5 *¿Cuáles son los obstáculos jurídicos, técnicos o administrativos para matricular un buque o trasladar la sede de una empresa de un país a otro?*

No hay obstáculos importantes en la UE al registro de buques o al establecimiento de una empresa naviera en otro Estado. Por eso es tan positivo el enfoque de las Directrices y no produce distorsiones sensibles de la competencia. Si un Estado decide no conceder ayudas de Estado, los armadores de ese Estado tienen la posibilidad de transferir sus buques a otro registro de la UE que le resulte más atractivo, sin necesidad de recurrir a registros de países terceros como Panamá o Liberia, y, por tanto sin perder la posibilidad de participar en los tráficos de cabotaje nacional de los países miembros de la UE.

B.1.6 *¿Hasta qué punto las Directrices contribuyeron a facilitar u obstaculizar esta situación?*

A nuestro juicio, las Directrices no han influido de ninguna manera para facilitar u obstaculizar el cambio de registro de un buque.

B.1.7 *¿Qué características hacen que el sector del transporte marítimo sea único desde el punto de vista del control de las ayudas estatales? Facilite una lista de normas sobre ayudas estatales importantes para el sector que considere necesarias teniendo en cuenta estas características. Explique qué aspectos del sector del transporte marítimo podrían ser abordados satisfactoriamente a través de normas horizontales sobre ayudas estatales. Sea lo más concreto posible, indicando también el impacto económico, social y medioambiental de las normas sectoriales.*

A nuestro entender, lo que hace único al sector marítimo es la combinación de:

- Una **movilidad extraordinaria de los activos**, que no sólo pueden moverse por el mundo, sino que también pueden desplazarse de un marco legal a otro, registrándose en un país u otro.
- **Enorme flexibilidad de los reglamentos europeos sobre aplicación del principio de Libertad de Prestación de Servicios**, especialmente al transporte marítimo internacional (Reg. 4055/86), ya que permiten llevar a cabo transportes internacionales de importación y exportación con países terceros y con otros Estados de la UE con buques inscritos en registros abiertos de países terceros (Panamá, Liberia, etc). De esta forma, los buques de pabellón europeo están sometidos a competencia por parte de los buques abanderados en los registros más competitivos del mundo.
- Al no ser los marinos residentes en el Estado de bandera, se suele contratar a los tripulantes a **niveles salariales y otras condiciones laborales de sus países de residencia**.

Como consecuencia de estos tres aspectos, los armadores de la UE pueden utilizar buques inscritos en registros abiertos en todos los tráficos internacionales de la UE, con costes salariales muy inferiores a los que se aplican en los países europeos. Si no existiese la posibilidad de reducir las cargas fiscales y de seguridad social, los buques inscritos en registros de la UE no podrían competir por sus elevados costes salariales.

Además de la posibilidad de reducir las cargas fiscales, que permite las Directrices, resulta también muy importante que las normas nacionales permitan también la contratación de ciertos porcentajes de marinos extranjeros en condiciones laborales y salariales no sujetas a la normativa nacional, para que sea compatible con que el núcleo de marinos europeos pueda recibir unas condiciones salariales atractivas para los niveles de coste de la vida en Europa.

B.2. Objetivos de las Directrices y actuales retos para el sector del transporte marítimo

Los objetivos generales de las Directrices se explican en su sección 2.2.

B.2.1 *¿Cuál será, en su opinión, la evolución probable y cuáles son los principales retos para el sector a corto (durante el próximo año) y medio plazo (en los próximos tres años)? ¿Ve posibles implicaciones en relación con las Directrices?*

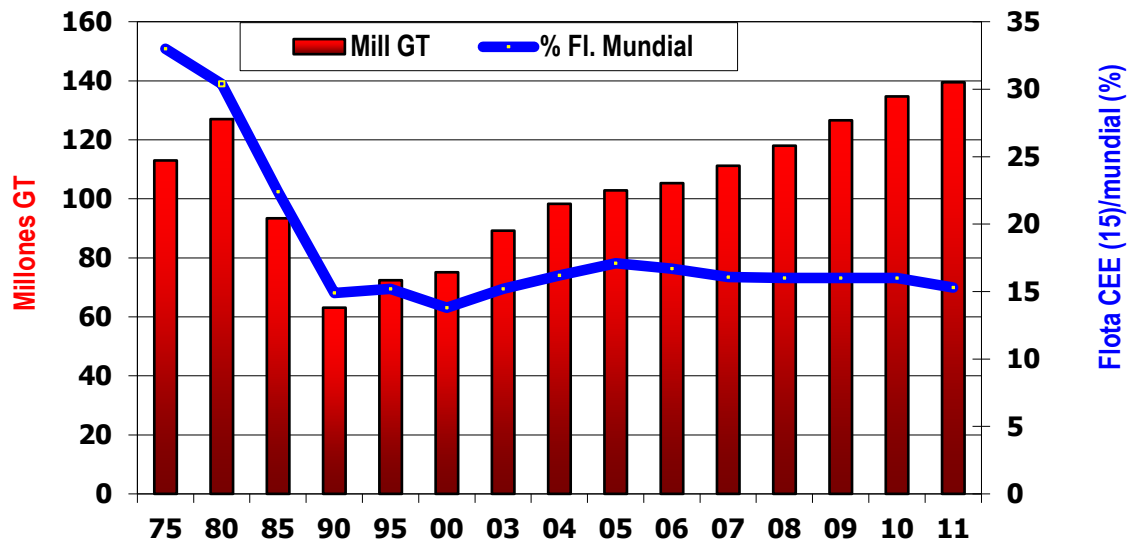
El principal reto, al menos para los dos próximos años, y puede que más allá, es reequilibrar la oferta y demanda de transporte, de tal forma que los fletes vuelvan a niveles que retribuyan los costes.

En este contexto, es absolutamente fundamental que se mantenga la aplicación de las Directrices, para que los niveles de costes de los buques europeos no aumenten significativamente, porque en este caso, la única alternativa para los armadores europeos sería transferir sus buques a registros abiertos en países terceros.

B.2.2 *¿Considera que las Directrices establecieron la base para que hoy exista una política de ayudas estatales al sector marítimo satisfactoria?*

Las directrices han establecido un marco legal en el que todos los países europeos interesados por mantener una flota bajo su pabellón han podido aplicar aquellas ayudas de Estado que han considerado necesarias.

El gráfico siguiente ilustra muy claramente los efectos de las ayudas de Estado aplicadas. El grave descenso que venía experimentando la flota bajo bandera de los Estados UE (15) se frena en 1990 (cuando muchos Estados miembros ya habían creado Registros Especiales) y dicha flota comienza a crecer en valor absoluto y se estabiliza en alrededor de un 15-17% de la total mundial.



Fuente: Lloyd's Register Fairplay

Elaboración: ANAVE

B.2.3 *¿Considera que los objetivos indicados en las Directrices son aún válidos? ¿Deben ser modificados? En caso afirmativo, ¿cómo? ¿Considera que deberían jerarquizarse y ponderarse y, en caso afirmativo, de qué forma? Justifique su opinión y especifique lo más posible, facilitando datos descriptivos y explicaciones.*

A nuestro entender, se debe mantener como el objetivo primordial de las directrices la conservación de la flota bajo los pabellones de los Estados UE. Los demás objetivos: mayores oportunidades de empleo para los marinos europeos, etc. se obtienen como consecuencia automática del primero y no precisan, a nuestro entender, jerarquización ni ponderación alguna.

Ello no quiere decir que no quepan excepciones al principio general de que las ayudas deberían ir, en principio, ligadas al uso de pabellones europeos. Por el contrario, en el gráfico anterior se puede apreciar muy claramente que **las directrices aplicadas en el periodo 1997-2004 permitieron un mayor crecimiento**

de la flota de pabellón UE que las aplicadas a partir de 2004, que resultan más restrictivas en dos aspectos concretos: adscripción de buques de pabellones no UE a sistemas de *tonnage tax* y bonificaciones fiscales a marinos no europeos.

Del gráfico resulta evidente que, con vistas al fin primordial que se persigue (mantenimiento de mayores niveles de flota bajo banderas europeas), **demostró ser más eficaz un enfoque más flexible que otro más restrictivo**. Por ese motivo, **se recomienda volver a la redacción original de las directrices de 1997 en esos dos aspectos concretos**.

B.2.4 *¿Cuáles cree que son las actuales deficiencias de mercado del transporte marítimo (o, de forma más general, los objetivos de interés común relacionados con el mismo) abordadas con éxito por las actuales medidas de ayuda estatal y cuáles no lo han sido? En este último caso, ¿le parecen insuficientes las disposiciones generales de las Directrices o su aplicación por los Estados miembros? En su opinión, ¿cuál es la forma más eficaz de abordar las deficiencias de mercado existentes en el sector?*

El mercado global de transporte marítimo se caracteriza por un extraordinario grado de apertura, prácticamente sin restricciones o barreras de entrada. Debido a la profunda crisis que sufrió este mercado en el periodo 1973-1986, se generalizó la transferencia de buques a registros abiertos internacionales (*flagging-out*) que operan con muy baja o nula fiscalidad.

En esa situación, el Reg. (CEE) 4055/1986 reconoció a los buques inscritos en los registros libres internacionales pleno acceso al tráfico marítimo internacional en la Unión Europea, decisión que, como es lógico, aceleró incluso el *flagging out*. Como muestra el gráfico expuesto en la respuesta a la pregunta B.2.2, entre 1980 y 1990, la flota abanderada en los Estados UE (15) descendió en valor absoluto casi a la mitad y en porcentaje de la flota mundial pasó del 33% al 15%.

Como consecuencia, en el periodo 1986-1995, la mayoría de los Estados miembros de la UE fueron creando registros especiales que redujeron las cargas fiscales y sociales sobre la explotación de buques bajo sus pabellones y, al mismo tiempo, aumentaron la flexibilidad de sus normas laborales. El resultado fue un aumento significativo de la competitividad de los buques inscritos en los registros europeos, que hizo posible su recuperación de un nivel de unos 62 millones de GT en 1990 a 140 millones de GT en 2011 y el mantenimiento de su participación en la flota mundial en torno al 15-17%.

