

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**REGLAMENTO (CE) N° 1540/98 DEL CONSEJO
de 29 de junio de 1998
sobre ayudas a la construcción naval**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, la letra e) del apartado 3 de su artículo 92, y sus artículos 94 y 113,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que aún no ha entrado en vigor un acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante, celebrado entre la Comunidad Europea y determinados terceros países en el marco de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico [denominado en adelante «el Acuerdo de la OCDE» ⁽⁴⁾], al no haber sido ratificado por Estados Unidos de América; que, por consiguiente, aún no ha entrado en vigor el Reglamento (CE) n° 3094/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre ayudas a la construcción naval ⁽⁵⁾;

Considerando que, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 3094/95, seguirán siendo de aplicación las disposiciones pertinentes de la Directiva 90/684/CEE del Consejo, sobre ayudas a la construcción naval ⁽⁶⁾, mientras no se produzca la entrada en vigor del Acuerdo de la OCDE, hasta el 31 de diciembre de 1998 como máximo;

Considerando que aún no se ha logrado plenamente un equilibrio satisfactorio entre la oferta y la demanda en el mercado mundial de la construcción naval, de manera que los precios siguen siendo bajos; que se espera que

sigan creciendo las presiones competitivas sobre los astilleros de la Comunidad, dado que se ha previsto un descenso de la demanda global de buques después de 2000 y también se espera que continúe incrementándose la capacidad mundial disponible de construcción naval;

Considerando que, aunque los astilleros de la Comunidad han hecho grandes progresos en la mejora de su competitividad, se ha de incrementar el ritmo de mejora de su productividad, con objeto de reducir el margen que les separa de sus competidores internacionales, especialmente de Japón y Corea;

Considerando que contar con un sector de la construcción naval competitivo reviste gran importancia para la Comunidad y contribuye a su desarrollo económico y social al ofrecer un mercado importante para una serie de industrias y a mantener puestos de trabajo en bastantes regiones, muchas de las cuales padecen una elevada tasa de desempleo;

Considerando que aún no es posible suprimir totalmente las ayudas al sector, habida cuenta de la difícil situación del mercado y de la necesidad de alentar a los astilleros a que introduzcan los cambios necesarios para mejorar su competitividad; que se debería seguir aplicando una política de ayudas estricta y selectiva para que contribuya a estas iniciativas y garantice unas condiciones justas y uniformes de competencia intracomunitaria; que esta política constituye el enfoque más oportuno con vistas a garantizar el mantenimiento de un nivel suficiente de actividad en los astilleros europeos y, con ello, la supervivencia de una industria europea de construcción naval eficiente y competitiva;

Considerando que la política de ayudas para el sector de la construcción naval de la Comunidad Europea no se ha modificado sustancialmente desde 1987; que, aunque, en términos generales, ha logrado sus objetivos, ha de adaptarse para poder hacer frente a los retos futuros del sector;

Considerando que, en particular, las ayudas de funcionamiento no constituyen la forma más eficaz desde el punto de vista de los costes de alentar a la industria europea de la construcción naval para que mejore su competitividad;

⁽¹⁾ DO C 114 de 15. 4. 1998, p. 14.

⁽²⁾ DO C 138 de 4. 5. 1998.

⁽³⁾ DO C 129 de 27. 4. 1998, p. 19.

⁽⁴⁾ DO C 375 de 30. 12. 1994, p. 3.

⁽⁵⁾ DO L 332 de 30. 12. 1995, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2600/97 (DO L 351 de 23. 12. 1997, p. 18).

