

ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

DECISIÓN DEL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

Nº 187/97/COL

de 16 de julio de 1997

sobre la 11ª modificación de las normas procesales y sustantivas en el ámbito de las ayudas de Estado

EL ÓRGANO DE VIGILANCIA DE LA AELC

ha modificado las normas procesales y sustantivas en el campo de las ayudas de Estado ⁽¹⁾, adoptadas el 19 de enero de 1994 ⁽²⁾, modificadas en último lugar el 11 de septiembre de 1996 ⁽³⁾, del siguiente modo:

Las siguientes normas sobre ayudas de Estado al transporte marítimo se añadirán a las directrices sobre ayudas de Estado como un nuevo capítulo, el capítulo 24A, y un nuevo anexo VIII:

•24A. AYUDA AL TRANSPORTE MARÍTIMO ⁽¹⁾

24A.1. *Introducción*

24A.1.1. Directrices previas sobre ayudas a compañías navieras y el Acuerdo EEE

- (1) En 1989, la Comisión Europea aprobó unas «directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo» [SEC(89) 921 final]. Sin embargo, estas directrices, que no se publicaron en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, no figuran en el anexo XV del Acuerdo EEE como acto que la Comisión Europea y el Órgano de Vigilancia de la AELC deberán tener en cuenta al aplicar e interpretar las disposiciones sobre ayudas de Estado del Acuerdo EEE. En vista de esto, las directrices anteriormente mencionadas no se integraron en la versión inicial de las actuales Directrices sobre ayudas de Estado del Órgano de Vigilancia de la AELC adoptadas el 19 de enero de 1994. Las disposiciones básicas sobre ayudas de Estado del Acuerdo EEE (incluidos los artículos 61 y 62) se aplican sin embargo íntegramente al sector del transporte marítimo, y con independencia de la Comisión anteriormente mencionada, el Órgano de Vigilancia de la AELC ha considerado que las directrices de la Comisión a partir de 1989 sobre ayudas a compañías navieras son aplicables en el EEE.

24A.1.2. Política marítima en el contexto del Acuerdo EEE y del principio de libre mercado

- (1) La Comunidad Europea ha desarrollado una política marítima que se ha fijado en varias comunicaciones al Consejo. El Acuerdo EEE no establece una política común de comercio exterior y, por lo tanto, no abarca todos los aspectos de la

⁽¹⁾ En lo sucesivo denominadas Directrices sobre ayudas de Estado.

⁽²⁾ DO L 231 de 3. 9. 1994, p. 1; Suplemento del EEE al DO 32 de 3. 9. 1994.

⁽³⁾ DO L 42 de 13. 2. 97, p. 33; Suplemento del EEE al DO 7 de 13. 2. 1997.

política marítima comunitaria. En lo que respecta a las relaciones comerciales con terceros países y la cooperación a nivel internacional, los Estados de la AELC llevan a cabo independientemente sus propias políticas marítimas. Sin embargo, el Protocolo n° 19 del Acuerdo preve que las Partes contratantes coordinarán sus acciones y medidas hacia terceros países con arreglo a disposiciones específicas, y podrán consultarse entre sí *inter alia* sobre asuntos de transporte marítimo que se traten en organizaciones internacionales. De modo general, los objetivos de las políticas marítimas de los Estados de la AELC parecen muy similares a las que están a la base de la política marítima de la Comunidad Europea ⁽²⁾, que cubre el fomento del transporte marítimo comunitario, las relaciones exteriores y la seguridad marítima, así como la construcción naval y la tecnología marítima. El objetivo tanto de la Comunidad como de los Estados de la AELC ha sido asegurar la libertad de acceso a los mercados de transporte marítimo mundiales en aras de unos buques seguros y respetuosos del medio ambiente, preferiblemente registrados en Estados del EEE con ciudadanos del EEE empleados a bordo. Este planteamiento ha logrado en cierto grado la apertura de mercados particularmente en Europa, y ha dado al consumidor una amplia elección entre servicios de transporte marítimo competitivos. Sin embargo, la proporción de buques matriculados en los registros de los Estados EEE y el número de marinos del EEE empleados han disminuido considerablemente, especialmente durante la última década.

- (2) Esta filosofía se basa en medidas legislativas a escala internacional, del EEE y nacional. En concreto en materia de normas de seguridad y condiciones de trabajo, existen convenios y resoluciones internacionales y la Comunidad Europea y los Estados de la AELC procuran fomentar la elevación de los estándares mundiales en los foros adecuados, especialmente la Organización Marítima Internacional. A nivel comunitario, el Consejo aprobó en 1986 un paquete de medidas legislativas sobre el transporte marítimo, que se basa en el principio de un mercado abierto no proteccionista ⁽³⁾. En términos generales, la Comunidad decidió que cumplir el requisito del establecimiento en la Comunidad debe ser suficiente para poder prestar servicios de transporte marítimo entre la Comunidad Europea y terceros países, o entre Estados miembros. El Reglamento (CEE) n° 4055/86, por ejemplo, prevé la libre prestación de servicios para todas las compañías establecidas en la Comunidad Europea, independientemente de que sus buques enarbolan pabellón de un Estado miembro o de un país tercero. Los Reglamentos (CEE) n° 4055/86 y (CEE) n° 4056/86 están incluidos en el Acuerdo EEE como actos a los que se hace referencia (actos vinculantes) en los anexos XIII y XIV del Acuerdo, y los Reglamentos (CEE) n° 4057/86 y (CEE) n° 4058/86 figuran como actos que las Partes contratantes deberán tener en cuenta.
- (3) Las excepciones a esta filosofía de apertura comercial, en las que los tráficos están reservados a los buques matriculados en Estados miembros y que enarbolan pabellón comunitario, son escasas (se trata en particular de las operaciones de cabotaje) ⁽⁴⁾. Esto significa que, en general, la matriculación de un buque en un Estado EEE ofrece pocas ventajas económicas. En cambio, puede presentar inconvenientes, como la obligación de respetar condiciones estrictas en materia de tripulación, así como los regímenes fiscales y sociales de los Estados EEE aplicables a las empresas y a sus empleados, por lo que suele ser relativamente costosa la explotación de buques que enarbolan pabellón EEE y cuya tripulación está compuesta de trabajadores EEE. Por otro lado, resulta poco costoso para los operadores de terceros países acceder a los mercados abiertos. Además, mientras que para los servicios de transporte marítimo no existen impuestos o derechos directos o indirectos, como los que se aplican a la mayor parte de las mercancías y servicios importados, lo que permitiría comparar en cierta medida los costes entre operadores EEE y no EEE, se observa una competencia directa entre los buques matriculados en el EEE y en terceros países, no sólo en los intercambios internacionales, sino también en la mayor parte de los intercambios dentro del EEE.
- (4) Por otra parte, el sector de los transportes marítimos se caracteriza por una movilidad extrema. Es fácil evitar un régimen costoso matriculando los buques en otros países (en los que no existe normativa en materia de tripulación) y estableciendo, en su caso, una administración o una gestión aparente fuera del Estado EEE