La revisión de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 1997 acierta al redefinir completamente su objetivo, que pasa de prevenir la competencia desigual entre los registros europeos a **hacer posible su competencia con los registros abiertos de terceros países, permitiendo** para ello a los Estados miembros que lo consideren necesario aplicar reducciones de impuestos y cargas sociales. En este sentido, las Directrices de 1997 no hacen sino dar carta de naturaleza a instrumentos como los registros especiales y los sistemas de fiscalidad por tonelaje que se estaban ya aplicando con éxito por los Estados miembros.

De este modo, la UE reconoce que el objetivo de contar con flota abanderada en los Estados miembros no es sólo de interés nacional, sino que es un valioso objetivo de interés común para una gran potencia comercial como es la UE. Este reconocimiento expreso se reitera en las Directrices de 2004 y en la comunicación sobre Estrategia de Transporte Marítimo de 2009. Además, el sector marítimo para Europa tiene carácter estratégico no sólo desde el punto de vista económico, sino también desde el punto de vista de la Defensa nacional. En situación de crisis político/militar, la disponibilidad de una flota mercante de reserva cobra un valor estratégico indiscutible.

Un elemento adicional, pero también de gran importancia, es que la existencia de esa flota de pabellón nacional, operando en términos competitivos en el mercado internacional, hace también posible el mantenimiento de un número significativo de marinos europeos con experiencia de navegación. Estos profesionales son insustituibles en ciertos puestos de la Administración marítima y portuaria y contribuyen también muy positivamente al cluster europeo de empresas marítimas. Disponer de estos profesionales es también un objetivo de interés común europeo.

B.2.5 *¿Cree que hay efectos externos positivos o negativos asociados con el abanderamiento de buques bajo pabellones de la UE? Sírvase explicarlo. ¿Qué importancia tienen? Justifíquelo con datos, si dispone de ellos.*

La bandera de un buque determina el marco jurídico aplicable al mismo no sólo en aspectos económicos (como en materia fiscal, laboral...) sino también por lo que se refiere a las normas de seguridad. Aunque sería completamente erróneo equiparar “buques inscritos en registros abiertos” con “buques subestándar”, no cabe duda de que los Estados miembros pueden mantener un mayor grado de control sobre los buques que navegan bajo su pabellón. Desde este punto de vista, es indudable que el abanderamiento de buques bajo pabellones de la UE puede traer consigo para la sociedad y para el medio ambiente ciertos efectos externos positivos, ahorrando costes potenciales que podrían derivarse de accidentes marítimos. No en vano, de los 10 primeros registros de la lista blanca del Memorandum de París sobre Control por el Estado del Puerto, 8 son miembros de la UE.

Por otra parte, en un planteamiento de ámbito estrictamente nacional, es indudable que medidas proteccionistas que podrían aumentar la flota bajo pabellón nacional (como reservas de carga o de ciertos tráficos para los mismos) podrían acarrear externalidades negativas, en la forma de una flota menos competitiva, cuyos mayores costes podrían encarecer las importaciones y exportaciones de la industria en general.

Pero, en las condiciones en que se regula esta materia en la UE, se aplica la libertad de prestación de servicios tanto en los tráficos internacionales (a través del Reg. 4055/1986) como en los de cabotaje nacional (mediante el Reg. 3577/1992), de tal modo que se asegura la existencia de amplia competencia en el mercado, evitando la posibilidad de que una flota no competitiva pudiera trasladar sus costes a los usuarios.

B.2.6 *¿Considera que son necesarias medidas de ayuda estatal para permitir a los Estados miembros imponer requisitos más estrictos al sector por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y a la protección del medio ambiente sin inducir la deslocalización?*

Partimos de la base de que, en un sector económico tan internacional y globalizado como es el transporte marítimo, no consideramos que sea conveniente que los Estados miembros de la UE impongan a los buques bajo sus pabellones requisitos más estrictos que los establecidos por las normas internacionales por lo que se refiere a las condiciones de trabajo y a la protección del medio ambiente. Si los Estados miembros de la UE consideran que es conveniente reforzar los mínimos de las normas internacionales, deberían proponerlo en la Organización Marítima Internacional (IMO) para su aplicación universal a todos los buques, en lugar de imponerlo únicamente a los buques europeos.

En el caso concreto de España, las normas nacionales sobre tiempos de trabajo y descansos son más exigentes que los mínimos establecidos por los convenios internacionales (Convenio STCW de la OMI y Convenio 180 de la OIT). Al menos en el caso del pabellón español, las ayudas estatales no llegan a compensar plenamente las diferencias de costes con los registros abiertos internacionales. Por ello, los armadores españoles que, por no realizar tráficos de cabotaje nacional, no precisan utilizar buques de pabellón europeo, en general optan por registros extranjeros (sea de otros Estados miembros de la UE o de terceros países) en lugar de utilizar el pabellón español.

En consecuencia, entendemos que **sería un error pretender utilizar las medidas de apoyo estatal permitidas por las Directrices para compensar el mayor coste de una reglamentación más estricta en materia de seguridad o laboral.**

B.3. Aplicación de las Directrices

Información solicitada a las autoridades públicas

*¿Ha concedido usted ayudas estatales con arreglo a las Directrices desde 2004?
En caso afirmativo:*

B.3.1 *Indique el importe total de la ayuda (en millones EUR) otorgada por sus autoridades (región/Estado miembro) entre 2004 y diciembre de 2011, año a año, con arreglo a las Directrices. Especifique los importes de ayuda en virtud de cada disposición específica de las Directrices, y, si es posible, distinguiendo si la ayuda se otorgó en virtud de un régimen de ayudas estatales aprobado o como ayuda específica:*

- *Ayuda fiscal en forma de impuesto sobre el tonelaje y otras medidas presupuestarias:*

- *Cobertura de los costes laborales para marinos - reducción o exención de cotizaciones sociales y reducción o exención del impuesto sobre la renta:*

- *Ayuda al relevo de tripulaciones:*

- *Ayuda a la inversión:*

- *Ayuda regional:*

- *Ayuda a la formación:*

- *Ayuda de reestructuración:*

- *Ayuda para el transporte marítimo de corta distancia:*

- *Compensaciones pagadas por obligaciones de servicio público impuestas y contratos de servicio público firmados:*

B.3.2 *Indique el número total de beneficiarios que recibieron ayuda con arreglo a las Directrices durante el período arriba indicado. Especifique si los beneficiarios fueron: a) armadores, b) otro tipo de entidades.*

Información solicitada a autoridades públicas y compañías

B.3.3 *En términos generales, ¿cuál es su experiencia respecto de la aplicación de las Directrices? ¿Considera que las Directrices han tenido una repercusión sobre el pabellón de la UE (impidiendo el abanderamiento en terceros países) y la contratación de marinos de la UE o en distintos tipos de inversiones (formación, comunicación a bordo, etc.)? Facilite datos pertinentes, si dispone de ellos.*

Nuestra experiencia en la aplicación de las Directrices es, en general, muy positiva:

- **Las Directrices son el fundamento legal que permite la existencia en España de medidas de apoyo al transporte marítimo como las bonificaciones fiscales del Registro Especial de Canarias y el régimen de gravamen del Impuesto de Sociedades en función del Tonelaje.**

- **Sin dichas medidas de apoyo, no existiría flota mercante bajo pabellón español o sería muy inferior en número de buques y en tonelaje. Como prueba**

de ello, la flota de pabellón español se redujo al mínimo en 1995, con menos de 1 millón de GT, hasta que la introducción de las primeras bonificaciones fiscales del Registro Especial de Canarias hizo posible su recuperación, entre 1995 y 2005, hasta 2,5 millones de GT.

- Las medidas permitidas por las Directrices han tenido también efectos muy positivos en materia de creación de empleo para marinos. En el citado periodo 1995-2005, el empleo en buques de pabellón español prácticamente se duplicó.
- El estancamiento que ha sufrido la flota española (en GT) entre 2005 y 2012 y el descenso que ha sufrido en número de buques y en empleo no se deben a las Directrices, sino a la modificación de las normas laborales por el gobierno español.
- Adicionalmente, gracias a las Directrices, aquellas empresas navieras españolas que no han encontrado bajo pabellón español un marco idóneo para la explotación de sus buques, han podido utilizar libremente los de otros Estados miembros (especialmente, Malta y Portugal) para operarlos de forma competitiva bajo bandera de un Estado miembro de la UE y parte de la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado Rector del Puerto.

Por ejemplo, en el caso de España, desde la modificación de la normativa laboral en 2005, **los buques controlados por empresas navieras españolas bajo pabellón de Malta han pasado de 3 buques, con 11.206 GT el 1 de enero de 2005, a 22 buques, con 575.399 GT el 1 de enero de 2012.**

- Por este último motivo, no cabe alegar que hayan existido distorsiones de competencia entre empresas establecidas en la UE a consecuencia de la aplicación de las Directrices por los distintos Estados miembros. El actual enfoque de las Directrices, unido a la aplicación de los principios de Libertad de Establecimiento y de Prestación de Servicios, son suficientes para que un Estado miembro aplique eficazmente las Directrices para que exista la posibilidad de operación competitiva de buques bajo un pabellón de la UE (el de ese Estado). Este tipo de regulación resulta muy positiva para todo el sector marítimo europeo, que no depende de la aplicación que haga un país determinado, sino que tiene capacidad de reubicar sus buques en aquél que aplique las mejores prácticas.

B.3.4 *¿Cuáles son los impactos positivos y negativos de dicha ayuda? En las respuestas a las preguntas a) a h) siguientes sea lo más específico posible, facilitando datos concretos y descriptivos, e intente cuantificar cada impacto.*

a) ¿Qué impacto tiene en la posición económica del sector del transporte marítimo de la UE en el mundo (en términos de cuota de mercado, volumen de negocios, tamaño y capacidad de la flota controlada o matriculada, etc.)?