⁽⁶⁾ DO L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.

que, en consecuencia, se deberían eliminar las ayudas de funcionamiento y se debería orientar la atención hacia otras formas de ayuda que fomenten la introducción de las mejoras necesarias en la competitividad, tales como las ayudas de inversión para la innovación;

Considerando que, por consiguiente, las ayudas de funcionamiento finalizarán el 31 de diciembre de 2000;

Considerando que deberán continuar las ayudas de funcionamiento en forma de ayudas al desarrollo de países en vías de desarrollo, aunque sujetas a condiciones más estrictas;

Considerando que se ha de establecer una distinción más nítida entre ayudas a la inversión y ayudas a la reestructuración; que éstas últimas sólo se deberían conceder con carácter excepcional y siempre que se cumplan normas estrictas, tales como el principio de «one time/last time» (una sola y última vez), que requiere verdaderas reducciones de capacidad como contrapartida a la concesión de la ayuda y procedimientos más estrictos de control; y que las primeras sólo se deberían autorizar para mejorar la productividad de las instalaciones existentes en astilleros existentes situados en regiones elegibles para programas regionales de ayuda a la inversión, y sujetos a determinadas limitaciones en su importancia de manera que se reduzcan al mínimo las distorsiones de la competencia;

Considerando que se debería permitir la concesión de ayudas de inversión para la innovación, siempre que se destinen a proyectos verdaderamente innovadores que mejoren la competitividad; que se deberían autorizar las ayudas a la investigación y al desarrollo y las destinadas a la protección ambiental de forma que no se prive a la industria de la construcción naval de estas posibilidades de ayuda de que disponen los demás sectores industriales; y que se deberían seguir autorizando las ayudas al cierre para facilitar el ajuste estructural;

Considerando que, aunque se ha propuesto que, hasta cierto punto, se siga tratando la transformación naval del mismo modo que la construcción naval, se debería seguir prohibiendo las ayudas al sector de la reparación naval excepto para la reestructuración, el cierre, las inversiones en el marco de programas regionales de ayuda, la innovación, la investigación y el desarrollo y la protección medioambiental;

Considerando que se ha de llevar a cabo un control estrecho y transparente, si se pretende que la política de ayudas sea eficaz;

Considerando que la Comisión presentará un informe periódico sobre la situación del mercado y determinará si los astilleros europeos están afectados por prácticas contrarias a la competencia; que, si se demuestra la existencia de cualesquiera prácticas contrarias a la competencia que estén perjudicando al sector, la Comisión propondrá al Consejo medidas para corregir la situación;

Considerando que el primer informe deberá ser presentado al Consejo no más tarde del 31 de diciembre de 1999;

Considerando que el presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de cualesquiera modificaciones necesarias para cumplir los compromisos internacionales de la Comunidad en el ámbito de las ayudas estatales a la industria de la construcción naval,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DEFINICIONES Y AYUDAS

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «buques mercantes autopropulsados de alta mar»:
- buques para el transporte de pasajeros, mercancías o ambos, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 t,
 - buques para servicios especializados (por ejemplo, dragas y rompehielos) de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 t,
 - remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW,
 - barcos de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 t, destinados a la exportación al exterior de la Comunidad,
 - cascos no finalizados de los buques antes mencionados, móviles y a flote.

A los efectos de lo anterior, se entenderá por «buque autopropulsado de alta mar» todo buque cuyo sistema permanente de propulsión y de gobierno le confiera todas las características necesarias para la navegación autónoma en alta mar.

Quedarán excluidos los buques militares (es decir, los buques que, de acuerdo con sus características estructurales básicas y su capacidad, estén destinados específicamente a ser empleados para fines militares, tales como buques de guerra y otros buques para acción ofensiva o defensiva) y las modificaciones hechas o los dispositivos añadidos a otros buques con fines exclusivamente militares, siempre que las medidas o prácticas aplicadas a estos buques, a estas modificaciones o a estos añadidos no constituyan medidas encubiertas en favor de la construcción naval mercante incompatibles con el presente Reglamento;

- b) «construcción naval»: la construcción, en la Comunidad, de buques mercantes autopropulsados de alta mar;
- c) «reparación naval»: la reparación o renovación, en la Comunidad, de los buques mercantes autopropulsados de alta mar;
- d) «transformación naval»: la transformación, en la Comunidad, de los buques mercantes autopropulsados de alta mar de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000 t, siempre que las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión o de las instalaciones para el alojamiento de pasajeros;
- e) «ayudas»: las ayudas estatales de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado. Este concepto incluye no sólo las ayudas concedidas por el propio Estado, sino también las otorgadas por las

colectividades regionales y locales o por otros organismos públicos y cualesquiera otros elementos de ayuda incluidos en las medidas de financiación adoptadas directa o indirectamente por los Estados miembros con respecto a las empresas de construcción, reparación y transformación navales, que no puedan considerarse verdadera aportación de capital de riesgo a una sociedad según las prácticas normales de inversión en una economía de mercado;