(para evitar su régimen fiscal). En los últimos años, se dispuso de una mano de obra marítima abundante procedente de terceros países con salarios bajos, lo que permitió a los armadores optar por tripulaciones con bajos costes salariales. Este sector registra en la actualidad un exceso de capacidad cíclico y estructural, por lo que depende de la demanda y los cargadores pueden hacer bajar las tarifas. Si se añaden los elevados gastos fijos de los armadores, es normal que las compañías pretendan cada vez más reducir sus costes, o incluso ahorrar, y que no siempre sea rentable proponer servicios de alta calidad. Esta situación puede poner en entredicho el interés de las Partes contratantes a largo plazo de disponer de transportes seguros, eficaces y no contaminantes.

24A.1.3 Desarrollo del sector del transporte marítimo del EEE: disminución de la competitividad de los pabellones del EEE

- (1) El sector del transporte marítimo europeo se enfrenta a una fuerte competencia internacional, y según las Directrices Comunitarias de 6 de mayo de este año, el tamaño de la flota matriculada en la Comunidad respecto del total del transporte marítimo mundial ha disminuido constantemente en los últimos treinta años. En 1970, un 32 % del tonelaje mundial navegaba bajo pabellones comunitarios. En 1995, esta cuota se redujo al 14 %. La cuota de los principales países con matriculación abierta pasó del 19 % al 38 % en el mismo período. Se registró asimismo una disminución constante del número de trabajadores comunitarios empleados a bordo. En el contexto del EEE puede señalarse que la flota bajo pabellón noruego disminuyó sustancialmente en los años hasta 1987, momento a partir del cual el tonelaje registrado en el registro del transporte marítimo internacional noruego ha aumentado considerablemente.
- (2) A falta de una medida del EEE que introdujera cierta armonización (*), los Estados EEE tomaron iniciativas independientes para preservar sus intereses marítimos. Influyeron sobre las decisiones nacionales consideraciones económicas importantes, así como la voluntad de mantener el empleo, los conocimientos y el valor estratégico de la flota. Se reconoce asimismo que no debe perjudicarse la calidad mediante la reducción de costes por parte de los armadores para sobrevivir ante una competencia con precios bajos, procedente, especialmente, de los pabellones de conveniencia. La calidad debe preservarse y mejorarse, tanto en lo que se refiere a las normas técnicas como a la explotación de los buques, lo que supone una necesidad continua de formar y dar empleo a personas que cumplan los requisitos pertinentes.
- (3) Se introdujeron, por tanto, algunas medidas de forma progresiva para reducir la tendencia a cambiar de pabellón: mayor flexibilidad de las condiciones aplicables a los primeros registros nacionales, creación de un segundo registro o de registros internacionales, utilización de ayudas de Estado o una combinación de estas medidas. Ninguno de estos enfoques ha dado plena satisfacción.
- (4) El problema no radica sólo en el cambio de pabellón. En los últimos años, cuando los Estados de pabellón no EEE han ofrecido una infraestructura de servicios internacionales interesante, además del cambio de pabellón se ha observado una relocalización de las actividades conexas (como la administración de la flota) en países ajenos al EEE, lo que supone una pérdida de empleos aún mayor, tanto a bordo de los buques como en tierra, y la consiguiente pérdida de conocimientos marítimos. La impresión de que los empleos marítimos son escasos, el entorno laboral difícil y las posibilidades de carrera reducidas da lugar a una disminución del número de estudiantes en los institutos de formación de trabajadores del mar y una disminución de la contratación de marinos jóvenes, con efectos negativos combinados, tanto a bordo de los buques como en tierra.

24A.1.4. Razonamiento subyacente al planteamiento de las ayudas de Estado al transporte marítimo

- (1) Las diferencias de competitividad entre los buques matriculados en el EEE y los buques matriculados fuera de él, especialmente los que enarbolan pabellones de conveniencia, se deben fundamentalmente a los costes fiscales. En efecto, el coste del capital es prácticamente similar en el mundo entero, así como las tecnologías disponibles. En cambio, varios estudios apuntan que los costes fiscales (impuesto sobre sociedades y cargas sociales con respecto a los marinos) constituyen el factor crítico y la fuente principal de falseamiento de la competencia.
- (2) En principio, las ayudas deben ser excepcionales, temporales y decrecientes. Sin embargo, en el caso del transporte marítimo, el problema de la competitividad de la flota del EEE en el mercado mundial es estructural y se debe principalmente a factores exteriores. No se vislumbra una solución inmediata para cubrir la diferencia de costes, por lo que es poco probable que la necesidad de otorgar ayudas a los armadores del EEE para permitirles enfrentar la competencia internacional desaparezca a corto plazo.
- (3) A escala internacional, la Comunidad Europea y los Estados de la AELC defienden la liberalización de los servicios mundiales de transporte marítimo en los debates celebrados en el marco de la OMC. Ahora bien, algunos socios comerciales importantes se han negado a aceptar las propuestas presentadas, por lo que el debate se ha aplazado a la próxima ronda de negociaciones generales sobre servicios, que deberá celebrarse antes de 2000. Tampoco resulta probable que se alcance en un futuro inmediato un acuerdo internacional sobre la aplicación de las normas de competencia a los transportes marítimos, con la correspondiente disminución de los regímenes nacionales de ayuda.
- (4) En el futuro, el nivel de las ayudas podrá reducirse paulatinamente si la situación económica y política mundial lo permite. Si entraran en vigor las nuevas disciplinas que están siendo negociadas en el Acuerdo general sobre comercio de servicios (GATS) sobre el posible efecto falseador en los servicios de las subvenciones comerciales, las directrices actuales se modificarían en consecuencia. Por el momento, es preciso observar la evolución mediante una revisión periódica de las ayudas a la luz de la competitividad de las flotas del EEE en el mercado mundial.

