



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.07.1995
COM(95) 410 final

95/0219 (CNS)

Propuesta de
REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO
sobre ayudas a la construcción naval

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Introducción

Las normas vigentes en materia de ayudas estatales a la construcción naval se establecen en la Séptima Directiva sobre ayudas estatales a la construcción naval (Directiva 90/684/CEE, modificada en último lugar por la Directiva 94/73/CE). La validez de la Directiva, cuyo ámbito de aplicación se ha extendido alEEE a partir del 1 de enero de 1995, expira el 31 de diciembre de 1995. Así pues, es necesario prever nuevos mecanismos para responder a las obligaciones de la Comunidad en virtud del Acuerdo internacional celebrado en el seno de la OCDE sobre las condiciones normales de competencia en el sector de la reparación y la construcción naval, que entrará en vigor el 1 de enero de 1996.

II. Política actual

La actual política de la Comunidad sobre ayudas a la construcción naval, recogida en la Séptima Directiva y en la Sexta Directiva anterior, se introdujo en primer lugar como un instrumento de defensa frente a las especiales dificultades que atravesó el sector durante varios años, caracterizados por un grave desequilibrio mundial entre la oferta y la demanda; la consiguiente reducción de los precios se vio agravada por las prácticas desleales de precios de determinados competidores, las subvenciones estatales y otras formas de ayuda indirecta, como programas nacionales de créditos. En segundo lugar, y de acuerdo con los objetivos del mercado interior, se establecía así una normativa común que garantizaba condiciones similares en lo tocante a la competencia intracomunitaria en el sector de la construcción naval.

En general, puede decirse que dicha política ha logrado ampliamente sus objetivos; ha salvaguardado los astilleros comunitarios, manteniendo la actividad naviera en aquellos segmentos de mercado en que tales astilleros pueden ser competitivos en condiciones normales de mercado, y fomentando las necesarias medidas de reestructuración de los astilleros menos competitivos. Aunque la dimensión del sector naviero comunitario ha ido disminuyendo con los años, mantener una industria competitiva sigue siendo de interés vital para la Comunidad, al tiempo que contribuye a su desarrollo económico y social.

En paralelo con este enfoque, la Comunidad trató de negociar un acuerdo internacional equilibrado que restableciese las condiciones normales de competencia en el sector de la construcción naval, eliminando la competencia desleal. Tras casi cinco años de negociaciones, el año pasado se celebró tal Acuerdo en el seno de la OCDE. Dado que el Acuerdo, que entrará en vigor el 1 de enero de 1996, incluye entre otras cosas una estricta disciplina de ayudas, la Comunidad ha de adaptar en consecuencia su política de

ayudas a la construcción naval, para responder a las obligaciones que le impone el Acuerdo.

III. Acuerdo OCDE: régimen aplicable a las ayudas

El Acuerdo entrará en vigor el 1 de enero de 1996, y podrá revisarse transcurridos tres años.

El Acuerdo contiene dos elementos cuya aplicación requiere legislación comunitaria: los relativos a la lucha contra la competencia desleal ("*antidumping*") y los relativos a ayudas. Por cuanto hace a los primeros, la Comisión presentará al Consejo una propuesta de Reglamento para aplicar a escala comunitaria los instrumentos de lucha contra las prácticas desleales de precios, especialmente para garantizar a los armadores comunitarios la posibilidad de recurrir plena y eficazmente a sus disposiciones. Los segundos requieren un Reglamento del Consejo que ponga en vigor las disposiciones del Acuerdo en el territorio de la Comunidad.

En virtud del Acuerdo, queda prohibida toda medida específica de apoyo —directa o indirecta— a la construcción naval mercante, salvo excepciones previstas expresamente. Sólo se permite la ayuda en determinadas circunstancias:

- ayudas a la investigación y al desarrollo;
- ayudas sociales relacionadas con cierres;
- créditos a la exportación de buques, de conformidad con el Acuerdo revisado de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques que conculcaban el Acuerdo;
- créditos nacionales en condiciones equivalentes.

Sólo se permiten ayudas a la reestructuración a Corea, y, dentro de la Comunidad, a Bélgica, Portugal y España.

IV. Propuesta de la Comisión

La propuesta de Reglamento se ha concebido para poner en vigor las disposiciones del Acuerdo. Además, al igual que la Séptima Directiva, prevé mecanismos de notificación y supervisión que permitan a la Comisión garantizar el respeto de las normas y satisfacer los requisitos de información del Acuerdo.

