



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 26.07.1995
COM(95) 410 τελικό

95/0219 (CNS)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

I. Εισαγωγή

Οι ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία καθορίζονται στην έβδομη οδηγία για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία (οδηγία 90/684/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/73/ΕΚ). Η περίοδος ισχύος της οδηγίας, της οποίας το πεδίο εφαρμογής επεκτάθηκε, από 1ης Ιανουαρίου 1995, και στον ΕΟΧ, λήγει την 31η Δεκεμβρίου 1995. Απαιτείται η έκδοση νέων διατάξεων προκειμένου να δοθεί στην Κοινότητα η δυνατότητα να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της διεθνούς συμφωνίας, η οποία συνάφθηκε στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ και αφορά την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο της ναυπήγησης και της επισκευής εμπορικών πλοίων. Η συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996.

II. Η εφαρμοζόμενη σήμερα πολιτική

Η πολιτική που ακολουθεί σήμερα η Κοινότητα σε θέματα ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία, όπως αυτή προσδιορίστηκε με την έκτη και έβδομη οδηγία, αποσκοπούσε αρχικά στο να καταστεί ένα μέσο άμυνας έναντι των ιδιαίτερων πολυετών προβλημάτων που αντιμετώπιζε ο τομέας: σοβαρή ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο η οποία οδηγούσε σε πτώση των τιμών, που επιδεινωνόταν ακόμη περισσότερο από τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές ορισμένων ανταγωνιστών, τις κρατικές επιδοτήσεις και τις λοιπές έμμεσες μορφές ενίσχυσης όπως τα εθνικά καθεστώτα χορήγησης πιστώσεων. Ταυτόχρονα, η πολιτική αυτή αποσκοπούσε στο να εξασφαλίσει, σύμφωνα με τους στόχους της εσωτερικής αγοράς, ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε ενδοκοινοτικό επίπεδο για τη ναυπηγική βιομηχανία, μέσω του καθορισμού δέσμης κοινών κανόνων.

Συνολικά, οι στόχοι της πολιτικής αυτής επιτεύχθηκαν σε μεγάλο βαθμό, καθότι εξασφαλίστηκε η διατήρηση, στα κοινοτικά ναυπηγεία, δραστηριοτήτων στους τομείς εκείνους όπου εκτιμάται ότι τα ναυπηγεία αυτά θα παραμείνουν ανταγωνιστικά υπό ομαλές συνθήκες αγοράς· παράλληλα χορηγήθηκαν κίνητρα στα λιγότερο ανταγωνιστικά ναυπηγεία ώστε να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες αναδιάρθρωσης. Αν και η σημασία της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας μειώθηκε με την πάροδο του χρόνου, ο κλάδος αυτός παραμένει ζωτικής σημασίας για τα συμφέροντα της Κοινότητας και συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη.

Παράλληλα με την προσέγγιση αυτή, η Κοινότητα προσπάθησε να διαπραγματευτεί την επίτευξη μιας ισορροπημένης διεθνούς συμφωνίας για την αποκατάσταση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας, γεγονός το οποίο θα οδηγήσει στην εξάλειψη των επιζήμιων ανταγωνιστικών πρακτικών. Μετά από πέντε περίπου έτη διαπραγματεύσεων, συνάφθηκε πέρυσι συμφωνία στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ. Δεδομένου ότι η συμφωνία αυτή, η οποία θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996, περιλαμβάνει μεταξύ άλλων διατάξεις για αυστηρή πειθαρχία σε θέματα ενισχύσεων, η Κοινότητα πρέπει να προσαρμόσει την πολιτική της σε θέματα ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία, ώστε να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει της συμφωνίας.

III. Η συμφωνία του ΟΟΣΑ και ιδιαίτερα οι διατάξεις που αφορούν τις ενισχύσεις

Η συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 και προβλέπεται η δυνατότητα αναθεώρησής της μετά την παρέλευση τριετούς περιόδου.

Για δύο στοιχεία της συμφωνίας, που αφορούν αφενός τα μέτρα αντιντάμπινγκ και αφετέρου τις ενισχύσεις, απαιτείται η θέσπιση κοινοτικών πράξεων εφαρμογής. Όσον αφορά τα μέτρα αντιντάμπινγκ, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Συμβούλιο ιδιαίτερη πρόταση κανονισμού με σκοπό την καθιέρωση, σε κοινοτικό επίπεδο, ενός μέσου για τον προσδιορισμό των επιζήμιων τιμολογιακών πολιτικών, τις διατάξεις του οποίου θα μπορούν να επικαλούνται χωρίς περιορισμούς και κατά τρόπο αποτελεσματικό τα κοινοτικά ναυπηγεία. Όσον αφορά τις ενισχύσεις, είναι απαραίτητη η έκδοση κανονισμού του Συμβουλίου με τον οποίο οι διατάξεις της συμφωνίας θα τίθενται σε ισχύ στην Κοινότητα.