24A.2. Alcance y objetivos generales

- (1) El enfoque del Acuerdo EEE en materia de ayudas de Estado debe tener en cuenta las diferencias de prioridades y planteamientos de los Estados EEE y procurar, a su vez, reducir al mínimo el falseamiento de la competencia.
- (2) La función del Órgano de Vigilancia de la AELC es fijar los criterios que han de cumplir las ayudas en los países AELC para ser aprobadas. Los regímenes de ayuda no deben perjudicar la economía de los demás Estados EEE y debe demostrarse que no existe peligro de falseamiento de la competencia entre las Partes contratantes en una medida contraria al interés común. Las ayudas de Estado deben limitarse siempre a lo necesario para alcanzar el objetivo de que se trata y han de concederse de forma transparente. Debe tenerse en cuenta el efecto acumulativo de todas las ayudas concedidas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional o local).

24A.2.1. Alcance de las normas

- (1) Las presentes normas cubren todas las ayudas a los transportes marítimos concedidas por los Estados de la AELC o por medio de recursos públicos. Esto incluye todas las ventajas financieras, cualquiera que sea su forma, subvencionadas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional, provincial o local). A este respecto, el concepto de «poderes públicos» puede ampliarse a las empresas públicas y a los bancos controlados por el Estado. El concepto de ayuda puede ampliarse asimismo a los acuerdos estatales de garantía de empréstitos y a otras formas de financiación por bancos comerciales. Las presentes directrices no establecen distinción alguna entre los tipos de beneficiarios en función de su estructura jurídica (empresas, asociaciones, particulares, etc.) ni entre sector público y sector privado. Se considerará que cualquier referencia a empresas incluye a todos los tipos de entidades jurídicas.
- (2) Estas normas no incluyen las ayudas a la construcción naval [en el sentido del acto mencionado en el punto 1B del anexo XV del Acuerdo EEE (6), o cualquier acto posterior por el que se apliquen, cuando entren en vigor, las disposiciones del acuerdo de la OCDE sobre ayudas a la construcción y a la reparación naval en condiciones normales de competencia], ni las ayudas a los buques pesqueros. Suele considerarse que las ayudas para la inversión en infraestructura no constituyen una ayuda de Estado a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE, siempre que el Estado de que se trate permita a todos los operadores interesados acceder libremente y en igualdad de condiciones a dicha infraestructura. Con todo, el Órgano de Vigilancia puede evaluar este tipo de inversiones si considera que pueden beneficiar directa o indirectamente a determinados armadores. Por último, el Órgano de Vigilancia ha declarado que no existe ayuda de Estado si la contribución de los poderes públicos a una empresa se efectúa en condiciones que serían aceptables para un inversor privado en una economía de mercado (7).

24A.2.2. Objetivos generales

- (1) Las ayudas de Estado deben ser más transparentes, de modo que no sólo las autoridades públicas en sentido amplio, sino también las empresas y los particulares conozcan sus derechos y obligaciones. El objeto de estas directrices es mejorar la transparencia y determinar que regímenes de ayudas de Estado pueden ser adoptados para fomentar los intereses marítimos de las Partes contratantes. Se entiende que estas medidas mejoran la competitividad de las flotas de las Partes contratantes, por lo que sólo podrán concederse a los buques inscritos en los registros de los Estados EEE (8). Estas medidas deberán:
 - salvaguardar el empleo del EEE (tanto a bordo como en tierra);
 - preservar los conocimientos marítimos del EEE y desarrollar las aptitudes técnicas marítimas;
 - mejorar la seguridad.
- (2) Ahora bien, en determinados casos excepcionales, podrá concederse ayuda de Estado a los buques inscritos en los registros mencionados en el punto 3 del Anexo VIII de estas Directrices, siempre que el Estado EEE correspondiente demuestre que el registro contribuye directamente a la consecución de los objetivos mencionados anteriormente.
- (3) Además, en algunos casos excepcionales, podrán aprobarse ayudas, no ligadas al pabellón enarbolado, si se demuestra claramente el beneficio para las Partes Contratantes (véanse los puntos 24A.3.1 y 24A.7).
- (4) Podrán tenerse en cuenta otros objetivos comunes de las Partes Contratantes en materia de transportes (9), como la instauración de un marco comunitario para la movilidad sostenible, y dentro de este marco, el fomento de los transportes marítimos de corta distancia y el pleno desarrollo de este tipo de transporte.