El gráfico que se aportó en la respuesta a la pregunta B.2.2. demuestra que la flota abanderada en Estados miembros de la UE(15) se ha mantenido sensiblemente constante desde 1990, como consecuencia de la aplicación de las medidas que

fueron posteriormente autorizadas en las Directrices de 1997 y posteriormente en las de 2004. La flota abanderada en Estados de la UE (15) se ha mantenido bastante estable en un 15% de la flota mundial desde 1990.

b) *¿Tiene repercusiones en los niveles de empleo en el sector, por ejemplo, en términos de número y calidad de los puestos de trabajo creados o perdidos?*

c) *¿Cuál es la repercusión en la creación de puestos de trabajo para marinos en general y para marinos nacionales de la UE o del EEE en particular?*

d) *¿Cuál es el impacto sobre el empleo creado en las actividades marítimas en tierra de las navieras?*

e) *¿Cuál es el impacto en la creación de puestos de trabajo en el sector en su conjunto?*

f) *¿Fomenta una mejor cualificación profesional de los trabajadores y mejores condiciones medioambientales o productos?*

g) *¿Tiene efectos directos o indirectos, positivos o negativos, sobre otros aspectos de la actividad económica de los Estados miembros (el sector de ámbito regional o más amplio)?*

En la respuesta a la pregunta B.2.2. se han aportado datos que demuestran que la aplicación de las Directrices ha sido muy positiva para el conjunto de la flota de pabellón de la UE. Consecuentemente, lo ha sido también para el empleo a bordo y en tierra de las empresas navieras europeas en conjunto, y para su aportación económica al conjunto del cluster marítimo europeo, etc.

Sin embargo, en el caso de España, como se desprende de los datos que se aportan en el **Anexo III**, la flota de pabellón nacional desde 2005, si bien ha mantenido sensiblemente su tonelaje, ha evolucionado negativamente en términos de número de buques y de empleo. En la respuesta a las preguntas B.1.1. d) y e) se ha explicado que las causas de esta negativa evolución no tienen su origen tanto en las Directrices como en la modificación de la normativa laboral española.

B.3.5 *¿Considera que las Directrices deben revisarse a la luz de la evolución de la situación del sector? Alternativamente, ¿considera que las Directrices: i) no deben ser modificadas o ii) deben suprimirse de forma que pasen a aplicarse las normas generales sobre ayudas estatales? ¿Qué otras medidas considera adecuadas?*

En líneas generales, consideramos que las Directrices **se deberían mantener en todos sus aspectos fundamentales**, siendo conveniente, sin embargo revisarlas en algunos aspectos, que detallamos en la respuesta a la pregunta siguiente.

Desde luego, consideramos que **NO se deberían suprimir**, de modo que pasen a aplicarse las normas generales sobre ayudas estatales.

B.3.6 *En caso de que considere que las Directrices deben ser revisadas, ¿qué cambios recomendaría desde el punto de vista de su estructura y su contenido, por un lado, y desde el punto de vista de aspectos menores, por otro? ¿Por qué?*

Consideramos que, aunque las Directrices son en líneas generales adecuadas, sería conveniente:

- Incluir, en aras de la seguridad jurídica, algunas **aclaraciones** respecto de aspectos sobre los cuales la aplicación de las Directrices por la Comisión ha podido dar lugar a dudas en los Estados miembros y en las empresas: buques beneficiarios, actividades que se pueden incluir en los sistemas de fiscalidad por tonelaje, tratamiento de los buques fletados, etc.
- Como ya se ha indicado en la respuesta a la pregunta B.2.3, seríamos partidarios de volver a la redacción de las Directrices de 1997 en los dos aspectos principales en que las de 2004 se separaron de las mismas:
 - Adscripción a sistemas de fiscalidad por tonelaje de buques adicionales bajo pabellones de Estados no miembros de la UE.
 - Prohibición de reducción de costes fiscales y salariales al empleo de marinos no nacionales de la UE en buques de pasaje en servicio entre puertos de la UE.

Entendemos que el resultado de estas modificaciones ha sido contrario al que se pretendía, por lo que **proponemos volver en ambos aspectos al tratamiento más flexible de las Directrices de 1997**. Para más detalle, ver respuesta a pregunta B.2.3.

B.4. Ayudas concedidas a compañías de transporte marítimo con arreglo a otros instrumentos de ayuda estatal. Información solicitada a las autoridades públicas

Las compañías que desarrollan actividades de transporte marítimo pueden optar a la ayuda en virtud de los instrumentos horizontales de ayudas estatales.

B.4.1 *Si las autoridades públicas de su Estado miembro han otorgado ayudas estatales destinadas a compañías de transporte marítimo con arreglo a instrumentos de ayuda estatal distintos de las Directrices:*

a) Indique el importe total de la ayuda (en millones EUR) otorgada a compañías de transporte marítimo en virtud de instrumentos horizontales de ayuda estatal, especificando la base jurídica y su objetivo, entre 2004 y diciembre de 2011, año a año.

b) Indique el porcentaje de la ayuda concedida a compañías de transporte marítimo con arreglo a las Directrices y a instrumentos horizontales de ayuda estatal, especificando la base jurídica, entre 2004 y diciembre de 2011, año a año.

B.5. Falseamiento indebido de la competencia en la UE

B.5.1 *¿Considera que existen falseamientos de la competencia en el sector marítimo de la UE debidos a una mala interpretación o una aplicación errónea de las Directrices o de decisiones de la Comisión? Argumente su opinión con ejemplos concretos y datos.*

Ver más abajo la respuesta a la pregunta **B.5.3**.

B.5.2 *¿Cómo valora la posibilidad de que los Estados miembros compitan entre sí por la concesión de subvenciones?*

Consideramos importante precisar que las ayudas de Estado permitidas por las Directrices consisten únicamente en la reducción de las cargas fiscales y de seguridad social, pero no permiten subsidios directos más allá de dichos costes fiscales. Como consecuencia, los Estados no pueden compensar, por medio de subsidios las ineficiencias de empresas navieras que obtengan reiteradamente resultados negativos de explotación.

B.5.3 *¿Existen disposiciones nacionales en la UE que correspondan al contenido de las Directrices (por ejemplo, impuesto sobre el tonelaje y exenciones o reducciones de las cotizaciones sociales y del impuesto sobre la renta) que hacen que un régimen nacional de ayudas estatales sea más ventajoso que otros sistemas existentes en la UE? ¿Cuáles son las disposiciones o condiciones particulares que hacen más ventajoso a dicho régimen?*

A nuestro entender, dos de las grandes ventajas del enfoque de las Directrices adoptado en 1997 y reiterado en 2004 son:

- Su objetivo no es imponer una armonización de las condiciones de competencia entre los registros europeos, sino permitir que los Estados que lo consideren importante configuren un marco de operación para las empresas navieras que resulte **competitivo en el mercado internacional**.
- Su **flexibilidad**: se establecen unos límites máximos de ayuda, teniendo los Estados miembros amplio margen de libertad para decidir qué tipo de ayudas implanta y hasta qué límite.

Como consecuencia de que la aplicación de las Directrices por los distintos Estados miembros ha sido diferente, es indudable que entre los registros de buques existentes en la UE, hay algunos más ventajosos que otros.

Pero entendemos que no cabe alegar que ello conduzca a distorsiones de la competencia entre empresas establecidas en la UE. Gracias al actual enfoque de las Directrices, unido a la aplicación de los principios de Libertad de Establecimiento y de Prestación de Servicios, las empresas navieras establecidas en un Estado que no disponga de un registro de buques idóneo para la explotación de sus buques (por ejemplo, en materia de flexibilidad laboral), pueden utilizar libremente los de otros Estados miembros para operarlos de forma competitiva bajo bandera de un Estado miembro de la UE y parte de la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado

Rector del Puerto. Éste es el caso de numerosos armadores españoles, que operan buques abanderados en otros Estados de la UE (especialmente, Malta y Portugal).

Una prueba de que los Estados europeos y las empresas navieras no consideran que existan distorsiones de competencia es que, a diferencia de otros sectores, durante toda la vigencia de las Directrices, **no se han presentado denuncias de unos Estados contra otros por estos motivos.**

B.6. **Ámbito de aplicación de las Directrices y de las actividades consideradas**

B.6.1 *¿Considera adecuada la inclusión de remolcadores y dragas en el ámbito de aplicación de las Directrices? En caso afirmativo, ¿es adecuada la norma del 50 %? ¿Debe aumentarse o reducirse dicho porcentaje? ¿Cuáles son las normas nacionales y las prácticas administrativas actuales con respecto a estos tipos de buques?*

Parece razonable incluir en el ámbito de las Directrices estos tipos de buques, que prestan servicios de importante valor añadido. Las condiciones que se aplican a los mismos (50%) han estado en vigor desde 2004 sin que tengamos conocimiento de que se hayan presentado mayores dificultades.

En el caso de España, por una parte, la Disposición Adicional decimosexta del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RD Legislativo 2/2011) dice textualmente:

“5. Otras reglas de inscripción.

Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo”.

Por tanto, en el caso del Registro Especial de buques de Canarias, pueden inscribirse remolcadores y dragas siempre que se cumpla lo establecido en las Directrices.

Por lo que se refiere al régimen de tributación de las empresas navieras en función del tonelaje, la Ley 4/2006, de 29 de marzo, adaptó el mismo a la Directrices de 2004 y modificó el art. 124 de la Ley del Impuesto de Sociedades, incluyendo en el mismo el texto siguiente:

“2. Los buques cuya explotación posibilita la aplicación del citado régimen deben reunir los siguientes requisitos:

....

c) Tratándose de buques destinados a la actividad de remolque será necesario que menos del 50% de los ingresos del período impositivo procedan de actividades que se realicen en los puertos y en la prestación de ayuda a un buque autopropulsado para llegar a puerto. Caso de buques con actividad de dragado será necesario que más del 50% de los ingresos del período impositivo procedan de la actividad de transporte y depósito en el fondo del mar de materiales extraídos, alcanzando este régimen exclusivamente a esta parte de su actividad”.

Dicho texto es plenamente conforme a lo dispuesto en las Directrices y la práctica administrativa es, por supuesto, concordante con esta normativa legal.

B.6.2 *¿Considera adecuada la inclusión de buques cableros, buques de colocación de tuberías y buques de investigación en el ámbito de aplicación de las Directrices? En caso afirmativo, ¿debería introducirse una norma similar a la del 50 % aplicada a remolcadores y dragas? ¿Cuáles son las normas nacionales y prácticas administrativas actuales con respecto a estos tipos de buques?*

Las actividades de servicios marítimos que se citan en la pregunta se prestan con buques, en la mar y por profesionales con al menos la misma cualificación profesional que los buques de transporte. Además se trata de servicios de alto valor añadido y que exigen un elevado grado de especialización.

Estos buques están sujetos a las mismas normas de seguridad y medioambientales y también a unas exigencias de competitividad en el mercado muy similares a las de los buques de transporte (muy dura competencia por parte de buques inscritos en registros abiertos internacionales).