Se propone que el Reglamento tenga una validez de tres años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 1998, momento en que podrá revisarse la política en función de las condiciones del mercado y de la experiencia ya habida sobre el Acuerdo.

V. Situación actual del mercado

La situación del mercado sigue siendo problemática, con una capacidad aún muy por encima de la demanda. Sin embargo, los últimos datos de que dispone la Comisión revelan algunos indicios de mejora general del mercado.

En 1994, se mantuvieron estables tanto la producción mundial como la comunitaria; se construyeron buques por un arqueo bruto compensado (cgt) total de 12,5 y 2,6 millones, respectivamente. En el resto de Europa Occidental, Finlandia, Noruega y Suecia registraron asimismo descensos. Las cuotas de mercado de Japón y Corea aumentaron respectivamente al 41% y 16,6%.

Sin embargo, en 1994 volvió a aumentar, a escala mundial, el número de contratos de construcción naval: se encargó un total de 16,753 millones de cgt, un 15,3% más que en 1993 (en que a su vez se aumentó un 64,7% respecto al año anterior), y el mayor nivel que se ha dado hasta ahora. No obstante, dentro de la Comunidad se produjo un ligero descenso. Los nuevos contratos se elevaron a 2,883 millones de cgt, aproximadamente un 1,2% de reducción. En el resto de Europa Occidental, Finlandia, Noruega y Suecia verificaron una reducción conjunta de aproximadamente un 10%. A escala mundial, Japón, con un aumento del 42,2%, experimentó el mayor incremento y mantuvo la primera posición. En Corea, que aumentó en 1993 un 238,4%, 1994 presenció una reducción del 16% en nuevos encargos.

Además, al final de 1994, el total de encargos en todo el mundo era un 16,8% mayor que en 1993, para llegar a los 28,9 millones de cgt, el mayor nivel desde el comienzo de la década de los 80. Dentro de la Comunidad, el total de contratos se elevó a 5,512 millones de cgt, un incremento del 3,7% respecto al 31 de diciembre de 1993. Esto representaba un 19% de la cifra mundial de encargos, un 2,4% por debajo de 1993. Los demás armadores de Europa occidental aumentaron ligeramente la cuota de mercado al 4,7%. Japón y Corea incrementaron sustancialmente sus contratos, a 8 y 5,8 millones de cgt respectivamente, lo que equivale a unos aumentos respectivos del 27,8% y 22,4% con respecto a los niveles de 1993.

Sin embargo, el aumento de contratos no se vio correspondido por un incremento de precios.

A pesar de este panorama hasta cierto punto paradójico, hay signos alentadores que apuntan a un alza del mercado, que mantiene la perspectiva de una continuada necesidad de sustituir buques debido a la avanzada edad de la flota mundial y a unos requisitos más estrictos de seguridad y protección de la naturaleza, junto con el arranque del comercio mundial que se espera se derive del Acuerdo GATT. Al mismo tiempo, sin embargo, existe cierta preocupación sobre el efecto negativo de los importantes aumentos de capacidad planificados en Corea. A este respecto, la Comisión seguirá haciendo todo lo posible por ejercer la presión necesaria, tanto a escala bilateral como multilateral, para encontrar una solución a este problema.

VI. Conclusión

En vista de todo lo expuesto, se propone que el Consejo, tras consultar con el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social, adopte la propuesta de Reglamento adjunta. Para evitar un vacío legal, la Comisión solicita que el Consejo tome una decisión antes del final de 1995.

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO
sobre ayudas a la construcción naval

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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, 113 y 228,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Directiva 90/684/CEE del Consejo, modificada en último lugar por la Directiva 94/73/CEE del Consejo, expirará el 31 de diciembre de 1995;

Considerando que en el seno de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) se ha adoptado un Acuerdo¹ sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante;

Considerando que el Acuerdo entrará en vigor el 1 de enero de 1996;

Considerando que el Acuerdo prevé la eliminación de todas las ayudas directas a la construcción naval, salvo las ayudas de carácter social relacionadas con cierres, y las ayudas a la investigación y desarrollo con determinados máximos;

Considerando que el Acuerdo permite las medidas indirectas de apoyo a la construcción naval en forma de facilidades de crédito y garantías de préstamo para armadores, siempre que tales medidas sean conformes con el Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques⁽¹⁾;

Considerando que el Acuerdo podrá revisarse transcurridos tres años desde su entrada en vigor,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

¹ (Diario Oficial de las Comunidades Europeas n° C 375 de 30 de diciembre de 1994; Propuesta de Decisión del Consejo sobre la celebración del Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante).

