

Comunicación C(2004) 43 de la Comisión — Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo

(2004/C 13/03)

1. INTRODUCCIÓN

El Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» recalca la importancia capital de los servicios de transporte marítimo para la economía de la UE. El 90 % de los intercambios comerciales entre la Comunidad y el resto del mundo se realiza a través del transporte marítimo. El transporte marítimo de corta distancia constituye el 69 % del volumen de mercancías transportadas entre los Estados miembros (este porcentaje es del 41 % si se incluye el transporte nacional). El sector comunitario del transporte marítimo con sus actividades conexas sigue siendo uno de los más importantes del mundo.

Las compañías marítimas de los Estados miembros todavía controlan aproximadamente un tercio de la flota mundial. La adhesión en 2004 de Chipre y Malta ⁽¹⁾ aportará una dimensión marítima aún mayor a la Unión: los registros marítimos de estos dos países representan en estos momentos alrededor del 10 % del tonelaje mundial.

Desde los años 70, la flota europea se enfrenta a la competencia de buques registrados en terceros países poco preocupados por la observancia de las normas sociales y de seguridad vigentes en el plano internacional.

Esta falta de competitividad de los pabellones comunitarios fue reconocida a finales de los años 80 y, a falta de medidas comunitarias de armonización, varios Estados miembros adoptaron diferentes fórmulas de ayuda a los transportes marítimos. Las estrategias adoptadas y los presupuestos asignados para las medidas de apoyo difieren de un Estado miembro a otro, y reflejan la actitud de dichos Estados en relación con las ayudas públicas o su análisis de la importancia del sector marítimo.

Además, para impulsar la vuelta al registro comunitario de los buques, los Estados miembros suavizaron las normas relativas a las tripulaciones, en particular mediante la creación de segundos registros.

Los segundos registros incluyen, por una parte, los «registros offshore» pertenecientes a territorios que gozan de una mayor o menor autonomía en relación con un Estado miembro y, por otra parte, los «registros internacionales» directamente vinculados al Estado que los ha creado.

A pesar de los esfuerzos realizados, una gran parte de la flota de la Comunidad continúa enarbolando pabellones de terceros países. En realidad, los registros de los terceros países que aplican políticas de matrícula abierta (algunas de las cuales se

denominan «banderas de conveniencia») siguieron y siguen disfrutando de una importante ventaja competitiva sobre los registros de los Estados miembros de la Comunidad.

Ayudas al sector marítimo desde 1989

A la vista de las diferencias constatadas entre los regímenes de ayudas adoptados por los Estados miembros frente a la competencia creciente de los buques que enarbolan pabellón no comunitario, la Comisión definió en 1989 sus primeras directrices en la materia, con el fin de lograr una cierta convergencia entre las medidas de los Estados miembros. El método, no obstante, resultó ineficaz y el declive de las flotas comunitarias continuó. Las directrices fueron objeto de una revisión, que dieron lugar a la Comunicación de 1997 en la que se definen nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo ⁽²⁾.

En estos últimos años, la principal novedad en lo que atañe a las medidas de apoyo de los Estados miembros al transporte marítimo es la extensión generalizada en Europa de los sistemas tributarios de tarifa única en función del tonelaje («impuesto sobre el tonelaje»). Este impuesto, que entró en vigor muy pronto en Grecia, se extendió progresivamente a los Países Bajos (1996), Noruega (1996), Alemania (1999), Reino Unido (2000), Dinamarca, España, Finlandia (2002) e Irlanda (2002). Bélgica y Francia también decidieron implantarlo en 2002, mientras que el Gobierno italiano estudia esta posibilidad.

Resultados de las medidas propuestas por los Estados miembros y aprobados por la Comisión comparados con los objetivos generales de las directrices revisadas de 1997

a) Evolución de la flota bajo pabellón comunitario (competitividad de la flota)

De acuerdo con las respuestas facilitadas por los Estados miembros a mediados de 2002 al cuestionario de la Comisión y los datos estadísticos más recientes ⁽³⁾, los Estados miembros que introdujeron medidas de ayuda, en particular por medio de reducciones fiscales, consiguieron la vuelta al registro bajo pabellón nacional de un volumen de tonelaje importante, si se tienen en cuenta todos los registros. En términos de porcentaje, la flota inscrita en los registros de los Estados miembros aumentó en un 0,4 % de media al año en número de buques, en un 1,5 % en tonelaje y en un 12,4 % en el caso de los buques portacontenedores. Aunque en el caso de los primeros registros se observa que el número de unidades registradas desciende prácticamente en todas partes durante el período 1989-2001, estas cifras pueden considerarse como una inversión de la tendencia al abandono de los pabellones comunitarios observada hasta 1997.

⁽¹⁾ Respectivamente, el sexto y el quinto registros mundiales de buques en términos de tonelaje (buques de más de 300 gt. Fuente: ISL 2001).

⁽²⁾ Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (97/C 205/05) (DO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

⁽³⁾ ISL, Shipping Statistics 2001.