Por ello se entiende que **su inclusión en el ámbito de aplicación de las Directrices podría reportar unos efectos positivos análogos que en el caso de los buques de transporte.** Por el contrario, su exclusión de las mismas haría casi imposible el mantenimiento de este tipo de unidades bajo bandera de los Estados miembros de la UE.

No consideramos que la norma del 50% sea adecuada a este tipo de servicios, sino más bien que se deberían establecer normas precisas que separen los beneficios procedentes de estas actividades de otros ingresos que puedan tener las empresas que los prestan.

En todo caso, sería, sin duda, muy conveniente, en aras de la seguridad jurídica, que en la revisión de las Directrices **se aclarase todo lo posible el tratamiento de este tipo de buques y servicios.**

En España, estos tipos de buques (los cableros en particular) se consideran elegibles para su inscripción en el Registro Especial de Canarias y para la aplicación del régimen de fiscalidad en función del tonelaje. No existe una normativa legal específica sobre los mismos.

B.6.3 *¿Considera que otras actividades marítimas deben también poder optar a ayudas estatales en virtud de las Directrices; nos referimos a actividades tales como (lista no exhaustiva): barcazas de perforación⁶, buques de reparación de cables, buques de apoyo a buceadores, buques de estimulación de pozos petrolíferos, embarcaciones de prácticos⁷, buques de estudios científicos, buques de prospección hidrográfica y colocación de instalaciones marinas, buques de servicio a plataformas, plataformas móviles, etc.? En caso afirmativo, ¿debería aplicárseles una norma del 50 % similar a la citada para remolcadores y dragas? ¿Cuáles son las normas nacionales y prácticas administrativas actuales con respecto a estos tipos de buques?*

De forma análoga a como se indica en la respuesta a la pregunta anterior, todos esos tipos de buques tienen el potencial de contribuir positivamente a la consecución de los objetivos de las Directrices.

B.6.4 *¿Cree que los servicios de cruceros deberían poder acogerse a las ayudas estatales en virtud de las Directrices? ¿Hasta qué punto las legislaciones o prácticas administrativas nacionales ya permiten ahora conceder ayudas a la explotación de buques de crucero? ¿En qué medida las actividades a bordo de dichos buques (casinos, spa, entretenimiento, servicios hoteleros mientras se encuentran atracados, etc.) son accesorias con respecto al transporte de pasajeros o constituyen los principales ingresos de estos buques? ¿En qué medida los servicios se facturan por separado y en qué medida como un paquete único? ¿Hasta qué punto el personal del sector, a bordo y en tierra, reúne cualificaciones idénticas o similares a las «típicas» del transporte marítimo? ¿Se enfrenta el sector a restricciones de la competencia desde fuera de la UE?*

Sin ninguna duda, entendemos que **los buques de crucero, de la misma forma que los buques de transporte y los otros buques especiales antes mencionados, deberían poder acogerse a las Directrices.**

Los ingresos de las navieras que operan estos servicios se obtienen principalmente de la venta de pasajes (según algunas empresas, alrededor del 80%), pero también, en una proporción importante (tal como el 20%), de otros servicios prestados durante el crucero. Pero estas proporciones pueden variar de unas empresas a otras, de unas zonas geográficas a otras. Si se excluyesen los ingresos por otras actividades, la probabilidad de que se transfiriesen muchos buques a pabellones de países terceros sería muy elevada.

Además, en los últimos años, la tendencia de las navieras parece ir en la dirección de reducir el importe del pasaje básico, para asegurar la máxima ocupación posible del buque y aumentar los ingresos por otros servicios, por lo que no parece que sea conveniente establecer reglas arbitrarias basadas en valores rígidos, sino que se debería aceptar una flexibilidad suficiente.

⁶ Este buque, similar a un buque-grúa, se utiliza para la construcción de plataformas de perforación y es apropiado para el trabajo en condiciones de mar agitado.

⁷ Las embarcaciones de prácticos se utilizan para que los prácticos puedan acceder a los buques grandes.

Por ello, a nuestro entender, **la gestión económica de la empresa de cruceros se debería ver de forma conjunta**, como un todo y tender, por tanto, a dar cobertura bajo las Directrices de los buques de crucero, y la inclusión de la práctica totalidad de sus ingresos dentro de los sistemas de gravamen por tonelaje.

En todo caso, si esto no fuese considerado aceptable para la Comisión, consideramos que sería conveniente que las Directrices revisadas fuesen suficientemente claras en qué ingresos pueden incluirse y cuales excluirse, para que las empresas puedan operar con la necesaria seguridad jurídica.

B.6.5 *¿Considera que las actividades afines relacionadas con el transporte de mercancías y pasajeros deberían poder optar a ayudas estatales en virtud de las Directrices? En caso afirmativo, ¿qué tipos de actividades? ¿Piensa que es adecuada la diferenciación establecida por la Comisión hasta la fecha entre actividades que pueden acogerse a ayudas y las que no pueden?⁸ ¿Cuál debería ser la definición de «actividades afines» a efectos de la aplicación de las Directrices?*

Ver respuesta a la pregunta anterior (cruceros). La diferenciación indicada por la Comisión se considera excesivamente restrictiva y debería revisarse, incluyendo como mínimo los ingresos que podría obtener la naviera mediante el alquiler a terceros de los espacios a bordo donde se desarrollen las actividades mencionadas.

B.6.6 *¿Considera que, con objeto de mejorar las condiciones de vida a bordo, sería adecuado incluir en las Directrices disposiciones que permitan ayudas estatales a los armadores para cubrir los costes relacionados con el uso por parte de los marinos, con fines personales, de Internet a bordo del buque?*

Este punto ha sido solicitado por varias empresas navieras.

La disponibilidad de internet a bordo para uso personal puede resultar en una mejora considerable de la calidad de vida de los tripulantes, que podrán mantener contacto con sus familiares y amigos.

Si bien en buques de pasaje y ferries la venta de este servicio a los pasajeros puede ayudar a compensar el coste, en buques de carga puede resultar un coste eleva-

⁸ Las actividades a bordo de buques de pasajeros que pueden acogerse a ayudas se han limitado al consumo a bordo de bienes y servicios inherentes al viaje por mar, así como a los ingresos derivados del alquiler de espacios publicitarios a bordo. Por ello, la Comisión consideró que no podían acogerse a ayudas los beneficios derivados de los juegos de azar, casinos, venta de artículos de lujo y excursiones para pasajeros. Igualmente, se consideró que los siguientes beneficios podían ser sometidos al impuesto sobre el tonelaje: alquiler de contenedores, ejecución de la carga y descarga con los propios medios o contratándola a terceros, almacenamiento y despacho de aduana, explotación de instalaciones de venta de billetes y de terminales de pasajeros, y utilización de oficinas relacionadas con actividades de transporte marítimo sujetas al impuesto sobre el tonelaje. Por último, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros, se consideró que podían acogerse a dicho impuesto los ingresos obtenidos por los armadores procedentes de cuentas bancarias, seguros y cobertura de riesgos de cambio de divisas.

do para la empresa. En consecuencia, consideramos que sería oportuno autorizar en las Directrices la concesión de ayudas con este fin.

B.6.7 *¿Quiere hacer algún otro comentario sobre el ámbito de aplicación de las Directrices?*

Por una parte, una de las grandes ventajas de las Directrices es su flexibilidad, que permite a cada Estado adaptarlas a sus necesidades o situación específica. Por tanto, no se debería limitar dicha flexibilidad.

Pero, al mismo tiempo, y en aras de la seguridad jurídica, es importante que queden claros los ámbitos y alcance al que pueden aplicarse las Directrices.

C. IMPUESTO SOBRE EL TONELAJE Y OTRAS MEDIDAS FISCALES

La sección 3.1 de las Directrices se ocupa del tratamiento fiscal de las navieras. En particular, ponen como ejemplos las siguientes medidas fiscales que constituyen ayuda y que podrían ser compatibles en determinadas condiciones: i) impuesto sobre el tonelaje⁹; ii) amortización acelerada de inversiones en buques; iii) posibilidad de reservar los beneficios derivados de la venta de buques durante un número determinado de años con exención de impuestos, siempre que estos beneficios se vuelvan a invertir en buques.

C.1.1 *¿Considera que estas medidas fiscales siguen siendo necesarias? ¿Son igualmente necesarias para el transporte de mercancías y el de pasajeros? Justifique su respuesta para cada una de las tres medidas fiscales.*

El sistema de gravamen por tonelaje para las empresas navieras fue incluido en la normativa española mediante la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, por medio de la adición de un nuevo art. 135ter a la Ley del Impuesto de Sociedades. Su introducción fue autorizada por la Decisión de la Comisión C(2002)582fin, de fecha 27.02. 2002.

Posteriormente fue modificado mediante la Ley 4/2006, de 29 de marzo, para adaptarlo a las Directrices de 2004.

Los resultados de este régimen se consideran positivos y han contribuido sin duda a mantener mayores niveles de actividad e inversión naviera que los que se habrían registrado en ausencia de esta medida, aunque no es posible cuantificarlos objetivamente con precisión.

España no dispone de incentivos de los tipos ii) y iii) anteriormente indicados que sean específicos para buques.

⁹ El sistema consiste en sustituir el régimen normal del impuesto de sociedades por un impuesto sobre el tonelaje, de modo que el armador paga un importe de impuesto directamente vinculado al tonelaje que explota y que es independiente de los beneficios o pérdidas reales de la empresa.

C.1.2 Como autoridad pública, ¿ha aplicado alguna vez y sigue aplicando tales medidas?

C.1.3 Como empresa, ¿alguna vez se ha beneficiado de tales medidas? En caso afirmativo, ¿cuál fue la duración, el importe, los tipos de beneficiarios, el nivel fiscal aplicado y las actividades afectadas?

No corresponde a ANAVE responder a estas preguntas, sino a la Administración y a las empresas navieras individuales.

C.1.4 ¿Considera que las ventajas fiscales concedidas a los armadores facilitan el desarrollo de determinadas actividades económicas en el sentido del artículo 107.3.c) del Tratado? En caso afirmativo, ¿en qué medida?

El Art. 107.3.c) establece que

Podrán considerarse compatibles con el mercado interior:

c) las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común;

Entendemos que las ventajas fiscales permitidas por las Directrices facilitan sin duda el desarrollo de las actividades de transporte marítimo con buques de pabellón de los Estados miembros de la UE en gran medida y que no alteran las condiciones de los intercambios de forma contraria al interés común. De no existir estas ventajas, una gran parte de la flota que navega bajo pabellón europeo lo haría bajo otros pabellones. Por otra parte los armadores europeos tienen libertad para elegir el pabellón europeo que mejor se adapta a sus necesidades.