24A.3. *Medidas fiscales y sociales para mejorar la competitividad*

24A.3.1 *Tratamiento fiscal de las compañías marítimas*

- (1) En el sector marítimo, ante las dificultades derivadas de los diferentes factores que afectan a la competencia internacional, los Estados EEE han reaccionado de forma distinta en función de las situaciones. Algunos han adoptado medidas generales, otros han recurrido a ayudas de Estado.
- (2) Varios terceros países disponen de registros de navegación importantes. Algunos han creado una buena infraestructura de servicios internacionales y atraen a los armadores con un entorno fiscal considerablemente más favorable que el del Espacio Económico Europeo. Existen, por tanto, incentivos no sólo para cambiar de pabellón, sino incluso para considerar el traslado de una empresa. Es importante tener en cuenta que no existen por el momento normas internacionales que permitan reducir esta competencia fiscal y que apenas existen obstáculos administrativos, jurídicos o técnicos para matricular un buque fuera del registro de un Estado EEE. Todos los Estados EEE con flotas importantes tienen, por tanto, el mismo problema y la mejor solución parece ser la de crear las condiciones que permitan una competencia leal con los pabellones de conveniencia.
- (3) La armonización fiscal no es un objetivo del Acuerdo EEE. No obstante, debería tratarse la cuestión de la competencia fiscal entre los Estados EEE. Parece haber un mayor grado de convergencia en los planteamientos de los Estados EEE con respecto a las ayudas al sector marítimo. El cambio de pabellones entre Estados EEE es un fenómeno escaso. La competencia fiscal es sobre todo un problema entre los Estados EEE por una parte, y los terceros países, por otra, ya que el ahorro que pueden realizar los armadores registrando sus buques en terceros países es considerable, si se compara con las opciones de que dispone el EEE. Además, los beneficios en este sector, que estarían sujetos a impuestos, se han reducido en los últimos años, por lo que apenas han influido las diferencias entre los tipos de imposición efectivos de los Estados EEE. Así lo demuestra la disminución constante del número de buques registrados en los Estados EEE, mientras que la cuota mundial de buques bajo control de armadores del EEE se ha mantenido relativamente estable en la última década.
- (4) Para luchar contra esta tendencia, muchos Estados EEE han adoptado medidas especiales para mejorar el entorno fiscal de las compañías marítimas, por ejemplo mediante una amortización acelerada de las inversiones o la posibilidad de reservar los beneficios derivados de la venta de buques, con exención de impuestos durante un número determinado de años, siempre que estos beneficios se vuelvan a invertir en buques.
- (5) Estas reducciones fiscales aplicadas al sector marítimo se consideran ayudas de Estado. Asimismo, se considera una ayuda de Estado el sistema aplicado en algunos Estados EEE y terceros países que consiste en aplicar un impuesto sobre el tonelaje en lugar del impuesto sobre sociedades. Este sistema supone que el armador paga un impuesto calculado directamente en función del tonelaje que explota. Este impuesto ha de abonarse en cualquier caso, independientemente de los beneficios o pérdidas realizados por la empresa.
- (6) Estas medidas han permitido preservar empleos de alta calidad en las actividades marítimas de tierra, como la gestión vinculada directamente con el transporte marítimo y las actividades afines (seguro, corretaje y financiación). Habida cuenta de la importancia de estas actividades para la economía de las Partes contratantes y para permitir alcanzar los objetivos mencionados anteriormente, en principio podrá aceptarse este tipo de incentivos fiscales. Por otra parte, preservar un empleo de calidad y fomentar la competitividad de la industria de los Estados EEE mediante incentivos fiscales y otras iniciativas en materia de formación y de mejora de la seguridad facilitará el desarrollo del transporte marítimo europeo en el mercado mundial.

- (7) El Órgano de Vigilancia es consciente de que los ingresos actuales de los armadores proceden a menudo de la explotación de buques que enarbolan pabellones diferentes, por ejemplo si recurren a buques fletados bajo pabellón extranjero o a buques pertenecientes a socios en el marco de alianzas. Se reconoce asimismo que se seguirá incitando a los armadores a expatriar su gestión y sus actividades afines si pueden obtener un beneficio financiero apreciable por el mero hecho de disponer de establecimientos distintos y contabilidades separadas para los ingresos procedentes de la explotación de buques que enarbolan pabellón EEE y para los demás ingresos. Tal sería el caso, por ejemplo, si los ingresos procedentes de la explotación de buques con pabellón extranjero estuvieran plenamente sujetos al impuesto sobre sociedades en un Estado EEE o a un impuesto reducido en el extranjero si el armador puede demostrar que realiza su gestión en el extranjero.
- (8) El objetivo de las ayudas de Estado a los transportes marítimos es fomentar la competitividad de las flotas EEE en el mercado mundial correspondiente. Por consiguiente, para poder acogerse a los regímenes de reducciones fiscales, es preciso demostrar un vínculo con un pabellón EEE. Excepcionalmente, estos regímenes podrían autorizarse si se aplican a la totalidad de la flota explotada por un armador establecido en el territorio de un Estado EEE y sujeto al impuesto sobre sociedades, siempre que se demuestre que la gestión estratégica y comercial de todos los buques considerados se realiza efectivamente a partir de dicho territorio y que dicha actividad contribuye de forma significativa a la actividad económica y al empleo en el Espacio Económico Europeo. En principio, la documentación facilitada por el Estado EEE en cuestión para probar la existencia de este vínculo económico deberá incluir información sobre los buques registrados en el EEE, los nacionales de los Estados EEE empleados a bordo de los buques y en tierra, así como las inversiones en activos inmovilizados. Cabe señalar que la ayuda deberá ser necesaria para fomentar la repatriación de la gestión estratégica y comercial de todos los buques afectados en el EEE y que, además, los beneficiarios de estos regímenes deberán estar sujetos, por lo que se refiere a estos buques, al impuesto sobre sociedades en el EEE. El Órgano de Vigilancia pedirá, por otra parte, pruebas documentales de que todos los buques explotados por las empresas beneficiarias cumplen las normas de seguridad internacionales y del EEE aplicables, así como las normas sobre condiciones de trabajo a bordo.
- (9) De aprobarse estos regímenes fiscales en las circunstancias excepcionales mencionadas anteriormente, el Órgano de Vigilancia solicitará la presentación de informes periódicos que pongan de manifiesto el efecto de la medida (en conexión con los demás regímenes de ayuda vigentes en el Estado de la AELC) sobre la flota matriculada en el EEE y explotada desde el Estado de la AELC y sobre el empleo de trabajadores del mar del EEE. El Órgano de Vigilancia examinará con atención los posibles falseamientos de la competencia en los intercambios entre las Partes contratantes del Acuerdo EEE.
- (10) En cualquier caso, las ventajas obtenidas con estos regímenes deberán facilitar el desarrollo del sector de los transportes marítimos y del empleo, en interés común. Por consiguiente, las ventajas fiscales mencionadas deberán limitarse a las actividades de transporte marítimo. Si una compañía de transporte marítimo ejerce también otras actividades comerciales, deberá disponer de una contabilidad transparente para garantizar la separación de las actividades que no están relacionadas con el transporte marítimo. Este enfoque permitiría a los armadores EEE ser competitivos, ya que estarían sujetos a regímenes fiscales comparables a los vigentes en el mundo, al tiempo que se mantendría la fiscalidad normal de los Estados de la AELC para las demás actividades, así como la remuneración personal de accionistas y directores.

24A.3.2. Costes salariales

- (1) Las medidas públicas destinadas a la reducción de los costes salariales en sectores específicos pueden comprometer el funcionamiento del Acuerdo EEE y tener una inci-

dencia negativa en la competitividad de la industria europea y en la creación de empleo a largo plazo⁽¹⁰⁾. En particular, los efectos de este enfoque pueden ser potencialmente negativos en los sectores que registran excesos de capacidad o que experimentan una crisis (es decir, en los que la demanda de productos del EEE se estanca o se reduce), en los sectores sensibles (con importantes intercambios y una fuerte competencia intra-EEE) y en los sectores plenamente inmersos en la competencia internacional.

