



COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

Bruxelles, 26.07.1995
COM(95) 410 def.

95/0219 (CNS)

Proposta di

REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO

concernente gli aiuti alla costruzione navale

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

I. INTRODUZIONE

Le norme vigenti in materia di aiuti di Stato alla costruzione navale sono stabilite nella settima direttiva concernente gli aiuti alla costruzione navale (direttiva 90/684/CEE, da ultimo modificata dalla direttiva 94/73/CE). Il periodo di validità della direttiva, che a partire dal 1° gennaio 1995 è stata estesa al SEE, scade al 31 dicembre 1995. Sono richieste nuove disposizioni per conformarsi agli obblighi comunitari derivanti da un accordo internazionale concluso nell'ambito dell'OCSE e destinato a consentire il rispetto delle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione di navi mercantili che deve entrare in vigore il 1° gennaio 1996.

II. POLITICA ATTUALE

La politica comunitaria vigente in materia di aiuti alla costruzione navale, inserita nella settima direttiva e nella precedente sesta direttiva, è stata introdotta essenzialmente come strumento di difesa in funzione delle specifiche difficoltà incontrate da alcuni anni nel settore in questione, caratterizzato da un importante squilibrio tra la domanda e l'offerta a livello mondiale con conseguente deterioramento dei prezzi, aggravato da pratiche sleali in materia di prezzi da parte di alcuni concorrenti nonché da aiuti di Stato e altre forme indirette di sostegno quali i regimi nazionali di credito. Nel contempo l'obiettivo è stato quello di istituire, conformemente agli obiettivi del mercato interno, un contesto uniforme in modo da assicurare che la concorrenza intracomunitaria nel settore della cantieristica avvenga in base ad una serie comune di regole.

In linea di massima tale politica ha conseguito i propri obiettivi tutelando i cantieri comunitari attraverso il mantenimento di un livello sufficiente di attività comunitaria nell'ambito della costruzione navale in quei segmenti in cui i cantieri comunitari possono conservare la loro competitività in normali condizioni di mercato e favorendo l'adeguamento strutturale necessario nei cantieri meno competitivi. Malgrado le dimensioni sempre più ridotte dell'industria cantieristica comunitaria un'industria competitiva risulta di interesse essenziale per la Comunità e contribuisce al suo sviluppo economico e sociale.

Parallelamente a tale impostazione la Comunità ha tentato di negoziare un accordo internazionale equilibrato per il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel settore della cantieristica onde eliminare una concorrenza pregiudizievole. Dopo quasi cinque anni di trattative l'accordo è stato raggiunto l'anno scorso nel quadro dell'OCSE. Poiché tale accordo, la cui entrata in vigore è prevista il 1° gennaio 1996, comprende tra l'altro una rigida disciplina in materia di aiuti, la Comunità deve adeguare di conseguenza la propria politica di aiuti alla costruzione navale onde conformarsi agli obblighi assunti in base a detto accordo.

III. L'ACCORDO OCSE, IN PARTICOLARE IL REGIME DA APPLICARE AGLI AIUTI

L'accordo entra in vigore il 1° gennaio 1996 e può essere riesaminato dopo tre anni.

Esistono due elementi dell'accordo che richiedono una legislazione di attuazione comunitaria: quelli relativi all'antidumping e agli aiuti. Per quanto riguarda il primo, la Commissione presenterà al Consiglio una proposta separata di regolamento destinato ad attuare a livello comunitario uno strumento applicabile in caso di fissazione di prezzi pregiudizievoli onde garantire in particolare che gli armatori comunitari siano in grado di avvalersi delle sue disposizioni in maniera integrale ed efficace. Il secondo comporterà un regolamento del Consiglio destinato a porre in atto le disposizioni dell'accordo all'interno della Comunità.

In base all'accordo sono vietate tutte le misure di sostegno accordate specificamente, in maniera diretta o indiretta, alla costruzione di navi mercantili, fatte salve quelle espressamente previste. Gli aiuti sono concessi soltanto in alcune circostanze specifiche e precisamente:

- aiuti alla ricerca e allo sviluppo;
- aiuti di natura sociale concessi con le chiusure;
- crediti all'esportazione di navi in conformità dell'Intesa modificata OCSE che ha preceduto l'accordo in questione su detti crediti;
- crediti interni praticati in base a condizioni equivalenti.

Non sono concessi in linea di massima aiuti alla ristrutturazione ad eccezione della Corea e - all'interno della Comunità - del Belgio, del Portogallo e della Spagna.

IV. PROPOSTA DELLA COMMISSIONE

L'allegata proposta di regolamento è destinata a porre in atto le disposizioni dell'accordo. Inoltre, come la settima direttiva, prevede procedure di notifica e controllo in modo che la Commissione possa effettivamente garantire la conformità con le norme e adempiere agli obblighi previsti dall'accordo in materia di presentazione delle relazioni.

