

IV

(Actos adoptados, antes del 1 de diciembre de 2009, en aplicación del Tratado CE, del Tratado UE y del Tratado Euratom)

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 397/09/COL

de 14 de octubre de 2009

por la que se modifican, por septuagésima segunda vez, las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales mediante la introducción de un nuevo capítulo relativo a las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC ⁽¹⁾,

VISTO el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo ⁽²⁾ y, en particular, los artículos 61 a 63 y el Protocolo 26 del mismo,

VISTO el Acuerdo entre los Estados de la AELC sobre la creación de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia ⁽³⁾, y, en particular, su artículo 24 y su artículo 5, apartado 2, letra b),

CONSIDERANDO que, de conformidad con el artículo 24 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia velará por el cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo EEE relativas a las ayudas estatales,

CONSIDERANDO que, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra b), del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, el Órgano de Vigilancia publicará notificaciones o impartirá directrices sobre asuntos regulados por el Acuerdo EEE si este Acuerdo o el de Vigilancia y Jurisdicción expresamente así lo establecen o si el propio Órgano de Vigilancia lo considera necesario,

RECORDANDO las normas sustantivas y de procedimiento en materia de ayudas estatales, adoptadas el 19 de enero de 1994 por el Órgano de Vigilancia ⁽⁴⁾,

CONSIDERANDO que, el 10 de junio de 2009, la Comisión de las Comunidades Europeas (en adelante, «la Comisión Europea») adoptó una Comunicación que establece orientaciones sobre las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera ⁽⁵⁾,

CONSIDERANDO que dicha Comunicación es también pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo,

CONSIDERANDO que debe garantizarse la aplicación uniforme de las normas del EEE relativas a ayudas estatales en todo el Espacio Económico Europeo,

CONSIDERANDO que, de conformidad con el punto II del epígrafe «GENERAL» que figura al final del anexo XV del Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia tiene que adoptar, previa consulta a la Comisión Europea, los actos correspondientes a los ya adoptados por esta,

HABIENDO CONSULTADO a la Comisión Europea,

HABIENDO CONSULTADO a los países de la AELC mediante carta de 31 de agosto de 2009 (documento n^{os} 526393, 526395 y 526367),

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las Directrices sobre ayudas estatales se modificarán introduciendo un nuevo capítulo relativo a las orientaciones sobre ayudas estatales a las compañías de gestión naviera. El nuevo capítulo se adjunta como anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

El texto en lengua inglesa es el único auténtico.

Hecho en Bruselas, el 14 de octubre de 2009.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Per SANDERUD
Presidente

Kristján Andri STEFÁNSSON
Miembro del Colegio

⁽¹⁾ En lo sucesivo denominado «Órgano de Vigilancia».

⁽²⁾ En lo sucesivo denominado «Acuerdo EEE».

⁽³⁾ En lo sucesivo denominado «Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción».

⁽⁴⁾ Directrices para la aplicación e interpretación de los artículos 61 y 62 del Acuerdo EEE y del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, adoptadas y expedidas por el Órgano de Vigilancia el 19 de enero de 1994, publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (en lo sucesivo denominado «DO») L 231 de 3.9.1994, p. 1, y en el Suplemento EEE n^o 32 de 3.9.1994, p. 1. (en lo sucesivo denominadas «Directrices sobre ayudas estatales»). La versión actualizada de las Directrices sobre ayudas estatales está disponible en el sitio web del Órgano de Vigilancia: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁵⁾ DO C 132 de 11.6.2009, p. 6.

ANEXO

ORIENTACIONES SOBRE AYUDAS ESTATALES A LAS COMPAÑÍAS DE GESTIÓN NAVIERA**1. Ámbito de aplicación**

El presente capítulo versa sobre la admisibilidad de las compañías de gestión naviera que desarrollan su actividad en las áreas técnica y de tripulaciones a los beneficios de la reducción del impuesto de sociedades o la aplicación del impuesto sobre el tonelaje en virtud del punto 3.1 del capítulo sobre ayudas estatales al transporte marítimo ⁽¹⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices Marítimas»). No se tratan las ayudas estatales a los gestores navieros dedicados a los aspectos comerciales. El presente capítulo se aplica a la gestión técnica y de tripulaciones con independencia de si estos servicios se prestan por separado o conjuntamente a un mismo buque.

2. Introducción**2.1. Contexto general**

Las Directrices Marítimas contemplan la posibilidad de que las compañías de gestión naviera puedan beneficiarse del impuesto sobre el tonelaje u otros mecanismos fiscales destinados a las empresas de transporte marítimo (punto 3.1). Sin embargo, la admisibilidad se limita a la prestación conjunta de servicios de gestión técnica y tripulaciones a un mismo buque («gestión completa»). Si tales actividades se realizan por separado, no procede la aplicación del impuesto sobre el tonelaje ni otras ventajas fiscales.