- (2) Ahora bien, los transportes marítimos constituyen un caso particular⁽¹¹⁾. En sus directrices sobre ayudas de Estado de 1989, la Comisión consideró que «pueden considerarse compatibles con el mercado común las ayudas en materia de seguridad social y de imposición de los ingresos de los trabajadores del mar destinadas a reducir, sin perjudicar el nivel de seguridad social de estos trabajadores, las cargas de las compañías navieras derivadas de la explotación de buques matriculados en la Comunidad». El Órgano de Vigilancia considera válido este enfoque para el EEE.
- (3) El sector del transporte marítimo registra cierto exceso de capacidad a escala mundial y se halla ante una competencia internacional muy fuerte. Sin embargo, el problema de los sectores industriales con exceso de capacidad o en crisis es que las ayudas pueden trasladar las dificultades —y los problemas de desempleo— hacia los competidores del EEE que no se benefician de las mismas ventajas. En los transportes marítimos, la demanda de calidad está aumentando y se considera que este mercado posee un potencial de crecimiento. Por otro lado, se observa una carencia a escala mundial de marinos formados y cualificados. Por consiguiente, no conviene frenar las ayudas de fomento del empleo, especialmente para los marinos del EEE cualificados. El grado de cooperación entre compañías por medio de conferencias, consorcios, etc., en la explotación del tráfico de línea, así como la importancia del tráfico extranacional en las operaciones de transporte de productos a granel indican que el centro de gravedad de la competencia se halla entre compañías del EEE y otras de terceros países. Por último, las diferencias entre los países con salarios bajos y los Estados EEE son muy importantes y la competitividad y el empleo pueden mejorar de forma duradera si se introducen nuevas tecnologías de producción, innovación, calidad y formación. Esta conclusión, que puede aplicarse a la mayor parte de los sectores industriales, no se aplica al sector del transporte marítimo por las razones expuestas en el punto 24A.1.
- (4) Por consiguiente, el objetivo prioritario de las medidas de apoyo al sector marítimo debe reducir los distintos costes y cargas fiscales de los armadores y de los marinos del EEE (es decir, de aquellos que estén sujetos a la fiscalidad y a la normativa social de un Estado EEE) para que alcancen niveles comparables a los del resto del mundo. Estas medidas deben fomentar directamente el desarrollo del sector y el empleo, en lugar de proporcionar una asistencia general.
- (5) Así pues, en relación con este objetivo, deberían autorizarse las siguientes medidas sobre costes salariales en el transporte marítimo del los Estados de la AELC:
 - reducción de las contribuciones sociales de los marinos del EEE que naveguen en buques matriculados en un Estado EEE;
 - reducción del impuesto sobre la renta para los trabajadores del mar del EEE que naveguen en buques matriculados en un Estado EEE.
- (6) Para este tipo de ayuda, puede incluso autorizarse una reducción a cero de las deudas, de tal forma que los Estados de la AELC puedan establecer los costes laborales en niveles comparables a la norma mundial, que suele significar una exención de las obligaciones fiscales y sociales para los marinos. Sin embargo, no pueden autorizarse ayudas sobre los salarios netos de los trabajadores del mar del EEE, ya que podría suponer un falseamiento de la competencia entre los Estados EEE. Pese a la reducción de las cargas fiscales, seguirá siendo interesante para los armadores negociar acuerdos salariales con los miembros de tripulación potenciales y con sus representantes sindicales. Los marinos de los Estados EEE con salarios bajos seguirán suponiendo una ventaja con respecto a los marinos de los Estados EEE en que los salarios son más elevados. En cualquier caso, la contratación de marinos del EEE seguirá siendo más cara, si se compara con la mano de obra más barata en el mercado mundial. Esta medida no presenta, por tanto, ningún riesgo de compensación excesiva.

- (7) Por razones fiscales internas, algunos Estados EEE no aplican tipos reducidos como se ha mencionado anteriormente, sino que prefieren compensar parcial o totalmente a los armadores por los costes derivados de dichas exacciones. En general, este enfoque puede considerarse equivalente al sistema de tipo reducido considerado anteriormente, siempre que exista una relación clara con dichas exacciones, no haya ningún elemento de compensación excesiva, el sistema sea transparente y no pueda dar lugar a abusos.

24A.4. *Relevo de las tripulaciones*

- (1) Las ayudas al relevo de las tripulaciones constituyen una medida separada que puede considerarse de interés común para las Partes contratantes. El objeto de estas ayudas es reducir los costes de contratación de trabajadores del mar del EEE, especialmente a bordo de buques que navegan en aguas lejanas. Aunque en 1989 las directrices de la Comisión limitaron este tipo de ayuda al 50 % del total de los costes incurridos, el nuevo planteamiento no recomienda establecer un límite específico para este tipo de medida (véase el punto 24A.10). Las ayudas podrán concederse en forma de pagos o de reembolso de los costes de repatriación de los trabajadores del mar del EEE que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados EEE.

24A.5. *Ayudas a la inversión*

- (1) En la actualidad, algunos Estados EEE sólo conceden ayudas a los buques nuevos, mientras que otros conceden también ayudas para la adquisición de determinados buques de ocasión, o para conversión o modernización de buques existentes. En general, estos sistemas han creado o mantenido cierto exceso de capacidad, que se reflejan en una disminución de los niveles de fletes e incitan a los operadores del EEE a reducir los costes, en muchos casos mediante el cambio de pebellón. Además, en ocasiones este sistema ha animado a los armadores a adoptar decisiones de compraventa de buques por consideraciones fiscales y no tanto comerciales.
- (2) La concesión de subvenciones para la renovación de las flotas no suele producirse en los demás modos de transporte (transporte por carretera y transporte aéreo). Dado que suelen falsear la competencia, no suelen justificarse este tipo de ayudas, salvo si se inscriben en una forma estructural destinada a reducir las capacidades globales.
- (3) La ayuda de la inversión para nuevos buques debe cumplir con las disposiciones del Acto sobre ayuda a la construcción naval mencionadas en el punto 1B del anexo XV del Acuerdo EEE (véase el punto 24A.2.1.2) o a cualquier otra legislación del EEE que pueda reemplazarlo.
- (4) De conformidad con las presentes directrices, podrán autorizarse las ayudas a la inversión en determinadas circunstancias, con arreglo a los objetivos de seguridad marítima, para mejorar el equipo de los buques inscritos en los registros de los Estados EEE y para fomentar el uso de buques fiables y no contaminantes. Por ejemplo, podrán autorizarse incentivos para que los registrados en el EEE rebasen el cumplimiento de las normas obligatorias de seguridad y medio ambiente establecidas en los convenios internacionales y anticipen la aplicación de normas más estrictas, acordadas pero no en vigor de tal forma que refuercen los controles correspondientes. Estas ayudas deberán ajustarse, si procede, a las disposiciones sobre construcción naval mencionadas en el punto 24A. 2.1.2.
-
- (5) Una de las características del sector de los transportes marítimos es su gran movilidad, por lo que las ayudas regionales a las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas, generalmente en forma de ayudas a la inversión para las compañías que invierten en estas regiones, sólo podrán autorizarse si todo indica que redundarán en beneficio de estas regiones en un plazo razonable. Tal sería el caso si las inversiones se destinan a construir depósitos especializados o a adquirir instalaciones de transbordo fijas. Sólo podrán autorizarse estas ayudas a la inversión para las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas si se ajustan también a las normas sobre las ayudas regionales (véase el punto 24A.6, a continuación).