Με βάση τη συμφωνία, απαγορεύεται κάθε μέτρο παροχής ενίσχυσης που χορηγείται ειδικά, κατά τρόπο άμεσο ή έμμεσο, στη ναυπηγική βιομηχανία εμπορικών σκαφών, εκτός των ρητά προβλεπόμενων ενισχύσεων. Οι ενισχύσεις αυτές επιτρέπονται υπό ορισμένους μόνο ειδικούς όρους και συγκεκριμένα:

- ενισχύσεις για έρευνα και ανάπτυξη·
- κοινωνικού χαρακτήρα ενισχύσεις για κλείσιμο ναυπηγείων·
- εξαγωγικές πιστώσεις για πλοία, σύμφωνα με το αναθεωρημένο μνημόνιο συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις πλοίων, το οποίο προηγήθηκε της παρούσας συμφωνίας·
- εγχώριες πιστώσεις χορηγούμενες υπό ισοδύναμους όρους και προϋποθέσεις.

Απαγορεύεται γενικώς η χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης· επιτρέπεται μόνο στην Κορέα και - εντός της Κοινότητας - στο Βέλγιο, την Πορτογαλία και την Ισπανία.

IV. Πρόταση της Επιτροπής

Η επισυναπτόμενη πρόταση κανονισμού αποσκοπεί στη θέση σε ισχύ αυτών των διατάξεων. Προβλέπει επίσης, όπως και η έβδομη οδηγία, διατάξεις σχετικά με την κοινοποίηση και την εποπτεία, ώστε να δοθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να εποπτεύει κατά τρόπο αποτελεσματικό την τήρηση των κανόνων και να ανταποκρίνεται στις προβλεπόμενες από τη συμφωνία υποχρεώσεις της όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων.

Η περίοδος εφαρμογής του κανονισμού προτείνεται να είναι τριετής, δηλαδή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1998, όταν η εφαρμοζόμενη πολιτική ενδέχεται να αναθεωρηθεί με γνώμονα τη λειτουργία της συμφωνίας και τις επικρατούσες στην αγορά συνθήκες.

V. Σημερινή κατάσταση της αγοράς

Η κατάσταση της αγοράς εξακολουθεί να παρουσιάζεται δύσκολη και η παραγωγική ικανότητα παραμένει σαφώς ανώτερη της ζήτησης. Πάντως, από τα πλέον πρόσφατα στοιχεία που έχουν στη διάθεσή τους οι υπηρεσίες της Επιτροπής διαφαίνονται ορισμένες ενδείξεις βελτίωσης της γενικότερης κατάστασης.

Η παγκόσμια και κοινοτική παραγωγή το 1994 παρέμεινε σταθερή, τα δε πλοία που ναυπηγήθηκαν αντιπροσωπεύουν 12,5 εκατ. cgt, και 2,6 εκατ. cgt αντιστοίχως. Σε άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης, όπως στη Φινλανδία, τη Νορβηγία και τη Σουηδία σημειώθηκε υποχώρηση της παραγωγής. Η Ιαπωνία και η Κορέα αντίθετα αύξησαν το μερίδιο αγοράς τους σε 41% και 16,6% αντιστοίχως.

Πάντως, το 1994 παρατηρήθηκε περαιτέρω αύξηση των νέων παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες ανήλθαν συνολικά σε 16,753 εκατ. cgt, ποσό που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 15,3% σε σχέση με το 1993 (όπου και πάλι είχε σημειωθεί αύξηση κατά 64,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος) και αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο παραγωγής που σημειώθηκε ποτέ. Στην Κοινότητα πάντως σημειώθηκε ελαφρά μείωση. Οι νέες παραγγελίες ανήλθαν συνολικά σε 2,883 εκατ. cgt, που αντιπροσωπεύει πτώση κατά 1,2%. Σε άλλες χώρες της Δυτικής Ευρώπης και συγκεκριμένα στη Φινλανδία, τη Νορβηγία και τη Σουηδία σημειώθηκε συνολική κάμψη κατά 10% περίπου. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ιαπωνία, με αύξηση των παραγγελιών της τάξεως του 42,2%, σημείωσε την εντονότερη αύξηση και διατήρησε την ηγετική της θέση. Στην Κορέα, στην οποία σημειώθηκε αύξηση της τάξης του 238,4% το 1993, οι νέες παραγγελίες για το 1994 παρουσίασαν μείωση κατά 16%.

Εξάλλου, στα τέλη του 1994, οι παραγγελίες σε παγκόσμιο επίπεδο ήταν αυξημένες κατά 16,8% σε σχέση με το 1993 και ανέρχονταν σε 28,9 εκατ.

cgt, που αποτελεί το υψηλότερο επίπεδο από τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Στην Κοινότητα, οι παραγγελίες ανήλθαν σε 5,512 εκατ. cgt, που αντιπροσωπεύει αύξηση 3,7% σε σχέση με τα αντίστοιχα επίπεδα της 31ης Δεκεμβρίου 1993. Το προαναφερθέν ποσό αποτελεί το 19% των παγκόσμιων παραγγελιών, παρουσιάζεται δηλαδή μειωμένο κατά 2,4% σε σχέση με το 1993. Το μερίδιο αγοράς των υπόλοιπων ναυπηγικών βιομηχανιών της Δυτικής Ευρώπης σημείωσε ελαφρά άνοδο και ανήλθε σε 4,7%. Στην Ιαπωνία και την Κορέα παρατηρήθηκε έντονη αύξηση των παραγγελιών οι οποίες ανήλθαν σε 8 εκατ. cgt και σε 5,8 εκατ. cgt αντιστοίχως, που αντιπροσωπεύουν αυξήσεις της τάξης του 27,8% και 22,4% αντιστοίχως σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1993.