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) Construcción naval:

La construcción en la Comunidad de los siguientes buques comerciales autopropulsados de alta mar:

buques mercantes para el transporte de pasajeros, mercancías, o ambas cosas, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,
buques mercantes para servicios especializados (por ejemplo, buques factoría o rompehielos, salvo los diques flotantes y las unidades móviles de alta mar), de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,
remolcadores de potencial igual o superior a 365 kW,
barcos de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, destinados a la exportación exterior al Espacio Económico Europeo;
cascos no finalizados de los buques antes mencionados, móviles y a flote.

De la definición se excluirán los buques militares y las modificaciones efectuadas a otros buques con fines exclusivamente militares, siempre que las medidas, prácticas, modificaciones o añadidos aplicables a estos buques no constituyan acciones encubiertas en favor de la construcción y reparación naval mercante incompatibles con el presente Reglamento.

b) Reparación naval:

La transformación y reparación en la Comunidad de los buques autopropulsados de alta mar tal como se definen en la letra a).

c) Transformación naval:

La transformación y reparación en la Comunidad de los buques autopropulsados de alta mar definidos en la letra a), de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000, siempre y cuando las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco o del sistema de propulsión.

d) Buque autopropulsado de alta mar:

Buque cuyos medios de propulsión y de dirección le confieren todas las características de autonavegabilidad en alta mar.

e) Acuerdo OCDE:

El Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante.

f) Ayudas:

Las ayudas de Estado de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado, incluidas no sólo las ayudas concedidas por el propio Estado, sino también las concedidas por las autoridades regionales y locales y cualesquiera otros elementos de ayuda incluidos en las medidas de financiación adoptadas por los Estados miembros con respecto a las empresas de construcción, transformación y reparación navales que no se consideren como capital riesgo aportado a una sociedad según las prácticas normales en una economía de mercado.

g) Entidad vinculada:

Toda persona física o jurídica que (i) posea o controle a una entidad de construcción y reparación navales, o (ii) sea propiedad de una de dichas entidades o esté controlada por ella, directa o indirectamente, sea mediante una participación en el capital o por cualquier otro concepto. Se presume que existe control cuando una persona o un armador posee o controla una participación del 25% de las acciones de la entidad.

Artículo 2

1. Sólo si cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento se considerarán compatibles con el mercado común las ayudas específicas concedidas directa o indirectamente a la transformación y reparación navales, tal como se definen en el presente Reglamento, financiadas por un Estado miembro o sus autoridades regionales o locales, o mediante recursos públicos, cualquiera que sea su forma. Ello valdrá no sólo para las entidades activas en este sector, sino también para las entidades vinculadas.
2. Las ayudas concedidas en virtud del presente Reglamento no podrán incluir condiciones discriminatorias con respecto a productos originarios de otros Estados miembros.

CAPÍTULO II

MEDIDAS COMPATIBLES

Artículo 3

Ayudas al cierre

1. Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas destinadas a sufragar los costes resultantes de medidas en beneficio exclusivo de trabajadores

que hayan perdido sus derechos de pensión, o que hayan sido despedidos o separados definitivamente de su puesto de trabajo en la empresa naval correspondiente, cuando dichas medidas guarden relación con la interrupción o limitación de astilleros, quiebra, o cambio total de actividad.

2. Los costes para los que podrán concederse dichas ayudas serán principalmente 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;

indemnizaciones a trabajadores para su reciclaje profesional.

Artículo 4

Ayudas a la investigación y al desarrollo

1. Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas a la investigación y al desarrollo a la industria de la construcción y de la reparación naval mercante relacionadas con:
 - (i) la investigación fundamental;
 - (ii) la investigación industrial de base (siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 50% de los costes subvencionables);
 - (iii) la investigación aplicada (siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 35% de los costes subvencionables);
 - (iv) el desarrollo (siempre que la intensidad de la ayuda no supere el 25% de los costes subvencionables).
2. La máxima intensidad de ayuda permitida para la investigación y el desarrollo efectuados por pequeñas y medianas empresas de construcción naval (a los efectos del presente Reglamento, definidas como empresas con menos de 300 empleados, cuya facturación anual no exceda de 20 millones de ecus y que no pertenezca a una empresa grande en más de un 25%) será de 20 puntos porcentuales mayor que las especificadas en las letras ii) a iv) del apartado 1 del presente artículo.
3. A los efectos del presente artículo, en el ámbito de la investigación y desarrollo se aplicarán las definiciones siguientes:
 - (a) los costes subvencionables serán únicamente los relativos a:

- (i) costes de instrumentos, material, terrenos y edificios en tanto en cuanto se utilicen para el proyecto específico de investigación y desarrollo;
 - (ii) costes de investigadores, técnicos y otro personal de apoyo, en tanto en cuanto se contraten para el proyecto específico de investigación y desarrollo;
 - (iii) servicios de consultoría y prestaciones equivalentes, incluidos los productos comprados para la investigación, conocimientos técnicos, patentes, etc.;
 - (iv) gastos fijos (infraestructuras y servicios de apoyo) en tanto en cuanto estén relacionados con el proyecto de investigación y desarrollo, siempre que no excedan del 45% del coste total del proyecto para la investigación industrial de base, un 20% para la investigación aplicada y un 10% para el desarrollo;
- (b) por "investigación fundamental" se entenderán actividades de investigación, llevadas a cabo independientemente por centros de enseñanza superior u organismos de investigación para la ampliación del conocimiento científico y técnico general, no vinculados a objetivos industriales o comerciales;
- (c) por "investigación industrial de base" se entenderán trabajos originales teóricos y experimentales cuyo objetivo es alcanzar un conocimiento mayor y mejor de las leyes de la ciencia y de la ingeniería en general, que sean aplicables a un sector industrial o a las actividades de una empresa en particular;
- (d) por "investigación aplicada" se entenderán tareas de experimentación o investigación basadas en los resultados de la investigación fundamental, con vistas a facilitar determinados objetivos específicos, como la creación de nuevos productos, procesos de producción y servicios. En general, finaliza con la creación de un primer prototipo, y no incluye tareas de diseño, desarrollo o pruebas de elementos determinados, con vistas a su venta;
- (e) por "desarrollo" se entenderán trabajos basados en el uso sistemático de conocimientos científicos y técnicos en un diseño, desarrollo, prueba o evaluación de un posible producto nuevo, procesos de producción o servicio o de una mejora a un producto existente o servicio para cumplir requisitos y objetivos específicos. Esta fase, por lo general, incluye modelos de preproducción como proyectos experimentales y de demostración, pero no incluye aplicación industrial y explotación comercial;
- (f) la ayuda a la investigación y desarrollo específicamente ofrecida a la industria de construcción, transformación y reparación navales incluye los siguientes casos, sin limitarse a los mismos:
- (i) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por el sector de construcción, transformación o reparación navales controlados o financiados por dicho sector;

- (ii) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por el sector naval o institutos de investigación controlados o financiados por dicho sector, cuando el proyecto está directamente relacionado con la construcción o reparación navales;
 - (iii) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por universidades, institutos de investigación públicos o privados, u otros sectores industriales en colaboración con el sector de la construcción naval;
 - (iv) proyectos de investigación y desarrollo llevados a cabo por universidades, institutos de investigación públicos o privados y otros sectores industriales, cuando en el momento de realización del proyecto se puede prever que los resultados serán de gran importancia específica para el sector de construcción, transformación o reparación navales.
4. La información sobre los resultados de la investigación y desarrollo se publicará sin tardanza, al menos una vez al año.

Artículo 5

Medidas indirectas

1. El apoyo a armadores o terceros en forma de préstamos con garantía oficial y garantías disponibles en calidad de ayuda a la construcción o transformación, pero no reparación, navales, se considerará compatible con el mercado común siempre que tales medidas sean acordes con el Acuerdo de la OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques tal como figura en el documento C/WP6(94)6², o cualesquiera acuerdos que lo modifiquen o sustituyan.
2. Las ayudas relacionadas con la construcción y transformación navales concedidas como asistencia al desarrollo de un país en vías de desarrollo se considerarán compatibles con el mercado común si satisfacen lo dispuesto a tal efecto en el Acuerdo mencionado en el apartado 1 del presente artículo, o con cualquier modificación posterior de dicho Acuerdo.
3. El apoyo concedido por un Estado miembro a sus constructores de barcos o a terceras partes en tal Estado para la construcción o transformación navales no podrá falsear o poner en peligro la competencia entre los astilleros de dicho estado miembro y los astilleros de otros Estados miembros en la realización de encargos.