24A.6. Ayudas regionales con arreglo a las letras a) y c) del apartado 3 del artículo 61

- (1) En lo que se refiere a las ayudas regionales, el Órgano de Vigilancia aplicará las normas generales establecidas en la Parte VI de las presentes Directrices (normas sobre ayudas regionales) o sus modificaciones posteriores.

24A.7. Formación

- (1) Muchos de los planes de formación impartidos a los marinos con el apoyo del Estado no se consideran ayudas de Estado, habida cuenta de su naturaleza general (profesional o universitaria). Por consiguiente, no han de ser notificados para examen al Órgano de Vigilancia.
- (2) Ahora bien, si puede considerarse que el plan de formación incluye elementos de ayuda de Estado, deberá ser notificado. Tal será el caso, por ejemplo, si se trata de un programa específico de formación a bordo y si el apoyo financiero del Estado se abona a la organización que imparte la formación, al cadete, al marino o al armador. Se autorizarán algunas ayudas de Estado para formación siempre que cumplan los requisitos generales que establece el Órgano de Vigilancia (proporcionalidad, no discriminación, transparencia y, si procede, las relacionadas con la formación impartida a bordo de buques matriculados en el EEE). Excepcionalmente, las formaciones impartidas a bordo de otros buques podrán acogerse a ayuda si así justifica con criterios objetivos (por ejemplo, la falta de puestos disponibles en buques matriculados en un Estado EEE).
- (3) En la medida en que se abona la ayuda financiera para una formación a bordo, en principio el aprendiz no deberá ser un miembro activo de la tripulación, sino que deberá hallarse a bordo en calidad de supernumerario. Se trata de garantizar que no se abonen ayudas al salario neto a trabajadores del mar por tareas que suelen asignarse a los miembros de la tripulación.
- (4) Asimismo, para preservar y ampliar los conocimientos marítimos y la competitividad de las industrias marítimas del EEE, se necesitan nuevos esfuerzos de investigación y desarrollo, en materia de calidad, productividad, seguridad y protección del medio ambiente. Se podrán conceder ayudas de Estado para estos proyectos con arreglo a los límites que establece el Acuerdo EEE⁽¹²⁾.

24A.8. Ayudas de reestructuración (incluidas las privatizaciones)

- (1) Aunque las directrices sobre el salvamento y la reestructuración de las empresas en crisis⁽¹³⁾ sólo se aplican a los transportes si se tiene en cuenta la naturaleza específica de este sector, el Órgano de Vigilancia las aplicará en el caso de las ayudas de reestructuración a las compañías marítimas.

24A.9. Obligaciones de servicio público y contratos

- (1) En principio, las ayudas directas destinadas a cubrir las pérdidas de explotación son incompatibles con el Acuerdo EEE. Sin embargo, podrá autorizarse en principio, la concesión directa de subvenciones para las obligaciones de servicio público (OSP). Se entiende por obligación de servicio público cualquier obligación impuesta a una compañía para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas de continuidad, regularidad, capacidad y tarificación que la compañía no aceptaría si sólo tuviese en cuenta sus intereses comerciales.
- (2) Algunas OSP pueden ser impuestas a servicios regulares con destino a puertos de regiones periféricas de los Estados EEE o para rutas con poco servicio que sin embargo se consideran vitales para el desarrollo económico de la región de que se trata, en aquellos casos en que las fuerzas del mercado no garantizarían un nivel de prestación suficiente.
- (3) En su evaluación de los contratos sobre OSP, el Órgano de Vigilancia suele considerar que el reembolso de las pérdidas de explotación directamente derivadas del cumplimiento de determinadas obligaciones de servicio público no constituyen ayuda estatal a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 61 del Acuerdo EEE. Por consi-