Πάντως, η αύξηση αυτή των παραγγελιών δεν συνοδεύτηκε από παράλληλη αύξηση των τιμών.

Παρά την κάπως αντιφατική αυτή εικόνα, ορισμένες ενθαρρυντικές ενδείξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η ανάκαμψη της αγοράς θα συνεχιστεί, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο να κατασκευάζονται για ορισμένο χρονικό διάστημα νέα πλοία για την αντικατάσταση του πεπαλαιωμένου τμήματος του παγκόσμιου στόλου και να ικανοποιηθούν οι αυστηρότερες απαιτήσεις σε θέματα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ενώ παράλληλα δεν θα πρέπει να αμελείται η αναμενόμενη ανάκαμψη του παγκόσμιου εμπορίου λόγω σύναψης της συμφωνίας GATT. Πάντως, ταυτόχρονα, παρατηρούνται ορισμένες ανησυχίες όσον αφορά τις επιπτώσεις που ενδέχεται να έχουν οι σημαντικές αυξήσεις παραγωγικής ικανότητας που προβλέπονται στην Κορέα. Ως προς το θέμα αυτό, η Επιτροπή θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για άσκηση των απαραίτητων πιέσεων, τόσο σε διμερές όσο και σε πολυμερές επίπεδο, προκειμένου να εξευρεθεί λύση στο πρόβλημα αυτό.

VI. Συμπέρασμα

Συνεπώς, με βάση τα προαναφερθέντα, προτείνεται στο Συμβούλιο να εκδώσει, μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την επισυναπτόμενη πρόταση κανονισμού. Για να αποφευχθεί η ύπαρξη νομικού κενού, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο να λάβει σχετική απόφαση πριν από τα τέλη του 1995.

Πρόταση
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Εχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο ε) και τα άρθρα 94, 113 και 228,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 90/684/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/73/ΕΚ, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1995·

ότι στο πλαίσιο του ΟΟΣΑ έχει συναφθεί συμφωνία¹ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ορισμένων τρίτων χωρών για την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής εμπορικών πλοίων,

ότι η συμφωνία τίθεται σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996,

ότι η συμφωνία προβλέπει την κατάργηση όλων των άμεσων ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία εκτός των κοινωνικού χαρακτήρα ενισχύσεων που αφορούν κλείσιμο εγκαταστάσεων και των ενισχύσεων για έρευνα και ανάπτυξη εντός ορισμένων ορίων,

ότι μέτρα έμμεσης ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας υπό μορφή πιστωτικών διευκολύνσεων και εγγύηση δανείων στους πλοιοκτήτες επιτρέπονται από τη συμφωνία υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά συμβιβάζονται με το μνημόνιο συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις σε πλοία¹,

ότι η συμφωνία μπορεί να αναθεωρηθεί τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της·

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

¹ (Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C375 της 30ής Δεκεμβρίου 1994 - Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για τη σύναψη της συμφωνίας σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής πλοίων)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΑ

Αρθρο 1

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως :

α) "Ναυπηγική βιομηχανία"

η κατασκευή, εντός της Κοινότητας, των ακόλουθων αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων:

- πλοία τουλάχιστον 100 gt για τη μεταφορά επιβατών ή/και εμπορευμάτων·
- πλοία τουλάχιστον 100 gt για την παροχή ειδικού τύπου υπηρεσιών (π.χ. βυθοκόρα και παγοθραυστικά, εκτός των πλωτών δεξαμενών και των κινητών μονάδων ανοικτής θαλάσσης)·
- ρυμουλκά, ισχύος τουλάχιστον 365 Kw·
- αλιευτικά πλοία τουλάχιστον 100 gt για εξαγωγή εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου·
- ημιτελή επιπλέοντα και κινητά περιβλήματα των ανωτέρω πλοίων.

Από τον ορισμό όμως αυτό εξαιρούνται τα πολεμικά πλοία και οι τροποποιήσεις ή προσθήκες που έγιναν σε άλλα πλοία αποκλειστικά για στρατιωτικούς σκοπούς, υπό την προϋπόθεση ότι όλα τα μέτρα ή πρακτικές που εφαρμόζονται στα εν λόγω πλοία, όπως και οι τροποποιήσεις ή οι προσθήκες δεν αποτελούν συγκεκαλυμμένες ενέργειες υπέρ της ναυπήγησης εμπορικών πλοίων, ασυμβίβαστες με τον παρόντα κανονισμό.

β) "Επισκευή πλοίου"

η επισκευή ή η ανακαίνιση, εντός της Κοινότητας, αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών σκαφών όπως αυτά ορίζονται στο σημείο α)·

γ) "μετατροπή πλοίου", η μετατροπή, εντός της Κοινότητας, αυτοπροωθούμενων ποντοπόρων εμπορικών πλοίων, όπως ορίζονται στο σημείο α), τουλάχιστον 1000 gt, εφόσον οι εργασίες μετατροπής συνεπάγονται ριζικές αλλαγές του τρόπου φόρτωσης του σκάφους, του κυρίως σκάφους ή του συστήματος προώθησης·