Si propone una durata di tre anni del regolamento, ossia fino al 31 dicembre 1998, quando la politica potrà essere riesaminata alla luce dell'esperienza maturata in materia di gestione dell'accordo e delle prevalenti condizioni di mercato.

V. SITUAZIONE ATTUALE DEL MERCATO

La situazione del mercato rimane difficile in quanto la capacità risulta sempre abbondantemente superiore alla domanda. Tuttavia gli ultimi dati a disposizione dei servizi della Commissione mostrano segni di miglioramento nella situazione globale del mercato.

Nel 1994 la produzione mondiale e comunitaria è rimasta stabile (navi approntate per una capacità rispettiva di 12,5 milioni di tslc e di 2,6 milioni di tslc). In altri paesi dell'Europa occidentale, ossia in Finlandia, Norvegia e Svezia sono state registrate diminuzioni. Il

Giappone e la Corea hanno aumentato la loro quota di mercato rispettivamente al 41% e al 16,6%.

Tuttavia nel 1994 si è registrato un ulteriore incremento dei nuovi ordinativi a livello mondiale per un totale di 16,753 milioni di tslc pari ad un miglioramento del 15,3% rispetto al 1993 (che a sua volta ha registrato un aumento del 64,7% rispetto all'anno precedente) e corrispondente al livello più elevato mai registrato. Comunque nella Comunità si è avuta una leggera contrazione. Sono pervenuti nuovi ordinativi per un totale di 2,883 milioni di tslc pari ad una riduzione dell'1,2%. Altri paesi dell'Europa occidentale, Finlandia, Norvegia e Svezia, hanno subito complessivamente una riduzione del 10% circa. A livello mondiale il Giappone, con un aumento dell'ordine del 42,2%, ha registrato il più ampio miglioramento e ha mantenuto la sua posizione dominante. In Corea rispetto ad un incremento del 238,4% nel 1993, si è rilevata una riduzione del 16% dei nuovi ordinativi nel 1994.

Inoltre il registro degli ordinativi a livello mondiale alla fine del 1994 era aumentato del 16,8% rispetto al 1993 raggiungendo 28,9 milioni di tslc e quindi il livello più elevato dall'inizio degli anni '80. All'interno della Comunità il registro degli ordinativi è aumentato a 5,512 milioni di tslc (+ 3,7% rispetto alla posizione rilevata al 31 dicembre 1993). Tale cifra rappresentava una quota del mercato mondiale pari al 19% con una riduzione del 2,4% rispetto al 1993. Gli altri armatori dell'Europa occidentale hanno aumentato leggermente la loro quota di mercato a 4,7%. Il Giappone e la Corea hanno incrementato notevolmente i loro registri degli ordinativi raggiungendo rispettivamente 8 milioni di tslc e 5,8 milioni di tslc pari ad aumenti del 27,8% e del 22,4% rispetto ai livelli del 1993.

L'aumento registrato dagli ordinativi non è stato comunque controbilanciato da un parallelo incremento dei prezzi.

Ciononostante, malgrado questo quadro abbastanza irregolare, si sono rilevati segni incoraggianti di una svolta del mercato con la prospettiva di una costante necessità di navi di sostituzione a causa della vetustà della flotta mondiale, dei nuovi requisiti in materia di sicurezza e tutela ambientale e del previsto potenziamento del commercio mondiale sulla scia del nuovo accordo GATT. Tuttavia, nel contempo, esiste una certa preoccupazione in merito all'impatto negativo degli importanti aumenti di capacità previsti in Corea. A tale proposito la Commissione continuerà i propri sforzi volti ad esercitare la pressione necessaria, a livello bilaterale e multilaterale, per poter trovare una soluzione a tale problema.

VI. CONCLUSIONE

Alla luce delle suesposte considerazioni si propone pertanto al Consiglio di adottare, previa consultazione del Parlamento europeo e del Comitato economico e sociale, l'allegata proposta di regolamento. Al fine di evitare una situazione di vuoto giuridico la Commissione chiede al Consiglio di prendere una decisione entro la fine del 1995.