Al mismo tiempo, no obstante, la cuota de los registros de los Estados miembros en el tonelaje mundial disminuyó ligeramente. En un contexto de crecimiento de la flota mundial, el crecimiento de la flota bajo control comunitario matriculada bajo pabellón de terceros países fue más rápido que el de la flota matriculada bajo pabellones de los Estados miembros.

b) Evolución del empleo

Según las estimaciones más recientes, el número de marinos a bordo de buques bajo pabellón de la UE habría pasado de 188 000 en 1996 a aproximadamente 180 000 en 2001⁽¹⁾. En la actualidad, el número total de ciudadanos de la Comunidad empleados a bordo de buques que enarbolan pabellón comunitario se acerca a 120 000, cifra que supone un descenso del 40 % con relación a 1985, mientras que el número de ciudadanos de terceros países empleados a bordo de buques de la UE aumentó de 29 000 en 1983 a cerca de 60 000 en la actualidad. Para evaluar la disminución del número total de marinos, conviene tener presentes los siguientes factores:

- Por una parte, la productividad por buque siguió aumentando. Por lo tanto, una tripulación menos numerosa permite transportar un volumen igual, o incluso superior, al transportado en el pasado.
- Por otra parte, la flota bajo pabellón de la Comunidad se renovó durante el período 1997-2001; la edad media de los buques pasó de estar en torno a los 22,9 años a los 17,2 años. El 35 % de la flota en servicio a 1 de enero de 2001 se había construido durante el período de 1996-2000. Las nuevas unidades, con una tecnología más avanzada, necesitan tripulaciones mejor formadas, pero con menos efectivos.

No obstante, entre los Estados miembros aparecen diferencias notables en la tasa de empleo de los marinos comunitarios. Sin embargo, estas cifras no indican una inversión de la tendencia de la flota bajo pabellón comunitario a depender cada vez más de marinos de terceros países. Esta tendencia ya fue puesta de manifiesto por la Comisión en 2001 en su Comunicación sobre la formación y la contratación de la gente de mar⁽²⁾.

c) Contribución al conjunto de la actividad económica

Las industrias marítimas están indisolublemente vinculadas al transporte marítimo. Esta complementariedad es un argumento importante en favor de medidas positivas que tengan como finalidad el mantenimiento de una flota dependiente de armadores comunitarios. De hecho, el transporte marítimo es uno de los eslabones de la cadena del transporte en general y de la cadena de las industrias marítimas en particular, por lo que las medidas destinadas a mantener la competitividad de la flota europea también tienen repercusiones en las inversiones en tierra de las

industrias marítimas conexas⁽³⁾ y en la contribución de los transportes marítimos a la economía de la Comunidad en su conjunto y al empleo en general.

La importancia del transporte marítimo y de todo el sector marítimo varía considerablemente según el país de que se trate. Sin embargo, la importancia del sector marítimo europeo y su impacto económico directo queda claramente reflejada con las siguientes cifras: 1 550 000 empleos directos, un volumen de negocios de 160 000 millones de euros en 1997 [alrededor del 2 % del PIB de la Comunidad⁽⁴⁾]. Los datos de Dinamarca (3 % del PIB generado por el sector marítimo) Grecia (2,3 %) y los Países Bajos (2 %) pueden servir de ejemplo válido.

En este contexto, por lo tanto, no puede dejar de señalarse que la flota gestionada por empresarios europeos con sede en la Comunidad ha permanecido en un nivel aproximado del 34 % del tonelaje mundial, a la vez que éste aumentaba un 10 % durante el mismo período. Habida cuenta de la movilidad de la industria marítima y de las facilidades que ofrecen los terceros países, cabe concluir que las medidas de apoyo al transporte marítimo pueden contribuir a evitar una deslocalización generalizada de las industrias conexas.

En conclusión, puede afirmarse que, en aquellos casos en que se han adoptado medidas basadas en las Directrices de 1997, se ha logrado detener el declive estructural de los registros comunitarios y de la flota de la Comunidad, y que los objetivos fijados por la Comisión se han alcanzado, al menos en parte.

No obstante, el porcentaje de registros de libre matrícula en el tonelaje mundial siguió aumentando, pasando del 43 % en 1996 al 54 % en 2001, y nada indica que vaya a producirse una inversión significativa de esta tendencia, que ha sido y sigue siendo testigo del recurso cada vez más frecuente a marinos de terceros países. La campaña lanzada estos últimos años debe prolongarse, pero es necesaria una mejor orientación. Las medidas en favor de los marinos de la Comunidad deben ser objeto, fundamentalmente, de un seguimiento más activo.

Los resultados de las medidas adoptadas por los Estados miembros y autorizadas por la Comisión deberán ser objeto de un análisis sistemático.

Consecuentemente, y aunque en principio las ayudas al funcionamiento debían ser excepcionales, temporales y decrecientes, la Comisión considera que las ayudas de Estado a la industria marítima europea siguen estando justificadas y el enfoque adoptado por las Directrices de 1997 era correcto. La presente comunicación se basa, por tanto, en el mismo enfoque básico.

⁽¹⁾ Número total de marinos comunitarios y no comunitarios.

⁽²⁾ Véase la Comunicación de la Comisión (al Consejo y al Parlamento Europeo) sobre la formación y la contratación de la gente de mar, de 6 de abril de 2001, COM(2001) 188 final.

⁽³⁾ Estas actividades engloban servicios portuarios, logística, construcción, reparación, mantenimiento, inspección y clasificación de buques, gestión de buques e intermediación, actividades bancarias y servicios financieros internacionales, seguros, asesoramiento y servicios profesionales.

⁽⁴⁾ Estudio emprendido por la Comisión Europea, DG Empresa (publicado en el sitio Internet *Europa*).

2. ALCANCE Y OBJETIVOS GENERALES DE LAS DIRECTRICES REVISADAS SOBRE AYUDAS DE ESTADO

La presente comunicación, que sustituye a las Directrices de 1997, pretende establecer los parámetros a partir de los cuales se aprobarán las ayudas de Estado al transporte marítimo, de conformidad con las normas y procedimientos comunitarios previstos por la Comisión en esta materia en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 o en el apartado 2 del artículo 86 del Tratado.