- δ) "αυτοπρωθούμενα ποντοπόρα", τα πλοία των οποίων το μόνιμο σύστημα πρόωσης και διεύθυνσης τους παρέχει όλα τα χαρακτηριστικά της αυτόνομης πλοϊμότητας σε ανοικτή θάλασσα·
- ε) "συμφωνία ΟΟΣΑ", η συμφωνία σχετικά με την τήρηση ομαλών συνθηκών ανταγωνισμού στον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής εμπορικών πλοίων·
- στ) "ενίσχυση", οι κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια των άρθρων 92 και 93 της συνθήκης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται όχι μόνο οι ενισχύσεις που χορηγούνται από το ίδιο το κράτος, αλλά και εκείνες που χορηγούνται από περιφερειακές ή τοπικές αρχές ή άλλους οργανισμούς καθώς και οποιαδήποτε στοιχεία ενίσχυσης που περιέχουν τα χρηματοδοτικά μέτρα τα οποία λαμβάνουν τα κράτη μέλη για τις επιχειρήσεις ναυπήγησης, μετατροπής ή επισκευής πλοίων και τα οποία, σύμφωνα με τις κοινώς αποδεκτές επενδυτικές πρακτικές σε καθεστώς ελεύθερης οικονομίας, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως παροχή επιχειρηματικού κεφαλαίου σε μία επιχείρηση·
- ζ) "συνδεδεμένη νομική οντότητα", οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο (i) το οποίο κατέχει ή ελέγχει ναυπηγική επιχείρηση ή (ii) ανήκει σε ή ελέγχεται από ναυπηγική επιχείρηση, άμεσα ή έμμεσα, είτε μέσω της κατοχής μετοχικού κεφαλαίου ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. θεωρείται ότι υφίσταται έλεγχος στην περίπτωση που νομικό πρόσωπο ή ναυπηγική επιχείρηση κατέχει ή ελέγχει το 25% των συμφερόντων της επιχείρησης στην οποία το μετοχικό κεφάλαιο συμμετέχει.

Άρθρο 2

1. Οι άμεσες ή έμμεσες ενισχύσεις που χορηγούνται ειδικά για την κατασκευή, την μετατροπή και την επισκευή πλοίων, όπως αυτές καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, και οι οποίες χρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη ή από τις περιφερειακές ή τοπικές τους αρχές ή ακόμη μέσω κρατικών πόρων, υπό οποιαδήποτε μορφή, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως συμβιβασίμες με την κοινή αγορά παρά μόνο εάν είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους προαναφερθέντες τομείς αλλά και για τις συνδεδεμένες νομικές οντότητες.
2. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν μπορούν να συνοδεύονται από όρους που εισάγουν διακρίσεις έναντι προϊόντων που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΑ ΜΕΤΡΑ

Αρθρο 3

Ενισχύσεις για το κλείσιμο επιχειρήσεων

1. Ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά μπορούν να θεωρηθούν οι ενισχύσεις για την κάλυψη του κόστους μέτρων τα οποία εφαρμόζονται αποκλειστικά στους εργαζόμενους που έχουν απωλέσει τα συνταξιοδοτικά τους δικαιώματα, που απολύονται ή που απομακρύνονται οριστικά από τη θέση εργασίας την οποία κατέχουν στην αντίστοιχη ναυπηγική επιχείρηση, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές συνδέονται με την παύση λειτουργίας ή με μείωση των ναυπηγικών δραστηριοτήτων, με την πτώχευση ή με τη μεταστροφή των δραστηριοτήτων τους σε τομείς εκτός του ναυπηγικού κλάδου.
2. Οι επιλέξιμες δαπάνες για τη χορήγηση των ενισχύσεων αυτών είναι ιδίως οι ακόλουθες:
 - οι αποζημιώσεις που καταβάλλονται στους εργαζομένους οι οποίοι απολύονται ή συνταξιοδοτούνται πριν από την κατά νόμο ηλικία συνταξιοδότησης·
 - οι δαπάνες των συμβουλευτικών υπηρεσιών για εργαζομένους οι οποίοι απολύονται ή συνταξιοδοτούνται πριν από την κατά νόμο ηλικία συνταξιοδότησης, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται τα ποσά που χορηγούν τα ναυπηγεία για να διευκολύνουν τη δημιουργία μικρών επιχειρήσεων·
 - τα ποσά που καταβάλλονται στους εργαζόμενους για την επαγγελματική τους επανεκπαίδευση.

Αρθρο 4

Ενισχύσεις για έρευνα και ανάπτυξη

1. Οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για σκοπούς έρευνας και ανάπτυξης στον κλάδο της κατασκευής, της μετατροπής και της επισκευής πλοίων μπορούν να κριθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον αφορούν:
 - (i) τη βασική έρευνα·