Proposta di
REGOLAMENTO (CE) DEL CONSIGLIO
concernente gli aiuti alla costruzione navale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 92, paragrafo 3, lettera e) e gli articoli 94, 113 e 228,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la direttiva 90/684/CEE, da ultimo modificata dalla direttiva 94/73/CE cessa di essere applicabile al 31 dicembre 1995;

considerando che nel quadro dell'Organizzazione di cooperazione e di sviluppo economici (OCSE) è stato concluso un accordo¹ tra la Comunità europea e alcuni paesi terzi per il rispetto delle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione di navi mercantili;

considerando che l'accordo deve entrare in vigore il 1° gennaio 1996;

considerando che l'accordo dispone l'eliminazione di tutti gli aiuti diretti alla costruzione navale, fatti salvi gli aiuti di carattere sociale connessi con le chiusure nonché gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo nell'ambito di determinati massimali;

considerando che le misure indirette di sostegno all'industria navale sotto forma di agevolazioni di credito e garanzie dei prestiti agli armatori sono consentite dall'accordo purché dette misure siano conformi all'intesa OCSE sui crediti all'esportazione di navi¹;

considerando che l'accordo può essere riesaminato dopo tre anni dalla sua entrata in vigore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO

¹ (Gazzetta ufficiale delle Comunità europee C 375 del 30 dicembre 1994 - Proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo sulle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione navale).

CAPO I

GENERALITÀ

Articolo 1

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) "costruzione navale"

la costruzione nella Comunità delle seguenti navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma:

- navi per il trasporto di passeggeri e/o di merci di almeno 100 tsl;
- navi adibite all'esecuzione di servizi specializzati (per es. draghe e rompighiaccio, ad esclusione di bacini galleggianti e unità mobili offshore) di almeno 100 tsl;
- rimorchiatori con una potenza non inferiore a 365 Kw;
- pescherecci di almeno 100 tsl da esportare al di fuori dello Spazio economico europeo;
- scafi non ancora terminati delle succitate navi in grado di galleggiare e di muoversi

ad esclusione delle navi da guerra e dei lavori di modifica o installazione di apparecchiature supplementari eseguiti su altre navi esclusivamente a fini militari purché le misure o le pratiche relative a tali navi, nonché le modifiche e l'installazione di apparecchiature supplementari, non siano azioni dissimulate a favore dell'industria della costruzione e della riparazione di navi mercantili in contrasto con il presente regolamento;

b) "riparazione navale"

la riparazione o la revisione nella Comunità di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma di cui alla lettera a);

c) "trasformazione navale"

la trasformazione, effettuata nella Comunità, di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma definite alla lettera a), di almeno 1 000 tsl purché i lavori di trasformazione comportino una modifica radicale del piano di carico, dello scafo o del sistema di propulsione;

d) "d'alto mare a propulsione autonoma"

una nave che presenti a titolo permanente, per i sistemi di propulsione e guida, tutte le caratteristiche della navigabilità autonoma in alto mare;

e) "accordo OCSE"

l'accordo per il rispetto delle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione di navi mercantili;

f) "aiuti"

gli aiuti di Stato di cui agli articoli 92 e 93 del trattato, ivi compresi non solo gli aiuti concessi dallo Stato stesso ma anche quelli accordati da enti pubblici regionali o locali o da altri enti, nonché gli elementi di aiuto eventualmente contenuti nelle misure di finanziamento messe in atto dagli Stati membri a favore delle imprese di costruzione, trasformazione o riparazione navale che non possono essere considerati come vero e proprio capitale di rischio secondo la normale prassi di investimento in un'economia di mercato;

g) "entità collegata"

una persona fisica o giuridica (i) che ha la proprietà o il controllo di un'impresa di costruzione navale oppure (ii) che è di proprietà di un costruttore navale o è controllata da quest'ultimo, direttamente o indirettamente, attraverso la partecipazione al capitale sociale oppure in qualsiasi altra forma. Si presume che esista il controllo quando una persona o un costruttore navale possiede o controlla una partecipazione del 25%.

Articolo 2

1. Gli aiuti concessi specificamente, in modo diretto o indiretto, alla costruzione, trasformazione e riparazione navale in base alla definizione di cui al presente regolamento e finanziati dagli Stati membri o dagli enti pubblici regionali o locali o da risorse di Stato in qualsiasi forma possono essere considerati compatibili con il mercato comune solo se soddisfano le disposizioni del presente regolamento. Ciò si applica non soltanto alle imprese impegnate in dette attività ma anche alle entità collegate.
2. Gli aiuti concessi ai sensi del presente regolamento non possono essere subordinati a condizioni discriminatorie nei confronti dei prodotti originari degli altri Stati membri.

CAPO II

MISURE COMPATIBILI

Articolo 3

Aiuti per chiusure

1. Possono essere considerati compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati a finanziare il costo delle misure ad esclusivo vantaggio dei lavoratori che perdono il beneficio della pensione, che vengono licenziati o che sono comunque privati definitivamente del posto di lavoro nella propria impresa di costruzione navale, quando tali aiuti sono legati alla sospensione o alla riduzione dell'attività cantieristica, al fallimento oppure alla diversificazione in attività che si discostano dalla costruzione navale.
2. I costi che possono beneficiare di tali aiuti sono in particolare:
 - le indennità versate ai lavoratori licenziati o prepensionati;
 - le spese relative ai servizi di consulenza per lavoratori licenziati o prepensionati, inclusi i versamenti effettuati dai cantieri per la creazione di piccole imprese;
 - le indennità corrisposte ai lavoratori per la riqualificazione professionale.