- f) «valor contractual antes de la ayuda»: el precio establecido en el contrato más cualquier ayuda concedida directamente al astillero;
- g) «entidad vinculada»: toda persona física o jurídica que:
- i) posea o controle una entidad de construcción, reparación o transformación naval, o
 - ii) sea propiedad de una entidad de construcción, reparación o transformación naval o esté controlada por ella, directa o indirectamente, mediante una participación en el capital o por cualquier otro concepto.

Se considera que existe control cuando una persona o una entidad de construcción, reparación o transformación naval posee o controla una participación de más del 25 % de las acciones de la otra parte o viceversa.

Artículo 2

Ayudas

1. Sólo si se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento se considerará compatible con el mercado común la ayuda concedida directa o indirectamente a la construcción, reparación y transformación navales, tal como se define en el presente Reglamento, financiada por un Estado miembro o sus autoridades regionales o locales, o mediante recursos públicos, cualquiera que sea su forma. Ello regirá no sólo para la ayuda concedida a las empresas que ejerzan las actividades mencionadas sino también para las entidades vinculadas.

2. A los efectos del presente Reglamento, la ayuda concedida indirectamente abarca todo tipo de ayuda a los armadores o a terceros para la construcción o transformación de buques, tales como facilidades crediticias, garantías y desgravaciones fiscales. En relación con estas últimas, estas disposiciones se entenderán sin perjuicio de lo dispuesto en las directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo⁽¹⁾ y, en particular, su punto 3.1 y cualesquiera modificaciones de las mismas.

3. Las ayudas concedidas en virtud del presente Reglamento no podrán incluir condiciones discriminatorias con respecto a productos originarios de otros Estados miembros. En particular, las ayudas concedidas por un Estado miembro a sus armadores o a terceros en dicho Estado para la construcción o transformación de buques

no podrán falsear, o amenazar con falsear, la competencia entre astilleros situados en el Estado miembro y astilleros de otros Estados miembros para la formulación de pedidos.

CAPÍTULO II

AYUDAS DE FUNCIONAMIENTO

Artículo 3

Ayudas de funcionamiento ligadas a los contratos

1. Hasta el 31 de diciembre de 2000, las ayudas a la producción ligadas a los contratos para la construcción y la transformación navales, pero no para la reparación, podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando el importe total de todas las formas de ayuda concedidas para un contrato (incluido el equivalente de subvención de toda ayuda concedida al armador o terceros) no supere, en equivalente de subvención, un límite máximo común expresado en porcentaje del valor contractual antes de la ayuda. Para los contratos de construcción naval con un valor contractual antes de la ayuda superior a 10 millones de ecus, el límite máximo será del 9 %; en todos los demás casos, se fijará en el 4,5 %.

2. El límite máximo de ayuda aplicable a un contrato será el que se encuentre en vigor en la fecha de la firma del contrato definitivo.

No obstante, el párrafo precedente no se aplicará a aquellos buques entregados más de tres años después de la fecha de celebración del contrato definitivo. En tales casos, el límite máximo aplicable al contrato será el que se encontraba en vigor tres años antes de la fecha de entrega del buque. Sin embargo, la Comisión podrá prorrogar este plazo de entrega de tres años cuando lo justifiquen la complejidad técnica del proyecto de construcción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero, motivadas por circunstancias excepcionales imprevisibles y ajenas a la empresa.

3. La concesión de ayudas en casos individuales en aplicación de un programa autorizado de ayudas no requerirá notificación previa ni autorización de la Comisión.

No obstante, cuando haya competencia entre diferentes Estados miembros por un contrato en particular, la Comisión exigirá, a solicitud de un Estado miembro, la notificación previa de los proyectos de ayuda en cuestión. En tales casos, la Comisión se pronunciará en un plazo de treinta días a partir de la notificación, no pudiendo iniciarse la ejecución de dichos proyectos de ayuda sin dicha autorización. En su decisión, la Comisión se cerciorará de que la ayuda contemplada no afecta a los intercambios en una medida que resulte contraria al interés común.