- (ii) τη βασική βιομηχανική έρευνα (εφόσον η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 50% του επιλέξιμου κόστους).
 - (iii) την εφαρμοσμένη έρευνα (εφόσον η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 35% του επιλέξιμου κόστους).
 - (iv) την ανάπτυξη (εφόσον η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 25% του επιλέξιμου κόστους).
2. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος της ενίσχυσης για έρευνα και ανάπτυξη που διεξάγουν μικρές και μεσαίες ναυπηγικές επιχειρήσεις (για τους σκοπούς του κανονισμού αυτού, ως μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις θεωρούνται εκείνες που απασχολούν λιγότερους από 300 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 20 εκατ. ECU και όπου δεν συμμετέχει μεγάλη εταιρεία σε ποσοστό υψηλότερο του 25%) ορίζεται σε 20 εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερο του ποσοστού που αναφέρεται στα σημεία (ii), (iii), (iv) της παραγράφου 1 αυτού του άρθρου.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι ακόλουθοι ορισμοί εφαρμόζονται στην έρευνα και ανάπτυξη:
- α) Το επιλέξιμο κόστος αφορά μόνο:
- (i) κόστος οργάνων, υλικών, γης και κτιρίων στο βαθμό που χρησιμοποιούνται για το συγκεκριμένο έργο έρευνας και ανάπτυξης.
 - (ii) κόστος ερευνητών, τεχνικών και λοιπού βοηθητικού προσωπικού στο βαθμό που απασχολούνται στο συγκεκριμένο έργο έρευνας και ανάπτυξης.
 - (iii) συμβουλευτικές και ισοδύναμες υπηρεσίες περιλαμβανομένων των ερευνητικών υπηρεσιών από εξωτερικές πηγές, των τεχνικών γνώσεων, των ευρεσιτεχνιών κ.λ.π.
 - (iv) γενικά έξοδα (υποδομή και βοηθητικές υπηρεσίες) στο βαθμό που έχουν σχέση με το έργο έρευνας και ανάπτυξης, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπερβαίνουν το 45% του συνολικού κόστους του έργου προκειμένου περί βασικής βιομηχανικής έρευνας και το 20% προκειμένου περί εφαρμοσμένης έρευνας και το 10% προκειμένου περί ανάπτυξης.
- β) ως "βασική έρευνα", νοούνται οι ερευνητικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε ανεξάρτητη βάση από τα ανώτερα

εκπαιδευτικά ή ερευνητικά ιδρύματα για τη διεύρυνση των γενικών επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων, και οι οποίες δεν συνδέονται με βιομηχανικούς ή εμπορικούς στόχους·

- γ) ως "βασική βιομηχανική έρευνα", νοείται η πρωτότυπη διοικητική και πειραματική εργασία της οποίας στόχος είναι να επιτύχει νέα και καλύτερη αντίληψη των νόμων της επιστήμης και της μηχανικής εν γένει καθώς και των τρόπων με τους οποίους μπορούν να εφαρμοστούν στο βιομηχανικό τομέα ή τις δραστηριότητες συγκεκριμένης επιχείρησης·
- δ) ως "εφαρμοσμένη έρευνα", νοείται η ερευνητική ή πειραματική εργασία που βασίζεται στα αποτελέσματα της βασικής έρευνας με σκοπό να διευκολυνθεί η επίτευξη συγκεκριμένων πρακτικών στόχων όπως η δημιουργία νέων προϊόντων, παραγωγικών διαδικασιών και υπηρεσιών. Συνήθως περατούνται με τη δημιουργία ενός αρχικού πρωτοτύπου και δεν περιλαμβάνει εργασίες των οποίων ο κύριος στόχος είναι ο σχεδιασμός, η ανάπτυξη ή η δοκιμασία συγκεκριμένων προϊόντων ή υπηρεσιών που προορίζονται για πώληση·
- ε) ως "ανάπτυξη", νοούνται οι εργασίες που βασίζονται στη συστηματική χρήση των επιστημονικών και τεχνικών γνώσεων στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη, τη δοκιμασία ή την αξιολόγηση δυνητικού νέου προϊόντος, παραγωγικής διαδικασίας ή υπηρεσίας ή στη βελτίωση υφισταμένου προϊόντος ή υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρωθεί συγκεκριμένες απαιτήσεις και στόχους απόδοσης. Το στάδιο αυτό περιλαμβάνει συνήθως προπαραγωγικά πρότυπα όπως πειραματικά έργα και έργα παρουσίασης αλλά δεν περιλαμβάνει βιομηχανική εφαρμογή και εμπορική εκμετάλλευση·
- στ) ενίσχυση για έρευνα και ανάπτυξη που χορηγείται συγκεκριμένα στον κλάδο ναυπήγησης, μετατροπής και επισκευής πλοίων περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - (i) έργα έρευνας και ανάπτυξης που πραγματοποιούνται από τον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής πλοίων ή από ερευνητικά ιδρύματα που ελέγχονται ή χρηματοδοτούνται από αυτόν τον κλάδο,
 - (ii) έργα έρευνας και ανάπτυξης που πραγματοποιούνται από το ναυπηγικό κλάδο ή από ερευνητικά ιδρύματα που ελέγχονται ή χρηματοδοτούνται από αυτόν τον κλάδο σε περίπτωση που το έργο έχει άμεση σχέση με τη ναυπήγηση ή την επισκευή πλοίων·
 - (iii) έργα έρευνας και ανάπτυξης που πραγματοποιούνται από πανεπιστημιακά ιδρύματα, δημόσια ή ανεξάρτητα ιδιωτικά

ερευνητικά ιδρύματα και από άλλους βιομηχανικούς τομείς σε συνεργασία με το ναυπηγικό κλάδο.

(iv) έργα έρευνας και ανάπτυξης που πραγματοποιούνται από πανεπιστημιακά ιδρύματα, δημόσια και/ή ανεξάρτητα ιδιωτικά ερευνητικά ιδρύματα και από άλλους βιομηχανικούς τομείς, σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια του έργου, διαφαίνεται ευλόγως ότι τα αποτελέσματα θα έχουν ουσιαστική σημασία για τον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής πλοίων.