C.1.5 ¿Puede aportar pruebas de cambios causados por la introducción de las medidas en un Estado miembro concreto (o por modificaciones posteriores de estas medidas)?

C.1.6 En su opinión, ¿sería necesario establecer algún tipo de condiciones que ligen el empleo de marinos de la UE y del EEE y la posibilidad de acogerse al régimen del impuesto sobre el tonelaje? Justifique y detalle su respuesta sobre la base de datos concretos y ejemplos.

Ya se ha indicado anteriormente con datos concretos (ver **Anexo II** y gráfico en respuesta a pregunta **B.2.2**) que las modificaciones que se introdujeron en 2004 haciendo más restrictiva la aplicación del impuesto por tonelaje a buques de pabellón no UE tuvieron resultados negativos.

Si se introdujesen nuevas restricciones, esta vez ligadas a la nacionalidad de los tripulantes, los resultados serían aún más negativos y se traducirían en la posible transferencia de las sedes de empresas navieras europeas a otros Estados con fiscalidad más favorable para el negocio marítimo.

Requisito de abanderamiento

La misma sección de las Directrices contiene un requisito de abanderamiento que obliga a los armadores a matricular sus buques adicionales en la UE si desean obtener la aplicación del impuesto sobre el tonelaje para estos buques adicionales solo en circunstancias muy concretas.

C.1.7 *¿Considera que el requisito de abanderamiento contenido en las Directrices sigue siendo adecuado?*

C.1.8 *En caso contrario, ¿cree que debe ser más riguroso o más flexible?*

Consideramos que ese requisito (sección 3.1) es muy complicado y no aporta realmente valor. Su inclusión no ha resultado en mayores niveles de flota europea, como demuestra la evolución de la flota UE (15) en el gráfico de la cuestión **B.2.2**. En el periodo 2000-2004 (sin ese requisito), la evolución de la flota de pa-bellón europeo fue más positiva.

Dos de las grandes ventajas de las Directrices son su flexibilidad y su seguridad jurídica. Ese requisito no da seguridad a las empresas navieras a medio plazo.

Nuestra propuesta sería eliminarlo, volviendo a la redacción de 1997.

C.1.9 *Como autoridad pública, ¿cómo verifica a escala de empresa o grupo de compañías el cumplimiento de este requisito?*

No corresponde responder a ANAVE

C.1.10 *¿Cree que además del requisito de abanderamiento deben existir otras condiciones para poder beneficiarse del impuesto sobre el tonelaje? ¿Cuáles podrían ser? Por ejemplo, ¿debería existir una condición relativa a la disponibilidad de espacio para el alojamiento de cadetes (camarotes a bordo)? Justifique y detalle su respuesta sobre la base de datos concretos y ejemplos.*

Ya hemos indicado anteriormente que, a nuestro juicio, las restricciones añadidas en 2004 no resultaron positivas. Para algunos Estados, con grandes flotas bajo su pa-bellón, las prácticas de cadetes no tienen que ser un problema y para otros puede que sí. La regulación de este tipo de cuestiones se deberían dejar a los Estados miembros, en virtud del principio de subsidiariedad.

Admisibilidad de las actividades de fletamento

En lo relativo al **fletamento con tripulación**, la Comisión ha explicado en sus decisiones que no aceptará que puedan acogerse al impuesto sobre el tonelaje compañías cuya flota esté compuesta en su totalidad por buques fletados con tripulación proce-

dente de otras compañías¹⁰, aunque ha aceptado que un máximo del 80 % de la flota de la compañía esté formada por buques fletados con tripulación de terceros. Llegar al 90 % es también posible, pero en condiciones estrictas¹¹.

C.1.11 *¿Considera que las actividades de fletamento con tripulación cumplen uno o más de los objetivos de las Directrices? ¿En qué medida un umbral alto para el fletamento con tripulación (80 %) es justificable?*

Una de las características más importantes y conocidas del mercado marítimo es la rigidez de la oferta, a consecuencia del largo tiempo que se necesita para la construcción de un buque. Como consecuencia, las empresas navieras que tienen aumentos súbitos o coyunturales de actividad difícilmente pueden conseguir de forma rápida adquirir buques para atenderlas.

Por lo tanto, casi todas las navieras recurren con frecuencia a tomar en fletamento buques en régimen de fletamento por tiempo (con tripulación) y que es muy positivo para que las empresas europeas puedan contar con la mayor flexibilidad posible en este aspecto, sobre todo porque en algunos de los principales países terceros competidores no existe ninguna limitación de este tipo.

La cifra del 80% que actualmente acepta la Comisión proporciona una flexibilidad suficiente y, a nuestro entender, no debería reducirse, si bien entendemos que esa cifra sólo se alcanzará en un porcentaje reducido de empresas.

C.1.12 *Como autoridad pública, ¿cómo verifica el cumplimiento de estas condiciones? ¿Ha experimentado alguna dificultad administrativa en su aplicación? En particular, ¿cómo aplica las normas del 80 % y el 90 % en relación con el requisito de que al menos un 60 % de la flota debería tener pabellón de la UE o del EEE?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

C.1.13 *¿Está de acuerdo en que los buques fletados «a casco desnudo» deben ser asimilados a buques en propiedad? Justifique su respuesta.*

En castellano, la expresión “fletamento a casco desnudo” no es correcta. Se debería decir “arrendamiento a casco desnudo”. La diferencia es importante, porque la toma de un buque en arrendamiento a casco desnudo (*Bare Boat Charter*) es, en muchos aspectos, equivalente a la propiedad de dicho buque. Cuando una empresa toma un buque en arrendamiento a casco desnudo, asume tanto la gestión náutica (y, en particular, contratar a la dotación) como la gestión comercial.

¹⁰ Véase, por ejemplo, el artículo 19 de la Decisión de la Comisión en el asunto C2/2008 – Modificaciones del régimen del impuesto sobre el tonelaje, Irlanda.

¹¹ Con arreglo al artículo 2 de la Decisión de la Comisión en el asunto C 2/2008 – Modificaciones del régimen del impuesto sobre el tonelaje, Irlanda, deben cumplirse las condiciones siguientes: cada uno de los buques fletados por tiempo utilizados por una compañía que se acoja al régimen del impuesto sobre el tonelaje cumplirá al menos una de las siguientes condiciones: a) ha de estar matriculado en un registro marítimo de la Comunidad o del EEE; o b) la gestión de la tripulación y la gestión técnica del buque se ha de llevar a cabo en el territorio de la Comunidad o del EEE.

Fletamento con tripulación

C.1.14 *¿Considera que en tales actividades las tripulaciones mantienen y desarrollan capacidades esenciales que más tarde pueden utilizar en actividades en tierra, contribuyendo así al desarrollo de los conocimientos técnicos marítimos y del sector marítimo de la UE y el EEE?*

Es correcto. Cuando un armador cede un buque en fletamento por tiempo (*time chartering out*), la tripulación mantiene su relación laboral con el armador y contribuye así al desarrollo de los conocimientos técnicos marítimos y del sector marítimo de la UE y el EEE.

C.1.15 *¿Los armadores se encargan de la gestión comercial de los buques?*

En general un armador puede encargarse también de la gestión comercial de los buques, pero cuando un armador cede un buque en fletamento por tiempo (*time chartering out*), el armador retiene la gestión náutica del buque, y cede la gestión comercial al fletador.

C.1.16 *Como autoridad pública, ¿ha aplicado el sistema de impuesto sobre el tonelaje a tales tipos de actividades y en caso afirmativo, en qué condiciones? Facilite una copia de la legislación nacional pertinente.*

Fletamento «a casco desnudo»

(Bareboat chartering out)

NOTA: La traducción de esta cuestión al español es imprecisa y puede dar lugar a equívocos. Se refiere no a los buques tomados, sino a los cedidos (*out*) en arrendamiento a casco desnudo.

C.1.17 *¿Qué condiciones deben introducirse para garantizar que tales actividades sean subvencionables únicamente en caso de exceso de capacidad temporal? ¿Cuáles deberían ser los límites temporales (para no cubrir un exceso de capacidad estructural)? ¿Debería existir un límite en términos de porcentaje del tonelaje sometido al régimen del impuesto sobre el tonelaje?*

La normativa española (Art. 9 ley 27/1992, actualmente art. 10 del texto refundido RDL 2/2011) considera “empresa naviera”, a toda aquella persona física o jurídica que se dedique a la explotación de buques bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, entre los que se encuentra la cesión del buque en arrendamiento a casco desnudo.

La razón de adoptar esta amplia definición (que data de 1992) es muy clara: el mundo marítimo es variado y complejo y se regula en gran medida más bien por la voluntad de las partes, mediante contratos sui generis, con gran frecuencia recogidos en formularios estándar (como las pólizas de fletamento y conocimientos de embarque elaborados por BIMCO y otras organizaciones) cuya naturaleza es compleja, evoluciona con el tiempo y no siempre se adapta completamente a los conceptos del Derecho español. En lugar de pretender encasillar dichos contratos en una serie de fórmulas concretas y reguladas legalmente con detalle, esta amplia definición legal

reconoce como “empresas navieras” (*shipping companies*) a todas las empresas que participen en la explotación de un buque mercante, ya sean su propietaria, arrendataria, fletadora o gestora naval (*ship manager*), concediendo a todas ellas la calidad de empresa naviera y admitiendo su inscripción en el registro de empresas navieras (lo que permite a la Administración, entre otras cosas, mantener cierto grado de control o al menos de seguimiento de las mismas).

De hecho, es frecuente que los grupos empresariales marítimos se estructuren en varias empresas, algunas de las cuales tienen la función de ser las propietarias de los buques, arrendándolos, a continuación, a otras empresas que realizan su gestión náutica y/o comercial.

En aplicación de la amplia definición legal que recoge la normativa española, es evidente que todas esas empresas serán consideradas empresas navieras. A su vez, esta consideración las hace susceptibles de aplicar el régimen especial de gravamen por tonelaje, ya que al mismo pueden acogerse (art. 124 LIS) las “*entidades inscritas en alguno de los registros de empresas navieras referidos en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuya actividad comprenda la explotación de buques propios o arrendados*”.