⁽¹⁾ DO C 205 de 5. 7. 1997, p. 5.

4. Las ayudas en forma de facilidades crediticias concedidas por el Estado a armadores nacionales y extranjeros o a terceros para la construcción o transformación de buques podrán ser consideradas compatibles con el mercado común y no deberán ser contabilizadas en el límite máximo, si se ajustan a lo dispuesto en la Resolución del Consejo de la OCDE de 3 de agosto de 1981 (Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques) o a cualquier acuerdo que la modifique o reemplace.

5. Las ayudas ligadas a la construcción y a la transformación navales, concedidas como ayudas al desarrollo de un país en vías de desarrollo no estarán sujetas al límite máximo y podrán ser consideradas compatibles con el mercado común si cumplen lo establecido al efecto por el Grupo de trabajo nº 6 de la OCDE en su Acuerdo sobre la interpretación de los artículos 6, 7 y 8 del Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques o cualquier añadido o modificación posterior de la misma.

La Comisión deberá ser previamente informada de cualquier proyecto de ayuda individual de este tipo. La Comisión verificará el componente especial «desarrollo» del proyecto de ayuda y comprobará si éste está comprendido dentro del ámbito de aplicación de la Resolución mencionada en el párrafo primero y si la concesión de ayudas al desarrollo está abierta a la presentación de ofertas de diferentes astilleros.

CAPÍTULO III

AYUDAS A LA REESTRUCTURACIÓN Y AL CIERRE

Artículo 4

Ayudas al cierre

1. Las ayudas destinadas a sufragar los costes normales resultantes del cierre parcial o total de astilleros de construcción, reparación o transformación navales podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando la reducción de la capacidad resultante de dichas ayudas sea auténtica e irreversible.

2. Los costes para los que podrán concederse las ayudas contempladas en el apartado 1 serán los siguientes:

- indemnizaciones a trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente,
- costes de los servicios de consulta para los trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente, incluidos los pagos efectuados por los astilleros para facilitar la creación de pequeñas empresas que sean independientes de los astilleros en cuestión y cuyas actividades no sean principalmente las de construcción, reparación o transformación naval,

— indemnizaciones a trabajadores para su formación profesional,

— gastos realizados para reorientación del astillero, sus edificios, instalaciones e infraestructura para usos distintos de los previstos en las letras b) c) y d) del artículo 1.

3. Además, en el caso de empresas que cesen totalmente las actividades de construcción, reparación o transformación naval, las medidas siguientes también podrán considerarse compatibles con el mercado común:

— la ayuda cuyo importe no exceda del más elevado de los dos valores siguientes, determinados por un informe de una consultoría independiente: el valor contable residual de sus instalaciones, sin incluir la parte de cualquier revaluación realizada después del 1 de enero de 1991 que rebase la tasa nacional de inflación, o el valor descontado de la contribución a los costes fijos que se pueda obtener de las instalaciones en un período de tres años (del que se descontarán cualesquiera ventajas que obtenga la empresa beneficiaria de su cierre);

— las ayudas, como préstamos o garantías de préstamo para el capital de explotación necesario para que la empresa pueda finalizar trabajos incompletos, siempre que se circunscriban al mínimo necesario y que ya se haya llevado a cabo una proporción significativa del trabajo.

4. El volumen y la intensidad de las ayudas deberán estar justificados por el alcance de los cierres en cuestión, teniéndose en cuenta los problemas estructurales de la región afectada y, en caso de reconversión a otras actividades industriales, la legislación y normas comunitarias aplicables a dichas nuevas actividades.

5. Para garantizar el carácter irreversible de los cierres subvencionados, el Estado miembro interesado velará por que las instalaciones de construcción, transformación y reparación de buques permanezcan cerradas durante un período no inferior a diez años.