Las Directrices disponen que el Órgano de Vigilancia evalúe sus efectos en la gestión naviera en el plazo de tres años ⁽²⁾. En el presente capítulo se recogen los resultados de dicha evaluación y se extraen conclusiones en relación con la admisibilidad de las compañías de gestión naviera en lo que se refiere a las ayudas estatales.

2.2. Gestión naviera

Las compañías de gestión naviera son empresas que ofrecen diversos tipos de servicios a los armadores de buques, como la supervisión técnica, la contratación, la formación y la gestión de tripulaciones y la explotación de buques. Existen tres categorías principales de servicios de gestión naviera: gestión de tripulaciones, gestión técnica y gestión comercial.

La gestión de tripulaciones se ocupa de todos los aspectos relacionados con la tripulación, como la selección y contratación de gente de mar cualificada, la preparación de nóminas, la garantía de un nivel de dotación adecuado, la comprobación de la titulación de los miembros de la tripulación, la cobertura de seguros de accidentes e incapacidad, la tramitación de viajes y visados, el tratamiento de los reembolsos de gastos médicos, la evaluación del rendimiento de la gente de mar y, en algunos casos, la formación de esta. La gestión de tripulaciones constituye, con gran diferencia, la mayor parte de la actividad mundial de gestión naviera.

La gestión técnica consiste en garantizar la navegabilidad del buque y el pleno cumplimiento de las prescripciones técnicas, de seguridad y de protección marítima. En particular, el gestor técnico es responsable de tomar las decisiones oportunas en relación con las reparaciones y el mantenimiento del buque. La gestión técnica representa una proporción significativa del sector de la gestión naviera, aunque mucho menor que la gestión de tripulaciones.

La gestión comercial consiste en la promoción y venta de la capacidad de los buques, mediante actividades de flete, reserva de carga o pasajeros, comercialización y nombramiento de agentes. La gestión comercial representa una parte muy pequeña del sector de la gestión naviera. El Órgano de Vigilancia no dispone actualmente de información completa sobre este subsector. En consecuencia, la gestión comercial no se aborda en el presente capítulo.

Como todas las demás actividades marítimas, la gestión naviera tiene carácter mundial. Dado que no existe una legislación internacional que regule la gestión de buques por terceros, las normas en este ámbito se han establecido al amparo de acuerdos del derecho privado ⁽³⁾.

En el EEE, la gestión naviera se desarrolla principalmente en Chipre. Sin embargo, también existen compañías de gestión naviera en el Reino Unido, Alemania, Dinamarca, Bélgica y los Países Bajos. Fuera del EEE, las compañías de gestión naviera se hallan principalmente en Hong Kong, Singapur, la India, los Emiratos Árabes Unidos y los Estados Unidos de América.

⁽¹⁾ Disponible en el sitio web del Órgano de Vigilancia de la AELC <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽²⁾ Véase la nota a pie de página n.º 20 de las Directrices Marítimas.

⁽³⁾ Un ejemplo es el «BIMCO'S Standard Ship Management Agreement SHIPMAN 98» (Acuerdo de Gestión Naviera Normalizado SHIPMAN 98 de BIMCO) que se utiliza frecuentemente en las relaciones entre las compañías de gestión naviera y los armadores.

2.3. Revisión de las condiciones de admisibilidad de las compañías de gestión naviera

Tras la adopción de las Directrices Marítimas en marzo de 2004, se han adherido al EEE varios países marítimos, entre los cuales figura Chipre, que posee el mayor sector de gestión naviera del mundo.

La adhesión de Chipre y su trabajo preliminar para adaptarse a las Directrices Marítimas, así como un estudio realizado por un consorcio para la Administración chipriota ⁽¹⁾, han permitido comprender mejor esta actividad y su evolución. En particular, existe una mayor sensibilidad respecto del vínculo que existe entre la gestión técnica y de tripulaciones y el transporte marítimo, así como de la posibilidad de que las compañías gestoras de tripulaciones y/o técnicas puedan contribuir al logro de los objetivos de las Directrices Marítimas.

3. Evaluación de la admisibilidad de las compañías de gestión naviera

A diferencia de otros servicios del ámbito marítimo, la gestión naviera es una actividad fundamental de las empresas dedicadas al transporte marítimo, que tradicionalmente vienen asumiendo ellas mismas. La gestión naviera es una de las actividades más características de los operadores de los buques. Sin embargo, en la actualidad, esta actividad se externaliza en ocasiones a las compañías terceras de gestión naviera. Debido a este vínculo entre gestión naviera y transporte marítimo, las compañías terceras de gestión naviera son operadores profesionales con trayectoria y experiencia idénticas a las de los armadores, aunque están segmentadas según su especialización, y operan en el mismo entorno empresarial. Los armadores son los únicos clientes de estas compañías.