4. Πληροφοριακά στοιχεία για τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης πρέπει να δημοσιεύονται ταχέως και το λιγότερο μία φορά ανά έτος.

Άρθρο 5

Εμμεσες κρατικές ενισχύσεις

1. Οι ενισχύσεις σε πλοιοκτήτες ή τρίτα μέρη υπό μορφή κρατικών δανείων και εγγυήσεων που διατίθενται ως ενίσχυση για τη ναυπήγηση ή τη μετατροπή αλλά όχι για την επισκευή σκαφών μπορούν να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά υπό την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά τηρούν τις διατάξεις του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ σχετικά με τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία, όπως αυτές ορίζονται στο έγγραφο C/WP6(94)², ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας που τροποποιεί ή αντικαθιστά το εν λόγω μνημόνιο.
2. Οι ενισχύσεις για τη ναυπήγηση και τη μετατροπή πλοίων, που χορηγούνται ως αναπτυξιακές ενισχύσεις σε αναπτυσσόμενη χώρα μπορούν να θεωρηθούν ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον τηρούνται οι θεσπισθείσες για το σκοπό αυτό διατάξεις του αναφερομένου στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου του μνημονίου συμφωνίας ή οποιασδήποτε άλλης μεταγενέστερης προσθήκης ή διορθωτικού αυτού του μνημονίου.
3. Οι ενισχύσεις που χορηγεί κράτος μέλος σε εθνικούς πλοιοκτήτες ή σε τρίτους εγκατεστημένους στο κράτος αυτό και οι οποίες αφορούν την κατασκευή ή μετατροπή πλοίων δεν πρέπει να στρεβλώνουν ή να απειλούν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων αυτού του κράτους και εκείνων άλλων κρατών μελών κατά την ανάθεση των συμβάσεων.

Άρθρο 6

² Επίσημη Εφημερίδα C 375, της 30ής Δεκεμβρίου 1994, σ. 38.

Ισπανία, Πορτογαλία, Βέλγιο

Οι ενισχύσεις αναδιάρθρωσης που χορηγούνται στην Ισπανία, την Πορτογαλία και το Βέλγιο υπό μορφή επενδυτικής ενίσχυσης καθώς και οποιαδήποτε άλλη ενίσχυση για κοινωνικού χαρακτήρα μέτρα μη καλυπτόμενα από το άρθρο 3 και οι οποίες καταβάλλονται μετά την 1η Ιανουαρίου 1996 μπορούν να θεωρούνται ως συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Για την καταβολή αυτής της ενίσχυσης απαιτείται μεμονωμένη κοινοποίηση, προηγούμενη έγκριση εκ μέρους της Επιτροπής πριν από την 31η Δεκεμβρίου 1996 και τήρηση των κατωτέρω αναφερομένων ανώτατων ορίων και προθεσμιών καταβολής:

	Υψος της ενίσχυσης	Προθεσμία καταβολής
Ισπανία	10 δισεκατ. πεσέτες	31 Δεκεμβρίου 1998
Πορτογαλία	5,2 δισεκατ. εσκούδος	31 Δεκεμβρίου 1998
Βέλγιο	1.320 εκατ. βελγικά φράγκα	31 Δεκεμβρίου 1997

Άρθρο 7

Άλλα μέτρα

1. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, και με την επιφύλαξη του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ μπορεί να επιτραπεί η εφαρμογή και άλλων παρεκκλίσεων πέραν εκείνων που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 2 έως 6. Στην περίπτωση αυτή, το Συμβούλιο αναθέτει στην Επιτροπή, εφόσον η τελευταία το κρίνει χρήσιμο, να ζητήσει παρέκκλιση από την Ομάδα συμβαλλόμενων μερών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 της συμφωνίας του ΟΟΣΑ.
2. Για τα σχέδια έρευνας και ανάπτυξης που συνδέονται με την ασφάλεια και το περιβάλλον, και με την επιφύλαξη του άρθρου 92 της συνθήκης ΕΚ, μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά η χορήγηση ενίσχυσης υψηλότερης από εκείνη που προβλέπεται στα σημεία (ii) έως (iv) του άρθρου 4 παράγραφος 1. Σε μία τέτοια περίπτωση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να ζητήσει την έγκριση του σχεδίου από την ομάδα των συμβαλλομένων μερών (Parties Group) βάσει των διατάξεων του παραρτήματος I Β 3. (2) της συμφωνίας του ΟΟΣΑ.
3. Εάν ένα μέτρο παροχής ενίσχυσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποτελέσει το αντικείμενο διαδικασίας επίλυσης των διαφορών βάσει του άρθρου 8 της συμφωνίας του ΟΟΣΑ ή, στην περίπτωση εξαγωγικών πιστώσεων, διαδικασίας διαβούλευσης βάσει του μνημονίου συμφωνίας του ΟΟΣΑ για τις εξαγωγικές πιστώσεις στα πλοία, η θέση της Κοινότητας καθορίζεται από την Επιτροπή, μετά από διαβουλεύσεις με την ειδική επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 113 της συνθήκης ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ

Άρθρο 8

1. Πέραν των διατάξεων του άρθρου 93 της συνθήκης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται στις επιχειρήσεις ναυπήγησης και επισκευής πλοίων και αποτελούν αντικείμενο του παρόντος κανονισμού υπόκεινται στους ειδικούς κανόνες κοινοποίησης που προβλέπονται στην παράγραφο 2.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν εκ των προτέρων στην Επιτροπή και δεν θέτουν σε ισχύ, χωρίς την έγκρισή της:
 - α) καθεστώτα ενισχύσεων - νέα ή ήδη υφιστάμενα - ή τροποποιήσεις ήδη ισχυόντων καθεστώτων ενισχύσεων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό·
 - β) αποφάσεις για εφαρμογή γενικού καθεστώτος χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων σε επιχειρήσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, με σκοπό τον έλεγχο του συμβιβασίμου χαρακτήρα με το άρθρο 92 της συνθήκης ΕΚ·
 - γ) μεμονωμένες περιπτώσεις εφαρμογής καθεστώτων ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 ή εφόσον η Επιτροπή το έχει ρητώς προβλέψει κατά την έγκριση του εν λόγω καθεστώτος ενισχύσεων.

Άρθρο 9

1. Για να δοθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να εποπτεύει την εφαρμογή των κανόνων χορήγησης ενισχύσεων που προβλέπονται στο Κεφάλαιο ΙΙ, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή:
 - α) μηνιαίες εκθέσεις για τις χορηγηθείσες από τα κράτη μέλη πιστωτικές διευκολύνσεις σε κάθε σύμβαση κατασκευής και μετατροπής πλοίου· οι εκθέσεις αυτές υποβάλλονται πριν από τη λήξη του μήνα που ακολουθεί εκείνον της υπογραφής της κάθε σύμβασης, και καταρτίζονται σύμφωνα με το υπόδειγμα αριθ. 1 του παραρτήματος·
 - β) ετήσιες εκθέσεις εφόσον στα κράτη μέλη υφίστανται καθεστώτα χορήγησης κρατικών εγγυήσεων και ασφαλειών για τα πλοία· οι εκθέσεις αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν στοιχεία για τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν κατά τη διάρκεια του έτους στο πλαίσιο του εν λόγω καθεστώτος ενισχύσεων, τις καταβληθείσες αποζημιώσεις, τα έσοδα από ασφάλιστρα και προμήθειες, τα

έσοδα από εισπράξεις και οποιοδήποτε άλλο χρήσιμο πληροφοριακό στοιχείο ζητήσει η Επιτροπή.

- γ) εκθέσεις για την ολοκλήρωση κάθε σύμβασης ναυπήγησης και μετατροπής υπογραφείσας πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996· οι εκθέσεις αυτές πρέπει να υποβάλλονται μέχρι το τέλος του μήνα που ακολουθεί το μήνα ολοκλήρωσης της σύμβασης και να καταρτίζονται σύμφωνα με το υπόδειγμα 2 του παραρτήματος·
- δ) ετήσιες εκθέσεις - οι οποίες υποβάλλονται το αργότερο την 1η Μαρτίου του έτους που ακολουθεί εκείνο το οποίο αφορά η έκθεση - με λεπτομέρειες για τη συνολική χρηματοδοτική στήριξη σε κάθε επιμέρους εθνικό ναυπηγείο κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, οι οποίες καταρτίζονται σύμφωνα με το υπόδειγμα 3 του παραρτήματος·
- ε) ετήσιες εκθέσεις στην περίπτωση ναυπηγείων κατασκευαστικής ικανότητας εμπορικών πλοίων άνω των 5.000 gt, οι οποίες υποβάλλονται το αργότερο δύο μήνες μετά την έγκριση της ετήσιας έκθεσης εκ μέρους της ετήσιας γενικής συνέλευσης· οι εκθέσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν μη εμπιστευτικά πληροφοριακά στοιχεία για τις μεταβολές της παραγωγικής ικανότητας και τη διάρθρωση της ιδιοκτησίας και να καταρτίζονται σύμφωνα με το υπόδειγμα 4 του παραρτήματος·

Άρθρο 10

Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται από 1ης Ιανουαρίου 1996 έως 31 Δεκεμβρίου 1998.

Παράρτημα
Υπόδειγμα 1

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ
ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΥΣ ΤΡΙΤΟΥΣ ΓΙΑ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ Ή ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΣ
ΠΛΟΙΩΝ

1. Επωνυμία και εθνικότητα της εταιρείας - δικαιούχου της ενίσχυσης
2. Συμβατική τιμή
3. Χορηγηθείσα πίστωση
 - Είδος (π.χ. εξαγωγική πίστωση, εγχώρια πίστωση, κλπ.):
 - Ύψος:
 - Περίοδος αποπληρωμής:
 - Συχνότητα των πληρωμών (δόσεων):
 - Επιτόκιο
4. Χορηγηθείσες εγγυήσεις
 - Ύψος:
 - Καταβληθέν ασφάλιστρο:
 - Διάρκεια:
 - Λοιποί όροι και προϋποθέσεις:
5. Μήνας κατά τον οποίο χορηγήθηκε η ενίσχυση
6. Σύμβαση νέας ναυπήγησης ή μετατροπής (να διευκρινιστεί)
 - Τύπος πλοίου και αριθμός ναυπηγείου:
 - Νεκρό βάρος (DWT):
 - Ολική χωρητικότητα (GT):
 - Χωρητικότητα (CGT):
 - Ναυπηγείο εκτέλεσης των εργασιών: - Χώρα:
 - Επωνυμία:
 - Ημερομηνία περάτωσης/παράδοσης:

Για περαιτέρω πληροφορίες απευθυνθείτε:

Ημερομηνία:

θέση:

Υπογραφή:

Υπόδειγμα 2

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΑΤΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τμήμα 1: Αναλυτικά στοιχεία της σύμβασης

1. Νέα ναυπήγηση/μετατροπή		
2. Εταιρεία	3. Ναυπηγείο	4. Αριθ. ναυπηγείου
5. Πλοιοκτήτης		
6. Εφοπλιστής		
7. Χώρα νηολόγησης του πλοίου		
8. Ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης	9. Ημερομηνία περάτωσης/παράδοσης	

Τμήμα 3: Χρηματοδοτικές ρυθμίσεις

	Νόμισμα	ECU (ισχύουσα ισοτιμία)	% της συμβατικής τιμής
14. Συμβατική τιμή			
15. Εκτιμώμενη ενδεχόμενη ζημία			
16. Ενισχύσεις που συνδέονται με σύμβαση και χορηγήθηκαν σε πελάτες ή στον τελικό ιδιοκτήτη:			
A. Χορηγηθείσες στο ναυπηγείο:			
α) επιχορηγήσεις			
β) πιστωτικές διευκολύνσεις			
γ) ειδικές φορολογικές ελαφρύνσεις			
δ) άλλες ενισχύσεις			
B. Χορηγηθείσες στον πελάτη ή στον τελικό ιδιοκτήτη:			
α) επιχορηγήσεις			
β) πιστωτικές διευκολύνσεις			
γ) ειδικές φορολογικές ελαφρύνσεις			
δ) άλλες ενισχύσεις			

Τμήμα 2: Χαρακτηριστικά του πλοίου

10. Τύπος του πλοίου (ανά κατηγορία ΟΟΣΑ)	
11. Νεκρό βάρος	
12. Ολική χωρητικότητα (GT)	13. Χωρητικότητα (CGT)

Για περαιτέρω πληροφορίες απευθυνθείτε:

Ημερομηνία:

Θέση:

Υπογραφή:

Υπόδειγμα 3

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΗΘΗΚΕ
ΣΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Επωνυμία της εταιρείας

	Επιλέξιμο κόστος (παρακαλείται να διευκρινιστεί για το σημείο 1 ο αριθμός των δικαιούχων)	Χορηγηθείσα ενίσχυση		Νομική βάση (να διευκρινιστεί η ημερομηνία έγκρισης εκ μέρους της Επιτροπής)
		Είδος	Υψος	
1. Ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα:				
α) Αποζημιώσεις για απολύσεις				
β) Πληρωμές λόγω πρόωρης συνταξιοδότησης				
γ) Πληρωμές για απόκτηση νέας ειδικότητας				
δ) Επαγγελματική επανεκπαίδευση				
2. Ενισχύσεις για έρευνα και ανάπτυξη				
α) Βασική έρευνα				
β) Βασική βιομηχανική έρευνα				
γ) Εφαρμοσμένη έρευνα				
δ) Ανάπτυξη				
3. Γενικής εφαρμογής καθεστώτα χορήγησης περιφερειακών ενισχύσεων (να διευκρινιστεί το είδος της ενίσχυσης)				
-				
-				

Για περαιτέρω πληροφορίες απευθυνθείτε:

Ημερομηνία:

Θέση:

17

Υπογραφή:

Υπόδειγμα 4

ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 5.000 ΚΟΡΩΝ

1. Επωνυμία της εταιρείας ()
2. Συνολική διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα () (cgt)
3. Στοιχεία της δεξαμενής ναυπήγησης/ναυπηγικής κλίνης

Δεξαμενή ναυπήγησης ή ναυπηγική κλίνη Ανώτατο μέγεθος των πλοίων (gt)

(	)	(	)
(	)	(	)
(	)	(	)

4. Περιγραφή οποιουδήποτε σχεδίου για μεταγενέστερη αύξηση ή μείωση της παραγωγικής ικανότητας
5. Διάρθρωση της ιδιοκτησίας (διάρθρωση του κεφαλαίου, τμήμα του κεφαλαίου που κατέχει άμεσα ή έμμεσα το δημόσιο)
6. Χρηματοοικονομικές καταστάσεις (ισολογισμός, λογαριασμός κερδών και ζημιών και, εάν είναι δυνατό, ξεχωριστοί λογαριασμοί για τις ναυπηγικές δραστηριότητες του χόλντινγκ)
7. Μεταβίβαση κρατικών πόρων (συμπεριλαμβανομένων των εγγυήσεων χρέους, των εισφορών μέσω έκδοσης ομολογιακών δανείων κλπ....)
8. Απαλλαγές από χρηματοοικονομικές ή άλλες υποχρεώσεις (συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών πλεονεκτημάτων, κλπ....)
9. Συνεισφορά κεφαλαίου (περιλαμβανομένων των εισφορών μετοχικού κεφαλαίου, της απόσυρσης κεφαλαίου, της καταβολής μερίσματος, των δανείων και της αποπληρωμής τους κλπ.....)
10. Διαγραφή χρεών
11. Μεταφορά ζημιών

ISSN 0254-1483

COM(95) 410 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

10

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-448-GR-C

ISBN 92-77-92880-8

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο

Lo