Los regímenes de ayuda no deben perjudicar las economías de los demás Estados miembros y debe demostrarse que no amenazan con distorsionar la competencia entre los Estados miembros en una medida contraria al interés común. Las ayudas de Estado deben limitarse exclusivamente a lo estrictamente necesario para alcanzar su objetivo y han de concederse de forma transparente. Es necesario tener en cuenta el efecto acumulativo de todas las ayudas concedidas por los poderes públicos (ya sea a escala nacional, regional o local).

Las presentes directrices son aplicables a las actividades de «transporte marítimo» tal como se definen en el Reglamento (CEE) n° 4055/86 ⁽¹⁾ y en el Reglamento (CEE) n° 3577/92 ⁽²⁾, es decir: «transporte por mar de pasajeros o de mercancías». Algunos capítulos también hacen referencia al remolque y al dragado.

2.1. Alcance de las directrices revisadas sobre ayudas de Estado

Las presentes directrices cubren todas las ayudas a los transportes marítimos concedidas por los Estados miembros 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, tanto para empresas, como para 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.

Las presentes directrices no incluyen las ayudas a la construcción naval [a efectos de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1540/98 del Consejo ⁽³⁾ o cualquier acto posterior]. Suele considerarse que las ayudas para la inversión en infraestructura no

⁽¹⁾ Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países.

⁽²⁾ Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁽³⁾ DO L 202 de 18.7.1998, p. 1.

constituyen una ayuda de Estado a efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 87 del Tratado 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, la Comisión puede examinar este tipo de inversiones si considera que pueden beneficiar directa o indirectamente a determinados armadores. Por último, la Comisión 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.

2.2. Objetivos generales de las directrices revisadas sobre ayudas de Estado

La Comisión ha insistido en que es necesario incrementar la transparencia de las ayudas de Estado para que no sólo las autoridades nacionales en sentido amplio sean conscientes de sus derechos y obligaciones, sino también las personas físicas y jurídicas. Las presentes directrices pretenden realizar una aportación en este aspecto, aclarando qué regímenes de ayudas de Estado pueden introducirse para apoyar los intereses marítimos de la Comunidad, con el propósito de:

- mejorar un transporte marítimo fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente;
- fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados miembros;
- contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados miembros, al tiempo que se mantiene una flota competitiva global en los mercados mundiales;
- mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos, y
- contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la navegación marítima de corta distancia, de acuerdo con el Libro Blanco sobre la política europea de transportes.

Como regla general, las ayudas de Estado podrán concederse exclusivamente a los buques inscritos en los registros de los Estados miembros. Sin embargo, en algunos casos excepcionales, podrán concederse ayudas a los buques inscritos en los registros mencionados en el punto 3 del anexo, siempre que:

- cumplan las normas internacionales y la normativa comunitaria, fundamentalmente en relación con la seguridad, fiabilidad, prestaciones medioambientales y condiciones de trabajo a bordo;
- sean dirigidos desde la Comunidad;

— su armador esté establecido en la Comunidad y el Estado miembro en cuestión demuestre que el registro contribuye directamente a los objetivos antes citados.

Además, en algunos casos excepcionales, podrán aprobarse ayudas, no ligadas al pabellón enarbolado, si se demuestra claramente el beneficio para la Comunidad.

3. MEDIDAS FISCALES Y SOCIALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD

3.1. Tratamiento fiscal de las compañías marítimas

Un buen número de terceros países dispone de registros marítimos importantes, a veces apoyados en una eficaz infraestructura de servicios internacionales, que atraen a los armadores con un entorno fiscal considerablemente más favorable que el de los Estados miembros. Este entorno fiscal favorable se transformó en un incentivo para las empresas no sólo para cambiar de pabellón sus buques, sino incluso para considerar el traslado de sus actividades. 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 miembro. En este contexto, la mejor solución parece ser la creación de condiciones que permitan una competencia más leal con los pabellones de conveniencia.

Es importante tratar la cuestión de la competencia fiscal entre Estados miembros. Actualmente, nada indica que existan falseamientos de la competencia entre los Estados miembros en una medida contraria al interés común. De hecho, se observa un mayor grado de convergencia en los planteamientos de los Estados miembros con respecto a las ayudas al sector marítimo. El cambio de pabellones entre Estados miembros es un fenómeno raro. La competencia fiscal es sobre todo un problema entre los Estados miembros, 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 disponibles en la Comunidad.

Por esta razón, muchos Estados miembros 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.

Estas reducciones fiscales aplicadas especialmente al sector marítimo se consideran ayudas de Estado. Asimismo, se considera una ayuda de Estado el sistema que consiste en sustituir el régimen normal del impuesto de sociedades por un impuesto sobre el tonelaje. El impuesto sobre el tonelaje implica que el armador paga un importe de impuesto directamente vinculado con el tonelaje explotado. Este impuesto ha de abonarse inde-

pendientemente de los beneficios o pérdidas reales de la empresa.

Estas medidas han permitido preservar empleos de alta calidad en las actividades marítimas en tierra, tales como la gestión vinculada directamente al transporte marítimo y las actividades afines (seguro, corretaje y financiación). Habida cuenta de la importancia de estas actividades para la economía comunitaria 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 del sector comunitario mediante incentivos fiscales y otras iniciativas en materia de formación y de mejora de la seguridad facilitará el desarrollo del transporte marítimo comunitario en el mercado mundial.