Artículo 5

Ayudas a la reestructuración

1. Las ayudas destinadas al salvamento y la reestructuración de empresas en crisis, incluidas las inyecciones de capital, condonaciones de deuda, préstamos subvencionados, compensación de pérdidas y garantías, podrán ser consideradas compatibles con el mercado común con carácter excepcional y siempre que cumplan las directrices comunitarias sobre ayudas, estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis⁽¹⁾.

Además, en caso de reestructuración deberán cumplirse asimismo las siguientes condiciones específicas adicionales:

⁽¹⁾ DO C 368 de 23. 12. 1994, p. 12.

- que no se haya concedido a la empresa ninguna ayuda de estas características en aplicación del Reglamento (CE) n° 1013/97 del Consejo (¹),
- que la ayuda sea una operación puntual, con compromisos claros e inequívocos por parte del Estado miembro de que se trate de que no se concederán en el futuro nuevas ayudas a la empresa o sus sucesores legales,
- que se haya producido una reducción auténtica e irreversible de la capacidad de construcción, reparación o transformación navales, proporcional al nivel de ayuda concedido (a este respecto, el nivel de la producción efectiva en los cinco años anteriores será el factor determinante a la hora de establecer el nivel de reducción de la capacidad exigido),
- que la capacidad cerrada se haya utilizado regularmente para la construcción, la transformación o la reparación naval hasta la fecha de notificación de la ayuda concreta, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10,
- que las instalaciones que se hayan cerrado permanezcan cerradas durante un período no inferior a diez años a partir de la fecha de la aprobación de la ayuda por parte de la Comisión,
- que, en caso de utilizarse las instalaciones cerradas para otros fines, éstos sean independientes del astillero de que se trate y las actividades no guarden relación directa con la construcción, reparación o transformación navales,
- que el Estado miembro afectado se comprometa a cooperar plenamente con las disposiciones de supervisión establecidas por la Comisión, incluidas las inspecciones sobre el terreno, en su caso por expertos independientes.

2. A la hora de evaluar la regularidad de la producción y la magnitud de la reducción de la capacidad en cuestión, la Comisión basará su decisión no sólo en la capacidad teórica del astillero o astilleros de la empresa, sino también en el nivel de producción efectiva registrado en los cinco años anteriores. No se tendrán en cuenta las reducciones de capacidad que se hayan llevado a cabo en otras empresas del mismo Estado miembro, a menos que resulte imposible proceder a tales reducciones en la empresa beneficiaria sin menoscabar la viabilidad del plan de reestructuración.

3. La Comisión pedirá su opinión a los Estados miembros sobre todos aquellos casos en que las ayudas superen los 10 millones de ecus, antes de pronunciarse sobre ellos.

4. En el caso de operaciones de reestructuración que duren varios años y supongan grandes cantidades de ayudas, la Comisión podrá exigir que éstas se distribuyan

de forma escalonada y supeditadas a notificación previa y aprobación de la Comisión.

CAPÍTULO IV

OTRAS MEDIDAS

Artículo 6

Ayudas de inversión para la innovación

Podrán ser consideradas compatibles con el mercado común, hasta una intensidad de ayuda máxima del 10 % bruto, las ayudas destinadas a la innovación en los astilleros ya existentes que se dediquen a la construcción, reparación y transformación navales, siempre que se refieran a la aplicación industrial de productos y procedimientos innovadores que sean genuina y sustancialmente nuevos, es decir, que no estén siendo utilizados comercialmente por otros operadores del sector en la Comunidad y que lleven implícito un riesgo de fracaso tecnológico o industrial, y cumplan las condiciones siguientes:

- que se limiten a contribuir al gasto en inversiones y actividades de ingeniería relacionadas directa y exclusivamente con la parte innovadora del proyecto,
- que el volumen y la intensidad de las ayudas se limite a lo estrictamente necesario, teniendo en cuenta el grado de riesgo que lleve implícito el proyecto.