Esta regulación se basa en el entendimiento de que cuando una empresa asume simultáneamente la propiedad, gestión náutica y gestión comercial, y se le permite aplicar el régimen especial de gravamen por tonelaje, se consideran incluidos en el mismo todos los beneficios que la empresa pueda obtener en cada una de dichas facetas de la explotación naviera. No parece, por tanto, que haya razón para impedir la aplicación del sistema cuando dichas funciones se separan y son ejercidas por empresas diferentes.

Así, las Directrices admiten la posibilidad de aplicar el régimen especial de gravamen por tonelaje a los beneficios obtenidos de buques tomados en fletamento por tiempo, con cesión, por tanto, de la gestión comercial (que, en la normativa española tiene un tope del 75% del tonelaje total sujeto al régimen especial). También admiten las Directrices (por primera vez se incluyó expresamente en la revisión de 2004) que apliquen el régimen de gravamen por tonelaje los gestores navales, o empresas que se dedican a la gestión náutica de buques de otros armadores (*ship managers*).

Por analogía, una empresa que ceda uno o varios de sus buques en arrendamiento a casco desnudo, debería poder también aplicarlo. Las normas españolas, que permiten hacerlo, fueron aceptadas por la Comisión Europea en su aprobación del régimen especial de gravamen por tonelaje (Decisión de la Comisión C(2002)582fin, de 27.02. 2002).

En conclusión no compartimos el criterio de que los ingresos obtenidos por el arrendamiento de buques cedidos a terceros a casco desnudo (*bareboat chartering out*) sólo deban recibir un tratamiento fiscal favorable en caso de exceso de capacidad temporal ni que se deban imponer límites temporales o en términos de porcentaje.

Por lo que se refiere a la toma en arrendamiento a casco desnudo de buques de terceros (*bareboat chartering in*), el tratamiento que recibe en la normativa española

(y, en particular, en la regulación del sistema de tributación por tonelaje) es totalmente análogo al de los buques propios.

C.1.18 *Como autoridad pública, ¿ha aplicado un régimen de impuesto sobre el tonelaje a tales tipos de actividades? En caso afirmativo, ¿en qué condiciones? ¿podría facilitar las disposiciones legales nacionales pertinentes relativas al fletamento «a casco desnudo»?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

C.1.19 *¿Deberían existir salvaguardias adicionales a este respecto, además de la condición de que el fletamento «a casco desnudo» solo debe admitirse para situaciones de exceso de capacidad a corto plazo o, por el contrario, debe haber más flexibilidad a este respecto?*

Entendemos que no debe existir ningún tipo de salvaguarda (ver contestación pregunta C.1.17).

Admisibilidad de ingresos derivados de la puesta en común de medios¹²

C.1.20 *Como autoridad pública, ¿ha aplicado el impuesto sobre el tonelaje a los gestores del grupo de puesta en común de medios de transporte marítimo? En caso afirmativo, ¿en qué condiciones?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

C.1.21 *¿Considera que para que los ingresos del administrador del grupo de puesta en común de medios de transporte marítimo puedan ser admitidos en el impuesto sobre el tonelaje es suficiente que los buques puestos en común enarbolan pabellón de un país de la UE o del EEE o que su tripulación y su gestión técnica se realicen en el territorio de la UE o del EEE?*

C.1.22 *¿Cree que debería existir el requisito de que los administradores del grupo de puesta en común deben también poseer y operar plenamente (ocupándose de la gestión del buque en los aspectos comerciales, técnicos y de tripulación) cierto número o porcentaje de los buques que gestionan para poder acogerse al régimen del impuesto sobre el tonelaje? En caso afirmativo, ¿cuál debería ser el número o porcentaje de estos buques? Justifique y detalle su respuesta sobre la base de datos concretos y ejemplos.*

¹² El «grupo de puesta en común de medios de transporte marítimo» se define como una empresa conjunta entre armadores para poner en común buques de tipos similares, con una administración central, comercializados como una entidad única, que negocia viajes y contratos de fletamento y en la que los ingresos se agrupan y distribuyen a los propietarios. Murray, K (1994), *Shipping Pools and EC Competition Law; A guide for the Shipping Industry*, Londres, 2-4 de marzo.

Como se ha explicado anteriormente, una empresa que se dedique exclusivamente a la gestión comercial de buques de terceros (como sería este caso), también tendría consideración de empresa naviera.

Por otra parte, y por analogía al tratamiento que dan las Directrices de 2004 a los *ship managers* (empresas que se dedican únicamente a la gestión náutica), **no parece que haya razón para dar un tratamiento diferente a los pools que realicen exclusivamente la gestión comercial.**

Admisibilidad de ganancias de capital procedentes de activos sometidos al impuesto sobre el tonelaje; tratamiento de las ganancias de capital relacionadas con buques prematuramente amortizados en exceso - Información solicitada a las autoridades públicas

C.1.23 *¿En qué medida y bajo qué condiciones las ganancias de capital procedentes de activos relacionados con el transporte marítimo deben ser cubiertas por el impuesto sobre el tonelaje y por qué? ¿Existe alguna diferencia en las normas para activos comprados antes o después de que la compañía o sus buques pasen a estar sometidos al impuesto sobre el tonelaje?*

C.1.24 *¿Aplican sus autoridades cualquier tipo de medida transitoria cuando las compañías pasan del impuesto de sociedades al impuesto sobre el tonelaje, en particular en el caso de que hayan acumulado las denominadas «obligaciones fiscales ocultas» antes del paso al régimen del impuesto sobre el tonelaje (por ejemplo, porque han utilizado la amortización acelerada u otras ventajas fiscales en el marco del impuesto de sociedades)? En caso afirmativo, explique en detalle estas medidas.*

C.1.25 *¿Las normas nacionales actuales establecen una distinción entre normas para activos comprados antes y después de la aplicación del régimen del impuesto sobre el tonelaje?*

C.1.26 *Facilite copia de la legislación pertinente que regule estas cuestiones y explique detalladamente el procedimiento aplicable*

El conjunto de estas cuatro preguntas admite dos respuestas diferentes:

- a) Describir el sistema vigente en España, en el que **sí existen esas diferencias**.
- b) Decidir si se es o no partidario de que existan dichas diferencias y, en todo caso, si cabría proponer cambios sobre el tratamiento actual.

Pasamos a responder en ambos casos:

- a) En el sistema español de fiscalidad por tonelaje (TTax):
 - **Buques adquiridos nuevos después de que la empresa armadora se haya incorporado al régimen de TTax.** Cuando dichos buques se vendan, la posible plusvalía que pueda ponerse de manifiesto no será gravada por el impuesto de sociedades, considerándose su gravamen incluido en el impuesto por tonelaje.

- **Buques de que la empresa ya era propietaria en el momento de incorporarse al régimen de TTax o bien buques adquiridos como usados.** En el momento de su incorporación al TTax, la empresa debe anotar en sus cuentas anuales la diferencia (en caso de ser positiva) entre el valor de mercado y el valor en libros. Cuando se produzca la venta del buque, se tributará en el impuesto de sociedades por esa cantidad (sea cual fuere el valor de venta).

El fundamento de este tratamiento es considerar que, en el segundo caso, si existe una diferencia positiva quiere decir que la empresa ha llevado a cabo una amortización acelerada del activo, lo que le ha permitido generar y beneficiarse de un crédito fiscal, que se deberá gravar cuando se produzca la venta del buque.

El principal inconveniente de este sistema es que no se tiene en cuenta si, en el momento de producirse la venta, se genera una plusvalía o minusvalía. Por ejemplo, en la situación actual del mercado, los valores de los buques usados son muy inferiores a los de hace 3 años. Eso quiere decir que la mayoría de las empresas que se vean actualmente obligadas a vender un buque adquirido antes de entrar en el TTax, en general lo harán con una pérdida importante. Si a eso se añade la obligación de tributar por la plusvalía latente anotada en cuentas, puede producirse un quebranto importante.

¿Cómo podría mejorarse este sistema? Restando de la plusvalía latente anotada la pérdida que se haya podido producir respecto de una amortización ordinaria. Pero, en todo caso, esto es cuestión de la regulación española, que las Directrices deberían dejar abierta.

Aplicación de medidas de compartimentación – Información solicitada a las autoridades públicas

Las medidas de compartimentación aplicadas en el contexto del impuesto sobre el tonelaje pretenden evitar la elección selectiva por parte de las compañías afectadas por dicho impuesto (por ejemplo, seleccionando un período concreto para el pago del impuesto, cuando les resulte más beneficioso) o la creación artificial de créditos fiscales (por ejemplo, amortización excesiva) o la evasión fiscal a través de operaciones distorsionadas dentro del grupo¹³.

C.1.27 *Describa, en su caso, las medidas de compartimentación aplicadas por las autoridades de su país remitiéndose a su base jurídica y facilite copia de los textos legislativos que recojan dichas medidas.*

C.1.28 *En su opinión ¿estas medidas de compartimentación son suficientes para impedir el trasvase de ayudas estatales desde actividades que pueden acogerse a otras que no pueden? Justifique su respuesta.*

¹³ Sobre la base de la sección 3.1, párrafo 19, de las Directrices, la Comisión ha aceptado en su práctica decisoria los siguientes aspectos de una serie de regímenes de impuesto sobre el tonelaje: i) verificación de las transacciones comerciales no compartimentadas, sobre la base del principio de igualdad de condiciones; ii) normas sobre el reparto equitativo del coste de los gastos de capital entre actividades que pueden acogerse y que no pueden hacerlo; iii) normas sobre la distribución equitativa de ingresos entre actividades que pueden acogerse y que no pueden hacerlo; iv) una opción de «todo o nada» para grupos marítimos para un período cerrado de 10 años.

C.1.29 *¿Han surgido dificultades administrativas para aplicar estas medidas?*

C.1.30 *¿Qué sanciones se aplican para impedir que se abuse del sistema de impuesto sobre el tonelaje?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

D. COSTES SALARIALES

La sección 3.2 de las Directrices establece dos medidas: reducción de los porcentajes de las cotizaciones sociales de los marinos de la UE que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados miembros; y reducción de los porcentajes del impuesto sobre la renta de los marinos de la UE embarcados en buques matriculados en un Estado miembro.