La Comisión 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. La Comisión 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 comunitario 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 miembro o a un impuesto reducido en el extranjero si el armador puede demostrar que realiza su gestión en el extranjero.

El objetivo de las ayudas de Estado en el marco de la política común de los transportes marítimos es fomentar la competitividad de las flotas comunitarias en el mercado mundial correspondiente. Por consiguiente, para poder acogerse a los regímenes de reducciones fiscales, es preciso demostrar un vínculo con un pabellón comunitario. 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 miembro 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 la Comunidad. En principio, la documentación facilitada por el Estado miembro para probar la existencia de este vínculo económico deberá incluir información sobre los buques registrados y explotados en la Comunidad, los nacionales de los Estados miembros 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 la Comunidad y que, además, los beneficiarios de estos regímenes deberán estar sujetos al impuesto sobre sociedades en la Comunidad. La Comisión pedirá, por otra parte, pruebas documentales de que todos los buques explotados por las empresas beneficiarias cumplen las normas de seguridad internacionales y comunitarias aplicables, así como las normas sobre condiciones de trabajo a bordo.

Tal como se sostenía en el párrafo anterior, es preciso recordar que, en principio, los regímenes de reducción fiscal exigen un vínculo con el pabellón de uno de los Estados miembros. Antes de que la ayuda se conceda (o confirme) excepcionalmente a las flotas compuestas también de buques que enarbolan otros pabellones, los Estados miembros deben garantizar que las compañías beneficiarias se comprometen a incrementar, o como mínimo a mantener, bajo el pabellón de uno de los Estados miembros la cuota de tonelaje que explotarán bajo dichos pabellones cuando la presente comunicación sea aplicable. Siempre que una empresa controle empresas navieras a efectos de lo dispuesto en el artículo 1 de la Séptima Directiva 83/349/CEE del Consejo ⁽¹⁾, la exigencia de la cuota de tonelaje antes citada será aplicable a la empresa matriz y a las empresas filiales consideradas conjuntamente sobre una base consolidada. Cuando una compañía (o un grupo) incumpla esta exigencia, el Estado miembro en cuestión dejará de aplicar cualquier reducción fiscal a buques adicionales explotados por dicha compañía bajo pabellón no comunitario, a menos que el porcentaje bajo pabellón comunitario del tonelaje global que puede beneficiarse de la reducción fiscal en dicho Estado miembro no haya disminuido en término medio durante el período de notificación contemplado en el próximo apartado. El Estado miembro deberá informar a la Comisión acerca de la aplicación de la excepción. El requisito del porcentaje de tonelaje bajo pabellón de la Comunidad establecido en el presente apartado no se aplicará a las empresas que exploten al menos el 60 % de su tonelaje bajo pabellón de la Comunidad.

En cualquier caso, cuando los regímenes fiscales hayan sido aprobados con el carácter excepcional antes descrito, y con el fin de permitir que el Estado miembro de que se trate elabore cada tres años el informe exigido a tenor del capítulo 12 («Observaciones finales»), los beneficiarios deberán facilitar al Estado miembro de que se trate la prueba de que durante el período en cuestión se han cumplido todas las condiciones necesarias para la excepción del vínculo con el pabellón. Además, en el caso de la flota beneficiaria, deberán presentarse pruebas en el sentido de que se ha respetado la exigencia de la cuota de tonelaje contemplada en el párrafo anterior y de que cada buque de la flota cumple las normas internacionales y comunitarias pertinentes, incluidas las relativas a la seguridad, fiabilidad, prestaciones medioambientales y condiciones de trabajo a bordo. En caso de que los beneficiarios no puedan presentar dichas pruebas, no podrán seguir beneficiándose del régimen fiscal.

Asimismo, es interesante aclarar que, si bien las empresas navieras con sede en la Comunidad son los beneficiarios naturales de los regímenes fiscales antes citados, algunas empresas de gestión de buques establecidas en la Comunidad también podrán acogerse a él, en las mismas condiciones. Las empresas que gestionan los buques son personas morales que ofrecen diferentes tipos de servicios a los armadores, como la supervisión técnica, la contratación y la formación de la tripulación, la gestión de la tripulación y la explotación de los buques. En algunos casos, a los gestores de los buques se les confían tanto la gestión técnica como la gestión de la tripulación de los buques. En este caso, los gestores actúan como «armadores» clásicos en lo que respecta a las operaciones de transporte. Por otro lado, al igual que ocurre en el sector de los transportes marítimos, este sector registra una intensa y creciente competencia a escala internacional. Por estas razones, parece adecuado ampliar la posibilidad de la reducción fiscal a los gestores de buques de esa categoría.

Las empresas gestoras de buques sólo pueden beneficiarse de la ayuda para los buques con respecto a los cuales garantizan la gestión de la tripulación y la gestión técnica en su totalidad. En particular, para poder tener derecho a una ayuda, los gestores de buques deben asumir de parte del propietario la completa responsabilidad de la explotación del buque, así como recibir del propietario todos los deberes y responsabilidades impuestos por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad ⁽²⁾. En caso de que presten también otros servicios especializados, incluso relacionados con el funcionamiento del buque, deberá garantizarse una contabilidad separada para dichas actividades, que no pueden optar a los regímenes de reducción tributaria. La exigencia relativa a la cuota de pabellones de los Estados miembros descrita anteriormente también es aplicable a las empresas que gestionan los buques ⁽³⁾.