Artículo 6

España, Portugal y Bélgica

Podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas de reestructuración concedidas en España, Portugal y Bélgica en forma de asistencia a la inversión, y

² Diario Oficial C 375 de 30 de diciembre de 1994, p. 38.

cualquier tipo de asistencia a medidas sociales no contemplada en el artículo 3 y desembolsada tras el 1 de enero de 1996. El desembolso de dichas ayudas debe someterse a notificación individual y aprobación previa de la Comisión antes del 31 de diciembre de 1996, y debe respetar los siguientes límites máximos y plazos de desembolso:

	Volumen de ayuda	Plazo último de pago
España	10 000 millones de pesetas	31 de diciembre de 1998
Portugal	5,2 millones de contos	31 de diciembre de 1998
Bélgica	1 320 millones de francos belgas	31 de diciembre de 1997

Artículo 7

Otras medidas

1. En circunstancias especiales, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 92 del Tratado CE, se podrán permitir otras excepciones a lo dispuesto en los artículos 2 a 6. Cuando la Comisión considere que se trata de uno de estos casos, quedará facultada para solicitar del Grupo de las partes una excepción en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 del Acuerdo OCDE.
2. En el caso de ayudas a la investigación y desarrollo relacionadas con la seguridad o el medio ambiente, podrá considerarse compatible con el mercado común una intensidad mayor que los porcentajes especificados en las letras (ii) a (iv) del apartado 1 del artículo 4. Cuando estime hallarse ante uno de tales casos, la Comisión está facultada para solicitar del Grupo de las partes la aprobación del proyecto, en virtud de lo dispuesto en el punto 2 de la sección B.3 del Anexo I del Acuerdo OCDE.
3. Cuando una medida concedida en virtud del presente Reglamento se someta a los Procedimientos de solución de litigios en virtud del artículo 8 del Acuerdo OCDE o, en el caso de créditos a la exportación, a los procedimientos de consulta previstos en el Acuerdo OCDE relativo a los créditos a la exportación de buques, la posición de la Comunidad vendrá determinada por la Comisión tras consultas con el Comité especial establecido en virtud del artículo 113 del Tratado CE.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO DE SUPERVISIÓN

Artículo 8

1. Además de lo dispuesto en el artículo 93 del Tratado, las ayudas a las empresas de construcción y reparación naval contempladas en el presente Reglamento se someterán a las normas de notificación especial previstas en el apartado 2.
2. Los Estados miembros notificarán por anticipado a la Comisión las siguientes ayudas, que deberán ser autorizadas por la Comisión antes de ser puestas en vigor:

- (a) todo programa de ayuda –nuevo o existente– y toda modificación de un programa existente contemplado en el presente Reglamento;
- (b) toda decisión de aplicar programas de ayudas regionales de aplicabilidad general a las empresas contempladas en el presente Reglamento, al objeto de comprobar la compatibilidad con el artículo 92 del Tratado CE;
- (c) toda solicitud individual de programas de ayuda en el caso mencionado en el apartado 2 del artículo 5, o cuando la Comisión lo prevea específicamente en su aprobación del programa de ayudas en cuestión.

Artículo 9

- I. Con el fin de que la Comisión supervise el respeto de las normas de ayuda recogidas en el capítulo II, los Estados miembros transmitirán a la Comisión:
 - (a) informes mensuales sobre las facilidades de crédito con respaldo oficial concedidas a cada uno de los contratos de construcción y reparación navales, al final del mes siguiente al mes de firma de dichos contratos, de conformidad con el esquema nº 1 anexo;
 - (b) en el caso de que los Estados miembros tengan programas que ofrezcan garantías oficiales y seguros para buques, informes anuales que consignen los resultados anuales del programa, las obligaciones desembolsadas, la renta de primas y tarifas, la renta de recuperaciones y cualquier otra información adecuada solicitada por la Comisión;
 - (c) informes de finalización de cada uno de los contratos de construcción y reparación navales celebrados antes del 1 de enero de 1996, al final del mes siguiente al mes de finalización, de conformidad con el esquema nº 2 anexo;
 - (d) informes anuales –que se presentarán antes del 1 de marzo del año siguiente al año objeto del informe– que consignen los detalles de el apoyo financiero total desembolsado a cada uno de los astilleros nacionales durante el anterior año natural, de conformidad con el esquema nº 3 anexo;
 - (e) en el caso de astilleros con capacidad para construir buques de un arqueo bruto (GT) superior a 5 000, informes anuales –que se presentarán antes de transcurridos dos meses de la aprobación del informe anual del astillero por parte de la junta general anual– que consignen información pública sobre la evolución de la capacidad y sobre la estructura de propiedad de conformidad con el esquema nº 4 anexo;

Artículo 10

El presente Reglamento será de aplicación del 1 de enero de 1996 al 31 de diciembre de 1998.