En ese contexto, el Órgano de Vigilancia considera que la externalización de las actividades de gestión naviera no debe penalizarse fiscalmente frente a la gestión naviera realizada por el propio transportista, a condición de que las compañías de gestión naviera cumplan los mismos requisitos que los aplicados a los armadores y que la prestación de ayudas a dichas compañías contribuya al logro de los objetivos de las Directrices Marítimas del mismo modo que las ayudas a los armadores.

En particular, el Órgano de Vigilancia considera que, precisamente por su especialización y la índole de su actividad principal, las compañías de gestión naviera pueden contribuir de manera importante a alcanzar los objetivos de las Directrices Marítimas, en particular, el logro de «un transporte marítimo eficaz, seguro y respetuoso del medio ambiente» y la «consolidación del sector marítimo establecido en los países del EEE» ⁽²⁾.

4. Extensión a las compañías de gestión naviera de la admisibilidad de las ayudas estatales

Sobre la base de lo expuesto en el punto 3, el Órgano de Vigilancia autorizará, con arreglo al artículo 61, apartado 3, letra c), del Acuerdo EEE, ventajas fiscales para las compañías de gestión naviera, conforme al punto 3.1 de las Directrices Marítimas, respecto de la gestión técnica y de tripulaciones realizadas conjuntamente o por separado, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en los puntos 5 y 6 del presente capítulo.

5. Condiciones de admisibilidad aplicables a los gestores técnicos y de tripulaciones

Para poder optar a las ayudas, las compañías de gestión naviera deben acreditar un vínculo claro con el EEE y su economía, según el punto 3.1 de las Directrices Marítimas. Además, deben contribuir a los objetivos definidos en las Directrices Marítimas, como los indicados en su punto 2.2. Los gestores técnicos y de tripulaciones podrán optar a las ayudas estatales si los buques que gestionan cumplen lo indicado en los puntos 5.1 a 5.4 del presente capítulo. Las actividades admisibles deben llevarse a cabo íntegramente desde el territorio del EEE.

5.1. Contribución a la economía y al empleo en el EEE

El vínculo con el EEE se demuestra por el hecho de que la gestión naviera se lleva a cabo en el territorio de uno o varios países del EEE y de que son principalmente nacionales de los Estados EEE quienes están empleados en las actividades de tierra o a bordo de los buques.

5.2. Vínculo económico entre los buques gestionados y el EEE

Las compañías de gestión naviera pueden beneficiarse de ayudas estatales en relación con los buques que gestionen íntegramente desde territorio EEE, con independencia de si la gestión se realiza internamente o está externalizada parcial o totalmente a una o varias compañías de gestión naviera.

Sin embargo, dado que las compañías de gestión naviera no disponen de un control total de sus clientes, se considerará que el requisito mencionado en el párrafo anterior se cumple si al menos dos tercios del tonelaje de los buques gestionados lo son desde el territorio del EEE. No se admitirá ⁽³⁾ el tonelaje que exceda de dicho porcentaje y no esté gestionado íntegramente desde el EEE.

⁽¹⁾ Estudio sobre la Gestión Naviera en Chipre y la Unión Europea, de 31 de mayo de 2008, realizado para la administración chipriota por un consorcio dirigido por la Facultad de Economía y Administración de Empresas de la Universidad de Viena.

⁽²⁾ Punto 2.2 de las Directrices Marítimas.

⁽³⁾ Aunque el hecho de no cumplir con la regla de los dos tercios no afecta a la admisibilidad de la compañía de gestión naviera en cuanto tal.

5.3. Cumplimiento de la normativa internacional y comunitaria

Son admisibles las ayudas a las compañías de gestión naviera si todos los buques y tripulaciones gestionados cumplen las normas internacionales y las disposiciones del Derecho comunitario, en especial en materia de seguridad, protección, formación y titulación de la tripulación, comportamiento medioambiental y condiciones de trabajo a bordo.

5.4. Requisito de abanderamiento (vínculo del pabellón)

El requisito relativo a la proporción de buques abanderados en la CE que se recoge en el párrafo octavo del punto 3.1 de las Directrices Marítimas se aplica también a las compañías de gestión naviera. Para determinar la proporción de pabellones del EEE se utilizará como referencia el día de adopción del presente capítulo. Para las nuevas empresas, la referencia se calculará un año después de la fecha en que iniciaron sus actividades.

6. Requisitos adicionales para los gestores de tripulaciones

6.1. Formación de la gente de mar

Los gestores de tripulaciones podrán optar a ayudas estatales a condición de que toda la gente de mar empleada a bordo de los buques que gestionen posea el nivel de educación, formación y titulación prescrito por el Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión modificada (STCW), y haya cursado con éxito una formación sobre seguridad de las personas a bordo de buques. Los gestores de tripulaciones también podrán optar a ayudas estatales si cumplen con las prescripciones del Convenio STCW y el Derecho Comunitario en materia de responsabilidad de las compañías.