Las presentes directrices se aplican exclusivamente al transporte marítimo. La Comisión puede aceptar que dicha noción englobe el remolque en el mar de otros buques, plataformas petrolíferas, etc.

Sin embargo, la Comisión ha podido constatar que en algunos casos los Estados miembros permiten a los remolcadores concebidos para trabajar en el mar, beneficiarse de la ayuda, incluso aunque apenas se utilicen en el mar. Por lo tanto, resulta útil indicar en las presentes directrices la línea de conducta que la Comisión ha adoptado y mantendrá al respecto.

La actividad de «remolque» solo está cubierta por el campo de aplicación de las Directrices si más del 50 % de la actividad de remolque efectivamente realizada por un remolcador durante un año dado constituye «transporte marítimo». El tiempo de espera puede asimilarse proporcionalmente a aquella parte de la actividad total efectivamente realizada por un remolcador que constituye «transporte marítimo». Debe subrayarse que las actividades de remolque realizadas principalmente en los puertos, o que consisten en prestar ayuda a un buque autopropulsado para llegar a puerto, no constituyen un «transporte marítimo» a los efectos de la presente comunicación. No es posible ninguna excepción al principio de vínculo de pabellón en el caso del remolque.

Asimismo, en el caso del dragado, la experiencia adquirida durante los últimos años sugiere que se aclaren algunos puntos.

Las actividades de «dragado», en principio, no pueden optar a las ayudas al transporte marítimo. Sin embargo, las disposiciones fiscales para las empresas (como el impuesto sobre el tonelaje) pueden aplicarse a las dragas cuyas actividades incluyen el «transporte marítimo», es decir, el transporte por alta mar de materiales extraídos — con relación a más del 50 % de su período operativo anual y únicamente con respecto a dichas actividades de transporte. Sólo tendrán derecho a la ayuda las dragas registradas en un Estado miembro (no es posible la excepción del vínculo del pabellón). En dichos casos, es necesaria una contabilidad separada para las actividades de transporte marítimo ⁽⁴⁾.

⁽²⁾ «Código IGS», Código internacional de gestión para la seguridad de la explotación de los buques y la prevención de la contaminación, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante la resolución A.741(18).

⁽³⁾ La Comisión examinará los efectos de estas disposiciones sobre la gestión de los buques tres años después de la aplicación de la presente comunicación.

⁽⁴⁾ Los buques utilizados por estos operadores también extraen o dragan materiales que transportan posteriormente. La extracción o la draga como tal no puede optar a las ayudas de Estado para el transporte marítimo.

⁽¹⁾ DO L 193 de 18.7.1983, p. 1.

Por último, el método para evaluar los sistemas tributarios sobre el tonelaje notificados hasta el momento ha consistido en lo siguiente: se ha calculado un beneficio virtual de los armadores aplicando una tasa de beneficio teórico a su tonelaje; al importe resultante se le ha aplicado el impuesto de sociedades nacional. El importe resultante es el «impuesto del tonelaje» que debe pagarse.

Hasta el momento, las tasas de beneficio teórico facilitadas por los Estados miembros han sido homogéneas. No obstante, puesto que las tasas del impuesto de sociedades pueden variar significativamente en la Comunidad, los impuestos por tonelaje que se deban pagar por el mismo tonelaje podrán ser muy desiguales en los distintos Estados miembros. Con el fin de mantener las actuales condiciones de competencia equitativas, la Comisión aprobará únicamente regímenes que, para el mismo tonelaje, den origen a una carga tributaria bastante próxima a los regímenes ya aprobados.

En cualquier caso, los beneficios de estos regímenes deberán facilitar el desarrollo del sector de los transportes marítimos y del empleo en beneficio del interés de la Comunidad. Por consiguiente, las ventajas fiscales mencionadas deberán limitarse a las actividades de transporte marítimo. Si una compañía de transporte marítimo ejerce asimismo otras actividades comerciales, deberá disponer de una contabilidad transparente para garantizar la separación de las actividades que no estén relacionadas con el transporte marítimo. Este enfoque permitiría a los armadores comunitarios 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 miembros para las demás actividades, así como la remuneración personal de accionistas y directores.

3.2. Costes salariales

Tal como ya se ha mencionado, el transporte marítimo es un sector que registra una competencia internacional feroz. Las medidas de ayuda al sector marítimo deberán destinarse fundamentalmente a reducir los costes y cargas fiscales y de otro tipo que recaen en los armadores de la Comunidad y en los marinos de la Comunidad hasta alcanzar niveles acordes con los estándares mundiales. Dichas medidas deberán fomentar directamente el desarrollo del sector y el empleo, en vez de prestar una asistencia financiera general.

En consonancia con estos objetivos, deberán autorizarse para el transporte marítimo de la Comunidad las siguientes medidas sobre los costes del empleo:

- reducción de los porcentajes de las cotizaciones sociales de los marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados miembros,
- reducción de los porcentajes del impuesto sobre la renta de los marinos comunitarios embarcados en buques matriculados en un Estado miembro.

A efectos del presente punto, se entenderá por «marinos comunitarios»:

- los nacionales de la Comunidad/EEE, en el caso de marinos que trabajen a bordo de buques [incluidos los transbordadores de carga rodada ⁽¹⁾], que presten servicios regulares de pasajeros entre puertos de la Comunidad;
- todos los marinos sujetos a fiscalidad y/o contribuciones a la seguridad social en un Estado miembro, en todos los demás casos.