D.1.1 *¿Considera que estas dos medidas siguen siendo necesarias? Justifique su respuesta para cada una de ellas.*

D.1.2 *¿Cree que las condiciones para acogerse a las ayudas aplicables a marinos y buques (que vayan a ser matriculados en la UE) contenidas en esta sección son suficientes para garantizar el cumplimiento de los objetivos de las Directrices?*

Estas dos medidas siguen siendo **absolutamente necesarias para compensar los elevados costes salariales y fiscales/sociales del empleo de los marinos nacionales de la UE**. Sin las mismas, los costes salariales de los buques bajo pabellón europeo no resultarían competitivos y los mismos se deberían transferir a otros registros.

Más aún, como se desprende de la tabla del **Anexo I**, el porcentaje de la flota bajo registros libres en países terceros sigue yendo en constante aumento, lo que significa que estas medidas son ahora aún más necesarias que en 1997 o que en 2004.

La regulación actual de estas materias en las Directrices nos parece correcta, con sólo una excepción: desde la revisión de 2004, las Directrices no permiten reducir las cargas laborales o fiscales sobre el empleo de marinos no nacionales de la UE en buques de pasaje o mixtos pasaje/carga. Como se razonó en la respuesta a la pregunta **B.2.2** y se muestra en el **Anexo II**, los efectos de esta modificación han sido contraproducentes y el resultado ha sido una pérdida de peso de las flotas europeas en el total mundial.

Es evidente que en los buques de pasaje, por su elevada dotación, los costes laborales son una parte muy importante de los costes totales. También es cierto que una parte muy importante de dicha dotación es personal de atención a los pasajeros (hotel, cocina, camareros, asistentes de cabina,...), ocupaciones que no requieren realmente una cualificación profesional marítima, por lo que no contribuyen en tan gran medida a la consecución de los objetivos de las Directrices.

En consecuencia, según se ha indicado en respuestas a preguntas anteriores, nuestra primera propuesta sería **eliminar completamente esa restricción que se introdujo en 2004**.

Si esto no se considerase adecuado, propondríamos que **dicha restricción se mantuviese únicamente respecto del empleo de oficiales, estimulando de este modo el empleo preferente de oficiales nacionales de la UE, pero se eliminase para subalternos**, permitiendo así la aplicación de bonificaciones fiscales al empleo de tripulantes subalternos (*ratings*).

D.1.3 *¿Ha solicitado (en el caso de un organismo público) o se ha beneficiado (en el caso de una compañía) de ayudas al empleo sobre la base del Reglamento general de exención por categorías (RGEC)?¹⁴ En caso afirmativo, ¿cuál fue el importe de la ayuda, los tipos de beneficiarios y las actividades subvencionadas?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

D.1.4 *¿Cómo cree que esta medida contribuye al empleo de marinos y, en particular, de marinos de la UE, o a reforzar la competitividad de los armadores europeos? Justifique su respuesta sobre la base de datos concretos, ejemplos y una descripción detallada.*

D.1.5 *¿Cree que las ayudas públicas deberían estar dirigidas a una categoría concreta de la población activa (por ejemplo, oficiales muy cualificados)?*

Es indudable que esta medida contribuye de forma decisiva al empleo de marinos en los buques de pabellón de la UE, no sólo por sí misma, sino en combinación a los requerimientos de empleo de marinos europeos. En el caso de España, en los buques de pabellón español (Registro Especial de Canarias) se exige que el Capitán, Primer Oficial y el 50% del resto de los tripulantes sean nacionales de la UE.

No entendemos que sea conveniente modificar en las Directrices los beneficiarios potenciales de las ayudas a la reducción de las cargas sociales y fiscales sobre el empleo. En todo caso, esa diferenciación podría hacerse, en la medida que los Estados lo consideren oportuno, a nivel nacional, pero las Directrices deberían mantener su actual flexibilidad.

E. RELEVO DE TRIPULACIONES

El capítulo 4 de las Directrices establece el pago o reembolso por parte del Estado miembro de los costes de repatriación de los marinos de la UE que naveguen a bordo de buques matriculados en la UE (relevo de tripulaciones).

E.1.1 *Teniendo en cuenta que esta disposición se utiliza poco, ¿considera que sigue siendo necesaria? ¿Estaría de acuerdo en que fuera eliminada del texto? Justifique su respuesta.*

¹⁴ Reglamento (CE) n° 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías), DO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

Esta medida no se aplica ni se ha aplicado hasta el momento en España. Pero, del mismo modo que hemos indicado en el caso de las ayudas al tráfico marítimo de corta distancia, **entendemos que no es conveniente eliminarlas de las Directrices, ya que en algún caso podría ser interesante poder utilizarlas.**

F. AYUDA A LA FORMACIÓN

El capítulo 7 de las Directrices permite las ayudas a la formación de marinos además de las contempladas en el artículo 39 del RGEC¹⁵.

F.1.1 *¿Puede aportar una lista de casos en los que el artículo 39.2 del RGEC, el artículo 4.6 del Reglamento de ayudas a la formación, o el capítulo 7 de las Directrices se hayan aplicado a ayudas a la formación de marinos y los importes de ayuda estimados?*

F.1.2 *¿Considera que esta disposición de las Directrices sigue siendo necesaria o considera que serían suficientes las normas del RGEC?*

F.1.3 *En caso de que se mantenga la disposición, ¿considera necesaria modificarla de algún modo?*

En España la posibilidad prevista en el apartado 7 de las Directrices se ha utilizado hasta ahora sólo en los años 2010, 2011 y 2012, para apoyar el embarque de alumnos de náutica en prácticas. En cada uno de los casos, el importe total ha sido muy reducido: 100.000 euros/año.

Se considera **sigue siendo conveniente autorizar esta medida** (de hecho, en España se ha aplicado sólo desde 2010) y **no consideramos que sea necesario modificar las Directrices a este respecto.**

G. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

El capítulo 10 de las Directrices permite ayudas para la puesta en marcha de servicios de transporte marítimo de corta distancia nuevos o mejorados¹⁶ bajo determinadas condiciones.

G.1.1 *Teniendo en cuenta que esta disposición solo se ha utilizado una vez, ¿considera que todavía es necesaria? ¿Estaría de acuerdo en que fuese eliminada? Justifique su respuesta.*

¹⁵ Reglamento de la Comisión (CE) nº 800/2008 de la Comisión de 6 de agosto de 2008 por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías) DO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

¹⁶ Debe entenderse como el «transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa».

La promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) es un objetivo estratégico de la política de transportes de la Unión Europea, que ha sido confirmada en el último Libro Blanco de Transporte de 2011.

El desarrollo del TMCD sigue necesitando en muchos casos medidas de apoyo público para su fomento y crecimiento. A pesar de haberse incrementado de manera significativa los servicios marítimos de corta distancia dirigidos tanto a absorber la mayor parte posible del crecimiento de la movilidad de mercancías, como a trasvasar una parte de los flujos existentes, en ambos casos mediante la integración del modo marítimo en las cadenas de transporte y logísticas, gracias a la sustitución de un tramo de carretera por uno marítimo, existe un importante potencial de crecimiento del volumen de Transporte Marítimo de Corta Distancia.

Las razones que lo justifican pueden agruparse en dos bloques diferenciados:

- **Desde el lado de la oferta**, la puesta en marcha de un servicio marítimo regular supone asumir un volumen considerable de costes que se producen todos ellos independientemente de la mayor o menor demanda que los utilice. Es un negocio de costes fijos significativamente elevados. Al mismo tiempo, y por existir la alternativa de transporte por carretera, para ser capaz de atraer a los usuarios, los fletes (precios de transporte) deben ser moderados, lo que implica que se requieren volúmenes elevados de ocupación del buque para poder alcanzar el punto de equilibrio económico. Todo ello implica que, en el lanzamiento de un nuevo servicio, hay que asumir unas pérdidas considerables hasta que el servicio madura en el mercado. Y este ciclo se repite de manera semejante cuando, con el fin de mejorar el servicio incrementando su frecuencia, es preciso poner en operación uno o más buques adicionales. Por tanto, la conveniencia de reducir o minimizar estos obstáculos mediante Ayudas de Estado para facilitar el desarrollo de servicios de TMCD se mantiene vigente.
- **Desde el lado de la demanda**, y teniendo en cuenta que se busca atraer flujos que actualmente se canalizan por el modo carretera, sometido a una feroz competencia, es imprescindible, en primer lugar, que la introducción del modo marítimo en las cadenas de transporte ofrezca al usuario una ventaja competitiva en cuanto a costes de transporte. Cumplido este requisito, existen otros múltiples factores que están presentes y no favorecen el cambio modal: desde factores culturales, a organizativos, a los de una mayor complejidad administrativa y documental, etc. Por lo tanto, también se mantiene la conveniencia de autorizar mecanismos de fomento a la demanda mediante incentivos económicos (en línea del “ecobono” italiano). Las Directrices de 2004 no se refieren a este tipo de ayudas y **sería conveniente que se incluyese una referencia a las mismas y las condiciones para autorizarlas.**

La utilidad de las ayudas queda demostrada en la práctica por el importante impulso que el programa Marco Polo ha supuesto para la implantación de nuevos servicios marítimos y soluciones intermodales marítimas, sustituyendo tal vez a los estados en estas actuaciones. Y queda también puesto de manifiesto con ejemplos de gran éxito como la Autopista del Mar Gijón – Nantes, o el citado ecobono italiano.

Como consecuencia de todo lo anterior, e independientemente de que se hayan utilizado mucho o poco, **se considera que las Directrices deberían seguir permitiendo**

la concesión, por parte de los Estados miembros, de ayudas de Estado al lanzamiento de nuevos servicios de TMCD. También sería útil que se indicase explícitamente en las Directrices los máximos porcentajes de ayudas y máxima duración en el caso de las Autopistas del Mar.

G.1.2 *¿Considera que los Estados miembros deben tener la posibilidad de conceder una ayuda inicial para la puesta en marcha de servicios de transporte marítimo de corta distancia o servicios de «autopistas del mar», incluso cuando tales servicios no hayan solicitado ni vayan a solicitar financiación de la UE en el marco del programa Marco Polo II o de las RTE-T? Justifique su respuesta y facilite datos sobre las deficiencias de mercado detectadas.*

Consideramos que, **siempre que se concedan con las limitaciones y condiciones previstas en las Directrices, los Estados deben tener autonomía suficiente para poder destinar fondos que impulsen el TMCD dónde y cómo consideren conveniente, dadas las especificidades y singularidades de cada Estado.** Ello debería incluir incentivos no sólo a la generación de oferta de servicios, sino también a la atracción de la demanda, vía ésta que presenta la ventaja de un menor riesgo de distorsión de la competencia. No consideramos que solicitar financiación de la UE en el marco del programa Marco Polo II o de las RTE-T deba ser un requisito necesario para que los Estados puedan conceder ayudas.