guiente, no se requiere la notificación que establece el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo nº 3 del Acuerdo de vigilancia y jurisdicción, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- para que los contratos de servicio público sean compatibles con el Acuerdo EEE y no constituyan ayudas de Estado, el Órgano de Vigilancia cuenta con que se recurra a licitaciones públicas, ya que la elaboración y aplicación de estos regímenes ha de ser transparente y no ha de impedir la competencia;
 - las licitaciones deberán ser objeto de una publicidad adecuada y todos los requisitos sobre nivel y frecuencia del servicio, capacidad, precios y normas de obligado cumplimiento deberán especificarse de forma clara y transparente para garantizar que todas las compañías del EEE con derecho de acceso a una ruta determinada (de conformidad con la normativa del EEE) tengan igualdad de oportunidades;
 - a continuación, el Estado de la AELC podrá conceder un contrato al licitador seleccionado (es decir, salvo en casos excepcionales y debidamente justificados, al que solicita la menor compensación financiera) y reembolsar los costes adicionales incurridos por el operador por la prestación de este servicio. Estos costes deberán estar directamente relacionados con el déficit que efectivamente haya registrado el operador. Deberá contabilizarse por separado cada uno de estos servicios, para poder comprobar que no haya compensaciones excesivas o subvenciones cruzadas y para evitar que el sistema permita una gestión y unos métodos de explotación inadecuados. Si un Estado de la AELC concede una subvención sobre esta base y dicha subvención no supera el importe de los costes adicionales incurridos (y el rendimiento del capital invertido es razonable), el régimen no se considerará ayuda de Estado.
- (4) La duración de los contratos de servicio público debe limitarse a un plazo razonable (en principio, no deberá superar cinco años), ya que con contratos mucho más largos existe el peligro de crear un monopolio (privado). Al expirar el contrato, deberán ser objeto de una nueva licitación, de conformidad con el procedimiento descrito anteriormente.
- (5) Sólo podrá limitarse el acceso a la ruta a una sola compañía si, en el contrato de servicio público otorgado de conformidad con el procedimiento indicado, ningún competidor presta servicios regulares o demuestra su voluntad de prestarlos. En cualquier caso, si se admiten restricciones o exclusivas, tendrán que cumplirse los requisitos del artículo 59 del Acuerdo EEE.
- (6) Cabe indicar que si se demuestra que un Estado de la AELC no ha seleccionado la oferta más barata o si se reciben quejas por una supuesta falta de lealtad en el procedimiento de adjudicación, el Órgano de Vigilancia solicitará los datos pertinentes para comprobar si la concesión incluye elementos de ayuda de Estado. En caso de incumplimiento del procedimiento que establece el Acuerdo de vigilancia y jurisdicción, el Órgano de Vigilancia podrá adoptar una medida provisional por la que se suspenda el pago de la ayuda y, si procede, incoará el procedimiento del apartado 2 del artículo 1 del Protocolo nº 3 del Acuerdo de vigilancia y jurisdicción.
-
- (7) Aunque se considera adecuado que los Estados de la AELC recurran todo lo posible a los procedimientos mencionados, podrán justificarse algunas excepciones, por ejemplo, en el caso del cabotaje insular con servicios de transbordadores regulares. En tales casos, deberán notificarse estas medidas, que serán evaluadas con arreglo a las normas generales sobre ayudas de Estado. En su evaluación de la compatibilidad con el Acuerdo EEE, el Órgano de Vigilancia comprobará si la ayuda puede suponer importantes desvíos de tráfico o una compensación excesiva que permitiría a la compañía seleccionada financiar mediante subvenciones cruzadas actividades en que compiten otras compañías del EEE.

24A.10. Limitación de las ayudas

- (1) Como se ha mencionado anteriormente, algunos Estados EEE ayudan a su sector marítimo por medio de reducciones fiscales, mientras que otros prefieren abonar una ayuda directa, por ejemplo, en forma de reembolso de los impuestos sobre los ingresos de los marinos. Habida cuenta de la falta de armonización actual entre los sistemas fiscales de Estados EEE, el Órgano de Vigilancia considera que deberían mantenerse ambas posibilidades. Es obvio que en determinados casos pueden combinarse estos dos enfoques. Sin embargo, se corre el riesgo de una acumulación de ayudas a un nivel desproporcionado con respecto al interés común de las Partes contratantes, lo que podría desembocar en una carrera de subvenciones entre los Estados EEE.
- (2) El nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y del impuesto sobre sociedades de las compañías marítimas. Para evitar posibles falseamientos de la competencia, no podrán concederse beneficios superiores por medio de otros sistemas de ayuda. Por consiguiente, aunque cada régimen de ayuda notificado por un Estado EEE se evaluará en función de sus méritos propios, se considera que el importe de ayuda total en forma de pagos directos concedido en virtud de lo dispuesto en los puntos 24A.3 a 24A.6 no deberá superar el importe total de los impuestos y contribuciones sociales ingresados por las actividades de transporte marítimo y los marinos; de no ser así, las condiciones comerciales se verían afectadas en una medida contraria a las disposiciones del Acuerdo EEE, y que la ayuda no sería proporcionada con respecto al objetivo.

24A.11. Observaciones finales

- (1) La aplicación de estas Directrices requiere disciplina tanto por parte de las autoridades nacionales como del Órgano de Vigilancia de la AELC, especialmente en lo que se refiere a las obligaciones de notificación y al cumplimiento de los plazos. Para agilizar el análisis de las medidas de ayuda, los Estados EEE deberán notificar al Órgano de Vigilancia los proyectos de ayuda, con todos los datos pertinentes para su evaluación, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo n° 3 del Acuerdo de vigilancia y jurisdicción. El Órgano de Vigilancia considerará que un Estado EEE incumple sus obligaciones de notificación si aplica una medida de ayuda que no haya sido notificada ni aprobada por el Órgano de Vigilancia, bien por la vía legislativa nacional o contrayendo compromisos financieros con respecto a beneficiarios potenciales.
- (2) El Órgano de Vigilancia hará uso de todos los instrumentos de que dispone para garantizar que los Estados EEE cumplen las obligaciones que establece el apartado 3 del artículo 1 del Protocolo 3 del Acuerdo de vigilancia y jurisdicción, véase el capítulo 6 de las presentes Directrices (especificidades relativas a las ayudas ilegales por razones de procedimiento).
- (3) El Órgano de Vigilancia de la AELC y la Comisión, con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, procurarán garantizar que los nacionales y las empresas de todos los Estados EEE tengan pleno acceso, sin discriminación alguna, a las instalaciones, productos y servicios de un Estado EEE⁽¹⁴⁾. En el caso de un establecimiento realizado mediante la inscripción en un registro de navegación, este principio se aplica desde la sentencia del Tribunal de Justicia de 1991 en el asunto C-221/89, *The Queen contra Secretary of State for Transport, ex parte: Factor-tame Ltd. et al.*⁽¹⁵⁾. Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en las adaptaciones específicas g) y h) al Acto aludido en el punto 1 del Anexo XII del Acuerdo EEE (Directiva 88/361/CEE del Consejo para la aplicación del artículo 67 del Tratado), el Órgano de Vigilancia considera que este mismo principio, en virtud del artículo 6 del Acuerdo EEE, es aplicable también en el contexto del Acuerdo EEE. Asimismo, no podrá haber discriminación entre compañías establecidas en Estados EEE por razones de nacionalidad.
- (4) El Órgano de Vigilancia de la AELC evaluará los efectos de los regímenes de ayuda para garantizar que no se producen falseamientos de la competencia en el comercio entre Estados EEE y que se alcanzan los objetivos del EEE.

- (5) Las presentes directrices entrarán en vigor el día de su aprobación por el Órgano de Vigilancia de la AELC. Los regímenes existentes en el momento de la entrada en vigor del Acuerdo EEE el 1 de enero de 1994 y los regímenes autorizados posteriormente por el Órgano de Vigilancia se revisarán a la luz del apartado 1 del artículo 1 del Protocolo nº 3 del Acuerdo de vigilancia y jurisdicción.