Las anteriores directrices de 1997 permitían dichas reducciones para todos los marinos a bordo de buques registrados en un Estado miembro que están sujetos al impuesto o a las contribuciones de seguridad social en un Estado miembro. Sin embargo, desde entonces se hizo más evidente que la presión ejercida por la competencia internacional sobre los armadores europeos es muy fuerte en el caso del transporte internacional de mercancías, si bien es más ligera en el caso del transporte regular de pasajeros en el interior de la Comunidad. Por lo tanto, en el primer caso la prioridad fundamental de la ayuda es reforzar la competitividad del sector marítimo europeo. Impedir a los Estados miembros la concesión de reducciones fiscales a todos los marinos, en este caso, tendría efectos muy negativos en la competitividad de los armadores europeos, que podrían verse impulsados a cambiar sus barcos de pabellón. Al mismo tiempo, se ha subrayado que el empleo de ciudadanos europeos es importante en porcentaje y en número en el transporte regular de pasajeros en el interior de la Comunidad. La protección del empleo en la Comunidad es, por lo tanto, un objetivo primordial de la ayuda en este caso.

Por razones fiscales internas, algunos Estados miembros 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.

Para la parte marítima de las actividades de remolque y dragado (transporte marítimo de materiales) deberán concederse ayudas en favor del empleo de marinos comunitarios, por analogía con las normas de este punto, pero únicamente si se trata de marinos comunitarios que trabajen a bordo de remolcadores y dragas autopropulsados registrados en un Estado miembro, que realicen actividades en el mar al menos durante el 50 % de su tiempo de funcionamiento ⁽²⁾.

Por último, es preciso recordar que la ayuda al empleo está cubierta por la excepción por categorías prevista en el Reglamento (CE) n° 2204/2002 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas de Estado para el empleo, que también es aplicable al transporte marítimo ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Véase la letra a) del artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

⁽²⁾ Así pues, las actividades de dragado realizadas principalmente en los puertos pueden no poder optar a la ayuda en favor del empleo de los marinos comunitarios.

⁽³⁾ DO L 337 de 13.12.2002, p. 3.

4. RELEVO DE LAS TRIPULACIONES

La ayuda al relevo de las tripulaciones pretende reducir los costes de contratación de marinos comunitarios, especialmente a bordo de buques que navegan en aguas lejanas. La ayuda, que deberá ajustarse a un límite (tal como se establece en el apartado 11), podrá concederse en forma de pagos o de reembolso de los costes de repatriación de los marinos comunitarios que naveguen a bordo de buques matriculados en los Estados miembros.

5. AYUDAS A LA INVERSIÓN

La concesión de subvenciones para la renovación de las flotas no suele producirse en los demás modos de transporte, como es el caso en el transporte por carretera y en el transporte aéreo. Dado que suelen falsear la competencia, la Comisión nunca se ha mostrado favorable a este tipo de ayudas, salvo si se inscriben en una reforma estructural destinada a reducir las capacidades globales.

La ayuda a la inversión en nuevos barcos debe ajustarse, en cualquier caso, a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1540/98 o a cualquier otra normativa comunitaria que lo sustituya.

No obstante, de conformidad con las presentes directrices, podrán autorizarse las ayudas a la inversión en determinadas circunstancias, con arreglo a la política comunitaria de seguridad marítima, para mejorar el equipo de los buques inscritos en los registros de los Estados miembros y para fomentar el uso de buques fiables y no contaminantes. Por lo tanto, podrán autorizarse incentivos para que los buques registrados en la Comunidad 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 ya acordadas, de tal forma que refuercen los controles correspondientes. Estas ayudas deberán ajustarse, cuando proceda, a las disposiciones comunitarias aplicables a la construcción naval.

Habida cuenta que el sector de los transportes marítimos es extremadamente móvil, las ayudas regionales a las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas, que generalmente adoptan la 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 de las inversiones destinadas a la construcción de depósitos especializados o a la adquisición de instalaciones de transbordo fijas. Sólo podrán autorizarse estas ayudas a la inversión para las compañías marítimas de las regiones menos favorecidas si también se ajustan a las normas sobre las ayudas regionales (véase el punto 6).

6. AYUDAS REGIONALES CON ARREGLO A LAS LETRAS a) Y c) DEL APARTADO 3 DEL ARTÍCULO 87

En lo que se refiere a las ayudas regionales, la Comisión aplicará las normas generales que establecen sus comunicaciones u otras disposiciones sobre las ayudas regionales concedidas por los Estados miembros o las modificaciones posteriores.

7. FORMACIÓN

Es preciso recordar, en primer lugar, que la ayuda a la formación está cubierta por la exención por categorías contemplada en el Reglamento (CE) n° 68/2001 de la Comisión, de 12 de enero de 2001, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas a la formación ⁽¹⁾, que también es aplicable al transporte marítimo.

Por otra parte, muchos 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 académica). Por consiguiente, no han de ser notificadas para su examen a la Comisión.

Si puede considerarse que un plan de formación incluye elementos de ayuda de Estado, la notificación es obligatoria. Tal será el caso, por ejemplo, si se trata de un programa específico de formación a bordo y si el apoyo financiero del Estado miembro se abona a la organización que imparte la formación, al cadete, al marino o al armador. La Comisión adopta una aptitud favorable hacia la ayuda concedida con carácter no discriminatorio para la formación realizada a bordo de buques registrados en un Estado miembro. Excepcionalmente, las formaciones impartidas a bordo de otros buques podrán acogerse a la ayuda si así se justifica con criterios objetivos, como por ejemplo la falta de puestos disponibles en buques matriculados en un Estado miembro.