Anexo
Esquema nº 1

COMUNIDAD EUROPEA

**INFORME SOBRE AYUDAS CONCEDIDAS A LOS ARMADORES Y
TERCERAS PARTES PARA LA CONSTRUCCIÓN O TRANSFORMACIÓN
DE BUQUES**

1. Nombre y nacionalidad de la sociedad beneficiaria de la ayuda

2. Precio contractual

3. Créditos concedidos
 - Forma (es decir, crédito a la exportación, crédito interior, etc.):
 - Volumen:
 - Período de reembolso:
 - Frecuencia de los tramos:
 - Tipo de interés

4. Garantías concedidas
 - Volumen:
 - Prima desembolsada:
 - Duración:
 - Otras condiciones:

5. Mes de la concesión de la ayuda

6. Contrato de construcción o de transformación (especificar el tipo de contrato)
 - Tipo de buque y número de construcción:
 - Peso muerto:
 - Arqueo bruto (GT):
 - Arqueo bruto compensado (CGT):
 - Armador - Operador:
 - País:
 - Nombre:
 - Fecha de terminación/entrega:

En caso de duda dirigirse a: Fecha:.....

Cargo:..... Firma:.....

INFORME SOBRE TERMINACIÓN DE BUQUES MERCANTES

Sección 1: Datos del contrato

1. Nueva construcción/transformación		
2. Empresa	3. Astillero	4. Nº de construcción
5. Armador-propietario		
6. Armador-operador		
7. País de registro del buque		
8. Fecha de firma de contrato	9. Fecha de terminación/entrega	

Sección 2: Datos del buque

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

Sección 3: Aspectos financieros

	Divisa	Ecus (tipo predominante)	% del precio contractual
14. Precio contractual			
15. Estimación (en su caso) de posibles pérdidas			
16. Ayudas ligadas al contrato			
A. concedidas al astillero			
a) subvención			
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) beneficios fiscales			
d) otras ayudas			

En caso de duda dirigirse a

Fecha

Cargo

Firma

Esquema nº 3

COMUNIDAD EUROPEA

INFORME SOBRE LA AYUDA FINANCIERA A LA EMPRESA

Nombre de la sociedad:

	Costes subvencionables (para (1), especificar el número de trabajadores afectados)	Ayudas recibidas		Fundamento jurídico (consignar la fecha de aprobación de la Comisión)
		Forma	Importe	
1. Ayudas sociales:				
(a) Indemnizaciones por despido				
(b) Indemnizaciones por jubilación anticipada				
(c) Pagos de reconversión				
(d) Reciclaje profesional				
2. Ayudas a la investigación y desarrollo				
(a) Investigación fundamental				
(b) Investigación industrial de base				
(c) Investigación aplicada				
(d) Desarrollo				
3. Ayudas regionales de aplicabilidad general (especificar la naturaleza de la ayuda)				
-				
-				

En caso de duda dirigirse a: Fecha:

Cargo: Firma:

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

1. Nombre de la sociedad ()
2. Capacidad total disponible () (cgt)
3. Datos del dique/atracadero

Dique o atracadero	Tamaño máximo de los buques (gt)
()	()
()	()
()	()
4. Descripción de los programas existentes para ampliar o reducir capacidad
5. Estructura de la propiedad (estructura de capital, parte de propiedad pública directa o indirecta)
6. Estados financieros (balance, cuenta de pérdidas y ganancias, y si es posible cuentas separadas de las actividades de construcción naval del grupo)
7. Aportación de recursos públicos (incluyendo garantías de deudas, suscripción de obligaciones, etc.)
8. Exenciones de obligaciones financieras o de otro tipo (incluyendo ventajas fiscales, etc.)
9. Aportación de capital (incluyendo suscripción de acciones, eliminación de dividendos, préstamos y sus reembolsos, etc.)
10. Amortización de deudas
11. Transferencia de pérdidas

ISSN 0257-9545

COM(95) 410 final

DOCUMENTOS

ES

10

N° de catálogo : CB-CO-95-448-ES-C

ISBN 92-77-92877-8

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo

18