6.2. Condiciones laborales

Para poder optar a las ayudas estatales, los gestores de tripulaciones deberán garantizar que en todos los buques que gestionen el empleador de la gente de mar, ya sea el armador o la compañía de gestión naviera, aplica íntegramente el Convenio sobre el trabajo marítimo ⁽¹⁾, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo. En particular, deberán velar por la correcta aplicación de aquellas de sus disposiciones relativas al acuerdo de empleo de la gente de mar ⁽²⁾, la pérdida o naufragio del buque ⁽³⁾, la atención médica ⁽⁴⁾, la responsabilidad del armador, incluido el pago de salario en caso de accidente o enfermedad ⁽⁵⁾, y la repatriación ⁽⁶⁾.

Los gestores de tripulaciones deberán garantizar también que se cumplen plenamente las normas internacionales en materia de jornada laboral y períodos de descanso contenidas en el citado Convenio.

Para poder optar a las ayudas estatales, los gestores de tripulaciones deberán asimismo aportar una garantía financiera que asegure la indemnización en caso de muerte o incapacidad permanente de gente de mar como consecuencia de un accidente laboral, una enfermedad o una situación peligrosa.

7. Cálculo de impuestos

El Órgano de Vigilancia aplicará también a las compañías de gestión naviera el principio contenido en las Directrices Marítimas según el cual, para evitar el falseamiento de la competencia, solo autorizará regímenes de ayudas que creen una carga fiscal homogénea en los países del EEE para la misma actividad o el mismo tonelaje. Esto significa que no se autorizarán exenciones totales ni otros regímenes equivalentes ⁽⁷⁾.

Evidentemente, el importe que se utilizará para las compañías de gestión naviera no puede ser el mismo que el aplicado a los armadores, ya que, respecto de un buque determinado, la cifra de negocio de la compañía de gestión naviera es muy inferior a la del armador. De acuerdo con el estudio mencionado en el punto 2.3, así como las notificaciones que se han recibido en el pasado, la base imponible que procede aplicar a las compañías de gestión naviera ha de ser aproximadamente el 25 % (en tonelaje o beneficio teórico) de la que se aplicaría al armador para el mismo buque o tonelaje. En consecuencia, el Órgano de Vigilancia exige que se aplique un porcentaje no inferior al 25 % en los regímenes de impuesto sobre el tonelaje aplicables a la gestión naviera ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Conviene recordar que los interlocutores sociales europeos aprobaron un acuerdo en el que se recoge el contenido pertinente del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, el cual se ha incorporado a la legislación comunitaria mediante la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30). La Directiva 2009/13/CE está siendo incorporada en el Acuerdo EEE.

⁽²⁾ Regla 2.1 y norma A2.1 (acuerdo de empleo de la gente de mar) del título 2 del Convenio

⁽³⁾ Regla 2.6 y norma A2.6 (compensación de la gente de mar por la pérdida o naufragio del buque) del título 2 del Convenio.

⁽⁴⁾ Regla 4.1 y norma A4.1 (atención médica a bordo y responsabilidad del armador en tierra); regla 4.3 y A4.3 (protección de la salud y de la seguridad y prevención de accidentes); regla 4.4 (acceso a instalaciones de bienestar en tierra) del título 4 del Convenio.

⁽⁵⁾ Regla 4.2 y norma A4.2 (responsabilidad del armador) del título 4 del Convenio.

⁽⁶⁾ Regla 2.5 y norma A2.5 (Repatriación) del título 2 del Convenio.

⁽⁷⁾ El Órgano de Vigilancia aprovecha la oportunidad que le ofrece el presente capítulo de sus Directrices para insistir en que el mecanismo usado para calcular el impuesto que han de pagar tanto las compañías de gestión naviera como los armadores es indiferente en cuanto tal; en particular, no importa si se utiliza o no un sistema basado en el beneficio teórico.

⁽⁸⁾ El armador, si es admisible, sigue estando sujeto a la totalidad del impuesto sobre el tonelaje.

Si las compañías de gestión naviera se dedican a actividades no admisibles en relación con las ayudas estatales de conformidad con el presente capítulo, deberán mantener una contabilidad separada para ellas.

Si las compañías de gestión naviera subcontratan parte de su actividad a terceros, estos no podrán beneficiarse de ayudas estatales.

8. **Aplicación y revisión**

El Órgano de Vigilancia aplicará las orientaciones recogidas en el presente capítulo a partir de la fecha de su adopción.

Las ayudas estatales a las compañías de gestión naviera se incluirán en la revisión general de las Directrices Marítimas prevista en su punto 13.