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 marinos por tareas que suelen asignarse a los miembros de la tripulación.

Asimismo, para preservar y ampliar los conocimientos marítimos y la competitividad de las industrias marítimas de la Comunidad, 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 Tratado.

La ayuda destinada a incrementar y a actualizar las competencias de los oficiales comunitarios se autorizará durante toda su carrera. La ayuda podrá consistir en una contribución al coste de la formación o una compensación del salario pagado al oficial durante el período de formación. Los programas, no obstante, deberán concebirse de forma tal que se impida que la ayuda a la formación se desvíe directa o indirectamente como subvención a los salarios de los oficiales.

También se autorizará la ayuda destinada a la reconversión profesional de los pescadores de altura que deseen trabajar como marinos.

⁽¹⁾ DO L 10 de 13.1.2001, p. 20.

8. AYUDAS DE REESTRUCTURACIÓN

Aunque las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽¹⁾ sólo se aplican a los transportes en la medida en que se tiene en cuenta la naturaleza específica de este sector, la Comisión aplicará dichas directrices, o cualquier otro instrumento comunitario que las sustituya, al análisis de las ayudas para la reestructuración de las compañías marítimas.

9. OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO Y CONTRATOS

En el ámbito del cabotaje marítimo, pueden imponerse obligaciones de servicio público (OSP) o celebrarse contratos de servicio público (CSP) con respecto a los servicios indicados en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3577/92. En el caso de estos servicios, las obligaciones de servicio público y los contratos de servicio público, así como su correspondiente compensación, deben satisfacer las condiciones de dicha disposición y de las normas y procedimientos en materia de ayudas de Estado previstos en el Tratado de acuerdo con la interpretación del Tribunal de Justicia.

La Comisión admite que si un servicio de transporte internacional es necesario para satisfacer necesidades imperiosas de transporte público, puedan imponerse obligaciones de servicio público o celebrarse contratos de servicio público, siempre que cualquier compensación esté sujeta a las normas y procedimientos en materia de ayudas de Estado previstos en el Tratado antes mencionados.

La duración de los contratos de servicio público deberá limitarse a un plazo razonable y no demasiado largo, generalmente del orden de seis años, ya que con contratos por un período mucho más largo existe el peligro de crear un monopolio (privado).

10. AYUDA AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

No existe ninguna definición jurídica de «transporte marítimo de corta distancia». Sin embargo, en la Comunicación de la Comisión sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa de 29 de junio de 1999 ⁽²⁾ aparece una definición práctica en los siguientes términos: «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» ⁽³⁾. En esta Comunicación, la Comisión subrayó el papel de este modo de transporte para favorecer una movilidad duradera y segura, fortalecer la cohesión en el seno de la Unión y mejorar la eficacia del transporte dentro de un planteamiento intermodal. La Comisión es consciente también de que la promoción del transporte marítimo de corta distancia debe realizarse a todos los niveles, tanto comunitario como nacional o regional.

⁽¹⁾ DO C 288 de 19.10.1999, p. 2.

⁽²⁾ Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones — «El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible — Segundo informe bienal de aplicación» COM(1999) 317 final.

⁽³⁾ Comunicación, véase la página 2.

Puesto que el objetivo de la ayuda al transporte marítimo de corta distancia es mejorar la cadena intermodal y descongestionar las carreteras de los Estados miembros, la definición de transporte marítimo de corta distancia que aparece en la comunicación de 1999 deberá restringirse, a los efectos de la presente comunicación, al transporte entre puertos situados en el territorio de los Estados miembros.

La Comisión reconoce que el lanzamiento de servicios de transporte marítimo de corta distancia puede ocasionar dificultades financieras importantes que los Estados miembros podrían querer paliar con el fin de garantizar la promoción de dichos servicios.

Cuando esto suceda, la Comisión podrá aprobar este tipo de ayudas, a condición de que estén destinadas a los armadores a tenor del artículo 1 del Reglamento (CEE) n° 4055/86 con respecto a los buques que enarbolan el pabellón de alguno de los Estados miembros. Dichas ayudas deberán ser notificadas y cumplir las siguientes condiciones:

- que la ayuda tenga una duración que no supere los tres años y que tenga como finalidad la financiación de un servicio marítimo que conecte puertos situados en el territorio de los Estados miembros;
- que el servicio permita que los transportes (fundamentalmente de mercancías) realizados por carretera se realicen total o parcialmente por vía marítima, y sin desviación del transporte marítimo en forma contraria al interés común;
- que la ayuda contemple la aplicación de un proyecto detallado, con un impacto medioambiental preestablecido, respecto de una nueva ruta o la mejora de los servicios de una ruta existente, asociando si es necesario a varios armadores, ya que la misma línea no podrá ser objeto de más de un proyecto financiado y este último no podrá ser renovado, prorrogado ni repetido;
- que la ayuda tenga por finalidad cubrir los gastos operativos del servicio en cuestión ⁽⁴⁾ hasta un 30 %, o financiar la adquisición de equipos de transbordo para la prestación del servicio previsto, hasta un máximo del 10 % de dichas inversiones;
- que la ayuda para la puesta en práctica del proyecto se conceda basándose en criterios transparentes aplicados de forma no discriminatoria a los armadores establecidos en la Comunidad. Normalmente, la ayuda deberá destinarse a un proyecto seleccionado por las autoridades del Estado miembro a través de una licitación de conformidad con las normas comunitarias aplicables;
- que el servicio objeto del proyecto pueda ser comercialmente viable después del período en que tenga derecho a la ayuda pública;

⁽⁴⁾ En caso de financiación comunitaria o de subvencionabilidad al amparo de distintos regímenes de ayuda, la limitación del 30 % se aplicará al total combinado de la ayuda o del apoyo financiero. Debe subrayarse que la intensidad de la ayuda es la misma que la prevista para las acciones de transferencia entre modos de transporte en el marco de la iniciativa comunitaria Marco Polo, véase el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1382/2003 (DO L 196 de 2.8.2003, p. 1).