Artículo 7

Ayuda regional a la inversión

Podrán ser consideradas compatibles con el mercado común las ayudas concedidas para inversiones en la mejora y modernización de astilleros ya existentes, que no estén vinculadas a una reestructuración financiera del astillero o astilleros en cuestión, con el fin de mejorar la productividad de las instalaciones existentes, siempre que:

- en las regiones que cumplan los criterios para la opción a que se refiere la letra a) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y que cumplan el mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro para la concesión de ayudas regionales y la intensidad de la ayuda no exceda del 22,5 %,
- en las regiones que cumplan los criterios para la excepción a que se refiere la letra c) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado y que cumplan el mapa aprobado por la Comisión para cada Estado miembro para la concesión de ayudas regionales, la intensidad de la ayuda no exceda del 12,5 % o del límite máximo aplicable de ayuda regional, tomándose en consideración el valor que dé la cifra menos elevada,
- las ayudas se limiten a contribuir al gasto subvencionable que se define en las directrices comunitarias aplicables en materia de ayudas regionales.

(¹) DO L 148 de 6. 6. 1997, p. 1.

*Artículo 8***Investigación y desarrollo**

Las ayudas destinadas a sufragar los gastos de las empresas de construcción, transformación y reparación navales en proyectos de investigación y desarrollo podrán ser consideradas compatibles con el mercado común, si cumplen las normas establecidas en el Encuadramiento comunitario sobre ayudas, de investigación y desarrollo⁽¹⁾ o cualesquiera disposiciones que los sustituyan.

*Artículo 9***Protección ambiental**

Las ayudas destinadas a sufragar los gastos de las empresas de construcción, transformación y reparación navales para la protección del medio ambiente podrán ser consideradas compatibles con el mercado común si cumplen las normas establecidas en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente⁽²⁾ o cualesquiera disposiciones que la sustituyan.

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTO DE SUPERVISIÓN Y ENTRADA EN VIGOR*Artículo 10***Notificación**

1. Además de lo dispuesto en el artículo 93 del Tratado, las ayudas a las empresas de construcción, reparación y transformación navales contempladas en el presente Reglamento deberán cumplir las normas especiales de notificación contempladas en el apartado 2.

2. Los Estados miembros notificarán previamente a la Comisión, debiendo ésta autorizar antes de su realización:

- a) todo programa de ayuda, nuevo o ya existente, o toda modificación de los programas de ayuda existentes contemplados en el presente Reglamento;
- b) toda decisión de aplicar a las empresas contempladas en el presente Reglamento programas de ayuda general, incluidos los programas regionales de aplicación general, para que se pueda comprobar su compatibilidad con el artículo 92 del Tratado, especialmente en los casos contemplados en los artículos 6, 7, 8 y 9, a no ser que la ayuda sea inferior al umbral de *minimis* de 100 000 ecus a lo largo de todo período de tres años;

c) los casos particulares de aplicación de los programas de ayuda que figuran a continuación:

- i) los contemplados en el segundo párrafo del apartado 3 y en el apartado 5 del artículo 3 y en los artículos 4 y 5, o
- ii) cuando la Comisión así lo haya previsto expresamente al aprobar el programa de ayudas en cuestión.

*Artículo 11***Control de la aplicación de las normas de ayuda**

1. Con el fin de que la Comisión supervise la aplicación de las normas de ayuda recogidas en los capítulos II, III y IV, los Estados miembros le remitirán:

- a) informes mensuales sobre cada uno de los contratos de construcción y transformación naval antes de que finalice el tercer mes siguiente al mes de la firma de cada uno de sus contratos, según el esquema 1 del anexo;
- b) informes al término de cada uno de los contratos de construcción y transformación naval, incluidos los firmados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, en el plazo de un mes contado a partir de la fecha de terminación del contrato, según el esquema 1 del anexo;
- c) cuando la Comisión lo solicite, informes anuales, que se presentarán según el esquema 2 del anexo y antes del 1 de marzo siguiente al año objeto del informe, que consignen los detalles del apoyo financiero total desembolsado a cada uno de los astilleros nacionales durante el año natural anterior;
- d) en el caso de los astilleros con capacidad para construir buques de un arqueado bruto (GT) superior a 5 000 t, se presentarán, según el esquema 3 del anexo, antes de transcurridos dos meses de la aprobación del informe anual de astillero por parte de la junta general anual, informes anuales que faciliten información no confidencial sobre la evolución de la capacidad y la estructura de la propiedad; dichos informes se presentarán cada dos años tras la presentación del primer informe anual a menos que la Comisión decida solicitar que se sigan presentando informes anuales;
- e) en el caso de los astilleros que hayan recibido ayudas a la reestructuración con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, informes trimestrales sobre la consecución de los objetivos de reestructuración, que incluyan los elementos siguientes: desembolso y empleo de las ayudas, inversiones, rendimiento de la productividad, reducciones de puestos de trabajos y viabilidad;
- f) en el caso de los astilleros que gocen de contratos subvencionados por ayudas al desarrollo, la información que la Comisión pueda necesitar para garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el apartado 5 del artículo 3.