En España existe el ejemplo de la Autopista del Mar Atlántica Algeciras-Vigo-St Nazaire-Le Havre, seleccionada a través de un concurso convocado por los Gobiernos español y francés conjuntamente, y que posteriormente fue rechazada en el programa Marco Polo, al que presentó solicitud por imposición. También podría darse la circunstancia de que un proyecto de nueva línea de TMCD pueda tener interés únicamente nacional y no internacional, dentro de la UE (por ejemplo, una línea en tráfico de cabotaje nacional).

G.1.3 *Las «autopistas del mar» constituyen la dimensión marítima de las redes de transporte transeuropeas. Con arreglo al actual régimen¹⁷, se permite a los Estados miembros conceder a los servicios de «autopistas del mar» ayudas estatales complementarias de mayor intensidad y duración a las previstas en las Directrices. ¿Cree que esta posibilidad debe mantenerse o modificarse en el futuro?*

Por las razones anteriormente expuestas, que toman mayor relevancia en el caso de servicios de TMCD de alta calidad, como son las Autopistas del Mar, consideramos que **esta posibilidad debería mantenerse.**

G.1.4 *¿Considera que las rutas de transporte marítimo de corta distancia hacia países no pertenecientes a la UE deberían poder acogerse a las ayudas de puesta en marcha en algunos casos como, por ejemplo, para rutas hacia regiones ultraperiféricas?*

¹⁷ De conformidad con la Comunicación de la Comisión por la que se ofrece orientación sobre las ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar (DO C 317 de 12.12.2008, p. 10).

Ésta es una posibilidad de **enorme interés en el caso de España** que, por ejemplo, soporta un elevado tráfico de tránsito de camiones entre Europa y el Norte de África, especialmente Marruecos, que podría reducirse si se desarrollasen más servicios marítimos entre Marruecos y puertos situados en la mitad norte de la Península Ibérica o sur de Francia (ej. Barcelona-Tánger, Marsella-Nador...). Por ello **se responde afirmativamente**.

H. APLICACIÓN DEL LÍMITE MÁXIMO DE AYUDA – INFORMACIÓN SOLICITADA A LAS AUTORIDADES PÚBLICAS

El capítulo 11 de las Directrices establece un límite máximo general a las ayudas que pueden concederse con arreglo a los capítulos 3 a 6 de las Directrices

- H.1.1** *¿Considera que el límite máximo de las ayudas es apropiado?*
- H.1.2** *¿Debería definirse este límite de forma diferente? ¿Cuáles serían sus sugerencias con respecto a dicho límite máximo?*
- H.1.3** *Facilite copia de las **normas nacionales** aplicables en materia de control del límite máximo de ayuda.*
- H.1.4** *Detalle la **forma de cálculo del límite máximo de ayuda**. Entre otras cosas, explique cómo se aplica en caso de **ayudas a la inversión**: ¿se tiene en cuenta el importe total de la ayuda en el año de adquisición del activo o se divide entre el tiempo de vida útil del activo? ¿Cómo se tratan a efectos del límite máximo (en caso de que así se haga) medidas de ayuda a buques anteriormente amortizados en exceso transferidos al impuesto sobre el tonelaje (en particular, las medidas de ayuda relacionadas con obligaciones ocultas derivadas de una amortización excesiva anterior)? ¿Por qué? ¿Qué trato propondría para estos tipos de medidas (incluido el aspecto de cálculo) en caso de que se aclarasen las normas en el contexto de la revisión de las Directrices?*
- H.1.5** *¿Se calcula el límite máximo de ayuda para cada empresa (o para cada grupo si todo el grupo puede acogerse al régimen de tributación en función del tonelaje) o para el conjunto del sector?*
- H.1.6** *¿Se utiliza en la práctica en su Estado miembro el límite máximo de ayuda establecido por las Directrices (es decir, se concede la intensidad máxima de ayuda máxima o menos)?*
- H.1.7** *¿Qué tipos de dificultades administrativas plantea la aplicación del límite máximo?*
- H.1.8** *¿Qué otros tipos de aclaraciones, en su caso, considera necesarios en relación con la aplicación del límite máximo de ayuda?*

I. OBLIGACIONES DE NOTIFICACIÓN Y PRESENTACIÓN DE INFORMES – EVALUACIÓN SOLICITADA A LAS AUTORIDADES PÚBLICAS

El capítulo 12 de las Directrices establece obligaciones específicas de notificación y presentación de informes:

I.1.1 *¿Cuál es su experiencia con respecto al cumplimiento de estas disposiciones?*

I.1.2 *¿Considera que existen otras medidas alternativas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de las Directrices?*

No corresponde a ANAVE responder a esta pregunta.

Anexo I

	Comercio marítimo español (millones de toneladas)	Contenedores movidos en puertos españoles (teu)	Pasajeros movidos en puertos españoles (pax)	Flota mercante de Pabellón Español		Buques de pasaje en Pab. Español	
				No. Buques	GT	No. Buques	GT
1989	195,8	2.268.394	14.725.364	432	2.958.395	43	113.268
1990	200,0	2.416.820	22.423.891	415	3.108.306	48	115.512
1991	208,0	2.702.889	24.427.861	375	2.686.028	49	109.011
1992	211,4	2.829.647	21.802.228	316	1.934.924	44	101.101
1993	208,5	2.817.075	21.469.338	249	1.020.617	46	120.355
1994	217,4	3.402.705	16.715.651	233	933.137	54	138.789
1995	229,6	3.949.450	16.426.162	228	1.213.020	62	249.587
1996	226,4	4.251.835	16.860.433	222	1.318.213	64	274.222
1997	231,9	4.968.816	17.092.787	212	1.392.362	63	265.459
1998	242,8	5.832.961	18.378.306	206	1.487.604	56	285.640
1999	259,1	6.454.563	16.224.744	210	1.546.646	62	326.577
2000	275,9	7.051.787	21.117.402	198	1.608.502	61	351.215
2001	279,1	7.530.741	21.686.269	202	1.800.437	63	412.742
2002	286,5	8.096.613	20.297.771	209	1.976.881	63	432.341
2003	295,0	9.060.410	21.268.874	207	2.173.849	64	442.630
2004	312,8	10.161.111	22.632.612	196	2.386.315	56	395.727
2005	332,0	11.049.250	23.110.231	179	2.315.195	56	401.792
2006	337,2	12.044.417	24.500.870	181	2.383.456	62	475.657
2007	344,5	13.188.879	26.287.293	176	2.433.944	59	460.240
2008	327,5	13.334.924	26.202.193	167	2.403.533	54	483.440
2009	281,1	11.749.295	25.328.097	159	2.318.524	52	490.501
2010	293,9	12.504.639	26.372.976	148	2.549.337	43	423.464
2011	n.a.	13.882.030	27.283.979	145	2.569.263	49	505.422

Anexo II

	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Flota total mundial (millones tpm)	623	672	753	832	880	936	1.001	1.071	1.144	1.226	1.341
Flota total mundial (millones GT)	399	451	515	573	602	643	688	737	791	841	910
Flota en Reg. abiertos (millones tpm)	220	326	398	414	461	495	541	585	635	684	751
Flota en Reg. abiertos (% flota mundial)	35,3	48,5	52,9	49,8	52,4	52,9	54,0	54,6	55,5	55,8	56,0
Flota Control UE (15) (millones tpm)	170	203	243	278	303	318	353	377	406	418	445
Flota Control UE (15) (% flota mundial)	27,3	30,2	32,3	33,4	34,4	33,9	35,3	35,2	35,5	34,1	33,2
Flota Pabellones UE (15) (millones GT)	62	68	68	98	101	105	111	118	127	135	140
Flota Pabellones UE (15) (% flota mundial)	15,6	15,2	13,3	17,2	16,7	16,4	16,2	16,0	16,0	16,0	15,3

Anexo III

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS (datos a 31 de dic)

Año	Pabellón español		Otros pab. UE		Pabellones países terceros		Employment		
	No.	GT	No.	GT	No.	GT	Spanish Flag	Foreign Flag	Land Based (*)
1989	432	3.143.395	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	11.713	n.d.	
1990	415	3.108.306	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	11.428	n.d.	2.800
1991	375	2.686.028	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	10.474	n.d.	
1992	316	1.934.924	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8.897	n.d.	
1993	249	1.020.617	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7.308	n.d.	
1994	233	933.137	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7.126	n.d.	1.600
1995	228	1.213.020	34	553.173	79	1.038.489	7.214	1.952	
1996	222	1.318.213	32	253.505	80	976.394	7.119	1.918	1.400
1997	212	1.392.362	37	280.218	72	753.071	6.848	1.903	
1998	206	1.487.604	44	379.993	67	747.842	6.517	1.901	
1999	210	1.546.646	46	399.885	68	751.691	6.773	1.951	1.300
2000	194	1.592.042	46	419.050	72	808.755	6.354	2.036	
2001	198	1.783.977	43	423.279	81	1.197.438	6.505	2.137	
2002	200	1.913.571	35	456.698	82	1.048.992	6.554	2.614	
2003	196	2.111.028	39	548.712	74	1.039.313	6.482	2.971	
2004	183	2.305.155	35	761.050	84	1.151.660	5.927	3.978	
2005	166	2.227.997	37	749.780	78	1.135.480	5.511	4.896	
2006	171	2.306.885	47	1.027.705	73	1.071.641	5.340	5.285	
2007	167	2.366.784	49	845.951	67	1.063.800	5.280	5.285	1.500
2008	162	2.370.442	45	907.771	61	961.484	4.970	4.860	1.500
2009	152	2.279.073	47	693.095	49	980.270	4.724	6.840	1.400
2010	142	2.510.280	49	1.044.217	42	576.854	4.531	6.727	1.400
2011	141	2.540.352	53	1.094.283	35	419.673	4.660	6.917	1.400

(*) El dato se refiere a empleo directo en tierra. No se dispone de datos de todos los años. Aportamos únicamente los datos de los años en los que se ha estimado.