— que la ayuda no se acumule con compensaciones de servicio público (obligaciones o contrato).

11. LÍMITE MÁXIMO

Como se ha mencionado anteriormente, algunos Estados miembros 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 los Estados miembros, la Comisión 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 niveles desproporcionados con respecto al interés común de la Comunidad, lo que podría desembocar en una carrera de subvenciones entre Estados miembros.

El nivel máximo aceptable de las ayudas es la reducción a cero de las cargas fiscales y sociales aplicables a los marinos y una reducción del impuesto sobre sociedades de las compañías marítimas tal como se describe en el punto 3.1 (penúltimo párrafo). Para evitar posibles falseamientos de la competencia, no podrán concederse beneficios superiores por medio de otros sistemas de ayuda. Por otra parte, aunque cada régimen de ayuda notificado se evaluará en función de sus méritos propios, se considera que el importe de ayuda total concedido en virtud de lo dispuesto en los capítulos 3 al 6 no deberá superar el importe total de los impuestos y contribuciones sociales ingresados por las actividades de transporte marítimo y los marinos.

12. OBSERVACIONES FINALES

La Comisión continuará realizando un seguimiento regular y minucioso de las condiciones del mercado del transporte marítimo. En caso de que éstas cambiasen y, en consecuencia, se redujese o desapareciese la necesidad de la ayuda de Estado, la Comisión adoptará en su debido momento las medidas necesarias.

Todas las nuevas propuestas de medidas notificadas a la Comisión incluirán un calendario que indique los efectos cuantificados previstos durante los próximos seis años para cada objetivo del punto 2. En particular, en dichas propuestas deberá presentarse la rentabilidad macroeconómica esperada del sector

marítimo correspondiente, así como una estimación del número de puestos de trabajo mantenidos o creados.

Con respecto a todos los programas de ayudas (existentes o nuevos) que entran en el ámbito de aplicación de la presente comunicación, los Estados miembros deberán enviar a la Comisión una evaluación de sus efectos durante su sexto año de aplicación.

Cuando la ayuda haya sido aprobada y concedida a un beneficiario en virtud de la excepción del vínculo de pabellón mencionado en el punto 3.1, el Estado miembro de que se trate deberá informar a la Comisión cada tres años a partir de la fecha en que fue concedida la subvención. En este informe, el Estado miembro deberá cuantificar los efectos obtenidos y comparar los resultados con los efectos esperados. Las exigencias de informe establecidas en la presente comunicación entrarán en vigor tras su publicación.

Además, en caso necesario, como por ejemplo a raíz de una queja justificada, el Estado miembro pertinente deberá facilitar pruebas a la Comisión de que la ayuda concedida al correspondiente beneficiario en virtud de un régimen acordado se ha limitado a su estricta definición y también ha producido los efectos esperados.

13. MEDIDAS ADECUADAS

Las presentes directrices se aplicarán a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 88 del Tratado CE, la Comisión propone a los Estados miembros modificar sus regímenes de ayuda existentes relativos a la ayuda de Estado cubierta por las presentes directrices, con el fin de conformarse a las mismas antes del 30 de junio de 2005. Se invita a los Estados miembros a confirmar por escrito la aceptación de estas propuestas de medidas apropiadas como muy tarde el 30 de junio de 2004.

En caso de que un Estado miembro no confirme su aceptación por escrito antes de esa fecha, la Comisión aplicará el apartado 2 del artículo 19 del Reglamento (CE) n° 659/1999 y, en caso necesario, incoará los procedimientos previstos en dicha disposición.

Las presentes directrices modificadas serán revisadas, a más tardar, tras un período de aplicación de siete años.

ANEXO

DEFINICIÓN DEL CONCEPTO DE REGISTRO DE UN ESTADO MIEMBRO

Se entenderá por «registro de un Estado miembro» un registro sujeto a la legislación de un Estado miembro que se aplique en sus territorios que formen parte de la Comunidad.

1. Todos los primeros registros de los Estados miembros serán registro de un Estado miembro.
 2. Constituyen asimismo registros de un Estado miembro los siguientes registros, situados en Estados miembros y sujetos a su legislación:
 - Registro Internacional Danés (DIS),
 - Registro Internacional Alemán (ISR),
 - Registro Internacional Italiano,
 - Registro Internacional de Madeira (MAR),
 - Registro de las islas Canarias.
 3. Los demás registros no se considerarán registros de un Estado miembro, aunque constituyan en la práctica la primera alternativa para los armadores establecidos en dicho Estado miembro. En efecto, estos registros se sitúan en territorios en los que el Tratado no se aplica, ya sea parcial o totalmente, y están sujetos a la legislación de dichos territorios. Por consiguiente, no se considerarán registros de un Estado miembro los registros siguientes:
 - el registro de las islas Kerguelen (el Tratado 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 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. En el caso de Gibraltar, el tratado es plenamente aplicable y el registro de Gibraltar, a los efectos de las presentes directrices, se considera un registro de un Estado miembro.
-