⁽¹⁾ DO C 45 de 17. 2. 1996, p. 5.

⁽²⁾ DO C 72 de 10. 3. 1994, p. 3.

2. En el caso de los astilleros de construcción, reparación o transformación navales, tanto en su rama mercante como militar, los informes a que se refiere la letra d) del apartado 1 deberán ir acompañados de una atestación del auditor legal que certifique la distribución de los gastos generales en estos dos campos. Además, deberá presentarse información separada sobre el volumen de negocios en las ramas mercante y militar.

3. Basándose en la información que se le comunique en virtud del artículo 10 y del apartado 1 del presente artículo, la Comisión elaborará anualmente un informe global destinado a servir de base para el debate con los expertos nacionales y el Consejo. Los informes se remitirán también al Parlamento Europeo para su información. Se elaborarán informes semestrales individuales sobre los casos que impliquen ayudas a la reestructuración.

4. Si un Estado miembro no cumpliera plenamente con las obligaciones de presentar informes que figuran en el apartado 1, la Comisión, previa consulta y debida notificación, exigirá que el Estado miembro suspenda, hasta el momento en que la Comisión reciba los informes, los pagos pendientes de ayuda ya aprobados.

Si el informe que presente un Estado miembro, de conformidad con el apartado 1, llega a su tiempo pero es incompleto y, en el momento de presentar el informe, el Estado miembro indica los astilleros que no hayan

cumplido con sus obligaciones de informar, la Comisión limitará a esos astilleros su posible exigencia de suspensión del pago de la ayuda.

Artículo 12

Informe de la Comisión

La Comisión presentará regularmente al Consejo un informe sobre la situación del mercado y avisará en caso de que los astilleros europeos se vean afectados por prácticas contrarias a la competencia. En caso de comprobarse que el sector se ve perjudicado por prácticas de esa naturaleza, la Comisión, cuando proceda, propondrá al Consejo medidas para hacer frente a dicho problema.

El primer informe se presentará al Consejo a más tardar el 31 de diciembre de 1999.

Artículo 13

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1999.

Será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2003.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Luxemburgo, el 29 de junio de 1998.

Por el Consejo

El Presidente

R. COOK

ANEXO

Esquema 1

INFORME SOBRE PEDIDOS O TERMINACIÓN DE BUQUES MERCANTES

(Táchese lo que no proceda)

Sección 1: Datos del contrato

1. Nueva construcción/transформación		4. N° de astillero
2. Empresa	3. Astillero	
5. Armador-propietario (nombre, apellidos y nacionalidad)		
6. Armador-operador (nombre, apellidos y nacionalidad)		
7. País de registro del buque		
8. Fecha de firma del contrato	9. Fecha de terminación/entrega	

Sección 3: Disposiciones financieras

	Divisa	ECU (Tipo vigente)	% del precio contractual
14. Precio contractual			
15. Estimación de posibles pérdidas			
16. Ayudas ligadas al contrato:			
A) concedidas al astillero:			
a) subvenciones			
b) facilidades de crédito			
c) beneficios fiscales específicos			
d) otras ayudas			
B) concedidas al cliente o a los propietarios definitivos:			
a) subvenciones			
b) facilidades de crédito			
c) garantías			
d) beneficios fiscales			
e) otras ayudas			
17. Fecha de la concesión de la ayuda			

Sección 2: Datos del buque

10. Tipo del buque (por categoría OCDE)
11. Peso muerto:
12. Arqueo bruto (GT)
13. Arqueo bruto compensado (CGT)

Para más información dirigirse a:

..... Fecha:

Cargo: Firma:

Esquema 2

INFORME SOBRE EL APOYO FINANCIERO DE LA EMPRESA

Nombre de la empresa:

Sección 1: Ayudas públicas

Ayudas de funcionamiento	1. Valor del contrato 2. Costes/pérdidas	Ayudas directas recibidas	Ayudas indirectas	Base legal (con inclusión de la fecha de aprobación de la Comisión)
1. Apoyo al contrato: a) relacionado con contratos celebrados antes del 1 de enero del año en cuestión b) relacionado con contratos celebrados después del 1 de enero del año en cuestión, entre ellos los: — relacionados con asistencia al desarrollo de países en vías de desarrollo — relacionados con contratos con arreglo al apartado 3 del artículo 3				
	Costes (¹)		Ayudas recibidas	Base legal (con inclusión de la fecha de aprobación de la Comisión)
2. Inversiones 3. Ayudas sociales 4. Otros costes por cierre de caja 5. Venta de activos gastos/ingresos 6. Costes de salvamento y reestructuración 7. Costes de investigación y desarrollo 8. Protección del medio ambiente 9. Otros costes				

(¹) Detallando, por lo que se refiere al punto 3, el correspondiente número de trabajadores.

Para más información, dirigirse a:

..... Fecha:

Cargo: Firma:

Sección 2: Volumen de negocios y ganancias/(pérdidas) (deberán cumplimentarlo todas las empresas a la recepción de una ayuda directa)

	Año del informe	Año anterior
10. Volumen de negocios		
11. Parte relacionada con la construcción naval mercante y con la conversión naval: a) relacionada con contratos celebrados antes del 1 de enero del año en cuestión b) relacionada con contratos celebrados después del 1 de enero del año en cuestión, entre ellos: — los relacionados con la asistencia al desarrollo de países en vías de desarrollo		
12. Pérdidas (de haberías)		
13. Entre ellas, las relacionadas con la construcción naval mercante y la conversión naval: a) relacionadas con pérdidas en contratos b) relacionadas con movimientos de provisiones c) relacionadas con gastos de reestructuración		

Sección 3: Flujo de efectivos [deberán cumplimentarlo todas las empresas que hayan registrado pérdidas (indicadas en el punto 12 anterior) y hayan recibido fondos de cualquier fuente pública]

	Año del informe	Año anterior
<i>Gastos</i>		
14. Pérdidas comerciales previas a la depreciación		
15. Gasto en inversiones		
16. Otros gastos		
17. Otros cambios en capital operativo		
<i>Origen de los fondos</i>		
18. Ingresos en capital: a) de accionistas públicos b) de accionistas privados		
19. Préstamos y descubiertos: a) de fuentes públicas a') entre ellas, las de apoyo de contrato b) de fuentes privadas b') entre ellas, las que tengan garantía estatal		

*Esquema 3***INFORME SOBRE ASTILLEROS CON CAPACIDAD PARA CONSTRUIR BUQUES
MERCANTES DE UN ARQUEO BRUTO (GT) SUPERIOR
A 5 000 TONELADAS**

1. Nombre de la empresa (.....)
 2. Capacidad total disponible (.....) (CGT)
 3. Datos del muelle/amarre

Muelle/amarre	Tamaño máximo de los buques (GT)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
 4. Descripción de todos los planes de aumento o reducción de capacidad en el futuro
 5. Producción (en tbc) anual y niveles de producción en los cuatro años anteriores
 6. Estructura de la propiedad (estructura del capital, parte de propiedad pública directa o indirecta)
 7. Estados financieros (balance, estado de pérdidas y beneficios, con inclusión, si están disponibles, de las cuentas separadas que cubran las actividades de cartera de construcción naval)
 8. Transferencia de recursos públicos (incluidas garantías de deuda, aportación de obligaciones, etc.)
 9. Exenciones de obligaciones financieras o de otro tipo (incluidas ventajas fiscales, etc.)
 10. Contribuciones en capital (incluidos aportaciones de acciones, retirada de capital, dividendos, préstamos y su amortización, etc.)
 11. Amortización de deuda
 12. Transferencia de pérdidas
-