(¹) Este capítulo corresponde a las directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo adoptadas por la Comisión Europea el 6 de mayo de 1997 (DO C 205 de 5. 12. 1997).

(²) Esta observación se basa *inter alia* en comentarios, con fecha de 24 de octubre de 1996, del Comité permanente de los Estados de la AELC en la comunicación de la Comisión "Hacia una nueva estrategia marítima".

(³) El paquete de 1986 (DO L 378 de 31. 12. 1986, pp: 1, 4, 14 y 21) incluye cuatro Reglamentos:

— Reglamento (CEE) nº 4055/86 relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países, modificado por el Reglamento (CEE) nº 3573/90 (DO L 353 de 17. 12. 1990, p. 16);

— Reglamento (CEE) nº 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos;

— Reglamento (CEE) nº 4057/86 relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos;

— Reglamento (CEE) nº 4058/86 sobre una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico.

(⁴) Hay que señalar que el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), en el momento de escribir esto aún no está integrado en el Acuerdo EEE, pero el asunto figura en la agenda del Comité conjunto EEE desde hace mucho tiempo.

(⁵) Hay que observar que, reconociendo la disminución de la competitividad de las banderas comunitarias, la Comisión propuso en 1989 una serie de medidas positivas. Éstas incluían un registro comunitario de buques ("EUROS"), que se gestionaría al mismo tiempo que los primeros registros nacionales de los Estados miembros y garantizaría las ayudas estatales a los navieros a cambio de aceptar ciertas obligaciones en cuanto al empleo de ciudadanos comunitarios en la tripulación. Sin embargo, al final, el Consejo no pudo aceptar el enfoque del EUROS.

(⁶) Directiva 90/684/CEE del Consejo sobre ayudas a la construcción naval (DO L 380 de 31. 12. 1990), modificada en último lugar por la Directiva 94/73/CE (DO L 351 de 31. 12. 1994) y prolongada por los Reglamentos (CE) nº 3094/95 (DO L 332 de 30. 12. 1995) y (CE) nº 1904/96 del Consejo (DO L 251 de 3. 10. 1996). El acto ha sido adaptado a efectos del Acuerdo EEE mediante las decisiones del Comité Mixto EEE nº 21/95 (DO L 158 de 8. 7. 1995; Suplemento del EEE nº 25 de 8. 7. 1995), 16/96 (DO L 124 de 23. 5. 1996; Suplemento EEE del DO nº 22 de 23. 5. 1996) y nº 58/96 (DO L 182 de 10. 7. 1997; Suplemento EEE del DO nº 29 de 10. 7. 1997).

(⁷) Véanse los capítulos 19 y 20 de las presentes Directrices.

(⁸) Respecto de la definición de registros de los Estados EEE, véase el Anexo VIII de las presentes Directrices.

(⁹) Libro Blanco de la Comisión "El curso futuro de la política común de los transportes", COM(92) 494 final.

(¹⁰) Esta cuestión se abordó en la notificación de la Comisión sobre el control de las ayudas de Estado y reducción de los costes salariales (DO C 1 de 3. 1. 1997). Esta notificación no se ha integrado en las presentes Directrices sobre ayudas estatales del Órgano de Vigilancia de la AELC.

(¹¹) La situación especial del sector del transporte marítimo a este respecto fue aceptada por la Comisión en 1989, al adoptar las primeras Directrices sobre ayudas estatales a este sector.

(¹²) Véanse los capítulos 14 (Ayudas estatales de investigación y desarrollo) y 15 (ayudas estatales en favor del medio ambiente) de las presentes Directrices.

(¹³) Véase el capítulo 16 de las presentes Directrices.

(¹⁴) No obstante, se hace referencia al hecho aludido en una nota de pie de página en el anterior apartado 24A.1.2, 3), que el Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo (cabotaje marítimo) aún no se ha integrado en el Acuerdo EEE.

(¹⁵) Recopilación 1991, p. I-3905.

ANEXO VIII

DEFINICIÓN DEL CONCEPTO DE REGISTRO DE UN ESTADO EEE A EFECTOS DE LAS NORMAS DEL CAPÍTULO 24A SOBRE AYUDAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO

Se entenderá por "registro de un Estado EEE" un registro sujeto a la legislación de un Estado miembro de la CE o de un Estado de la AELC parte del Acuerdo EEE en los territorios de la Comunidad Europea o de los Estados de la AELC.

1. Todos los primeros registros de los Estados EEE son registros de Estados EEE.
2. Constituyen asimismo registros de un Estados EEE los siguientes registros, situados en Estados EEE y sujetos a su legislación:
 - Registro Internacional Danés (DIS),
 - Registro Internacional Alemán (ISR),
 - Registro Internacional de Madeira (MAR),
 - Registro de las islas Canarias,
 - Registro Internacional Noruego (NIS).
3. Los demás registros no se considerarán registros de los Estados EEE, incluso si constituyen en la práctica la primera alternativa para los armadores establecidos en dichos Estados EEE. En efecto, estos registros se sitúan en territorios en que el Tratado CE, y por lo tanto el Acuerdo EEE, no se aplica, ya sea parcial o totalmente, y están sujetos a la legislación de dichos territorios. Por consiguiente, no se considerarán registros de los Estados EEE los registros siguientes:
 - el registro de las islas Kerguelen (el Tratado CE no se aplica en este territorio);
 - el registro de las Antillas Neerlandesas (se trata de un territorio asociado. Sólo se aplica en él la parte IV del Tratado. Dispone de su propio régimen fiscal);
 - los registros de:
 - la Isla de Man [sólo algunas partes del Tratado CE se aplican en esta isla — véase la letra c) del apartado 5 del artículo 227 del Tratado. La legislación fiscal es competencia exclusiva del Parlamento de la Isla de Man];
 - Bermudas e Islas Caimán (estas islas se incluyen en los territorios asociados a la Comunidad. Sólo se aplica en ellas la parte IV del Tratado. Disponen de autonomía fiscal).
4. El Tratado se aplica plenamente en Gibraltar y, aunque este territorio no se considere parte del Reino Unido, su registro se considera un registro de Estado EEE a efectos de las presentes Directrices.

Hecho en Bruselas, el 16 de julio de 1997.

Por el Órgano de Vigilancia de la AELC

Hannes HAFSTEIN

Presidente en funciones