Articolo 4

Aiuti alla ricerca e allo sviluppo

1. Gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo in materia di costruzione, trasformazione e riparazione navale possono essere considerati compatibili con il mercato comune qualora le sovvenzioni pubbliche riguardino:
 - i) la ricerca fondamentale;
 - ii) la ricerca industriale di base (purché l'intensità degli aiuti sia limitata al 50% dei costi ammissibili);
 - iii) la ricerca applicata (purché l'intensità degli aiuti sia limitata al 35% dei costi ammissibili);
 - iv) lo sviluppo (purché l'intensità degli aiuti sia limitata al 25% dei costi ammissibili).
2. L'intensità massima ammissibile degli aiuti alle attività di ricerca e sviluppo svolte da piccole e medie imprese dell'industria cantieristica (definite, ai fini del presente regolamento, come imprese con meno di 300 dipendenti, con un fatturato annuo

non superiore ai 20 Mio di ECU e che non fanno capo ad una grande impresa per più del 25%) può superare di 20 punti percentuali quelle specificate al paragrafo 1, punti ii) - iv) del presente articolo.

3. Ai fini del presente articolo si applicano le seguenti definizioni in materia di ricerca e sviluppo:

- a) i costi ammissibili sono solo quelli relativi a:
 - i) costi di strumenti, attrezzature, terreni e fabbricati nella misura in cui vengono utilizzati per progetti specifici di ricerca e sviluppo;
 - ii) costi di ricercatori, tecnici e altri collaboratori nella misura in cui sono impegnati in progetti specifici di ricerca e sviluppo;
 - iii) servizi di consulenza ed equivalenti, incluse le spese per l'acquisizione di ricerche, conoscenze tecniche, brevetti ecc.;
 - iv) spese generali (infrastrutture e servizi di supporto) nella misura in cui sono collegate ai progetti di ricerca e sviluppo a condizione che non superino il 45% dei costi complessivi del progetto per la ricerca industriale di base, il 20% per la ricerca applicata ed il 10% per lo sviluppo;
- b) "ricerca fondamentale", l'attività di ricerca svolta in modo autonomo da istituti d'insegnamento superiore o di ricerca per l'ampliamento delle conoscenze generali scientifiche e tecniche, e non collegata ad obiettivi industriali o commerciali;
- c) "ricerca industriale di base", l'attività originale teorica o sperimentale che ha per obiettivo di realizzare una nuova o migliore comprensione delle leggi della scienza e della tecnica in generale, quali si applicano ad un settore industriale oppure alle attività di un'impresa particolare;
- d) "ricerca applicata", attività di indagine o di sperimentazione basata sui risultati della ricerca industriale di base onde agevolare la realizzazione di obiettivi pratici specifici, quali la creazione di nuovi prodotti, processi di produzione o servizi. Tali attività si concludono generalmente con la creazione di un primo prototipo e non riguardano lavori aventi come principale obiettivo la progettazione, lo sviluppo o la sperimentazione di prodotti o servizi specifici destinati alla vendita;
- e) "sviluppo", l'attività basata sull'impiego sistematico di conoscenze scientifiche e tecniche nella progettazione, sviluppo, sperimentazione o valutazione di un nuovo potenziale prodotto, processo di produzione o servizio o del miglioramento di un prodotto o servizio esistente per soddisfare determinati criteri e obiettivi di rendimento. Questa fase comprende normalmente l'esecuzione di modelli pre-produzione quali i progetti pilota e dimostrativi ma esclude le attività di applicazione industriale e di sfruttamento commerciale;

- f) gli aiuti alla ricerca e allo sviluppo accordati specificamente all'industria della costruzione, trasformazione e riparazione navale comprendono, tra l'altro, i seguenti casi:
- i) progetti di ricerca e sviluppo svolti dall'industria della costruzione, trasformazione o riparazione navale oppure da istituti di ricerca da essa controllati o finanziati;
 - ii) progetti di ricerca e sviluppo realizzati dall'industria del trasporto marittimo oppure da istituti di ricerca da essa controllati o finanziati qualora il progetto sia direttamente collegato alla costruzione o alla riparazione navale;
 - iii) progetti di ricerca e sviluppo condotti da università, istituti di ricerca indipendenti pubblici e/o privati e da altri settori industriali in collaborazione con l'industria cantieristica;
 - iv) progetti di ricerca e sviluppo eseguiti da università, istituti di ricerca indipendenti pubblici e/o privati e da altri settori industriali qualora al momento della realizzazione del progetto si possa ragionevolmente prevedere che i risultati abbiano un notevole valore specifico per l'industria della costruzione, trasformazione e riparazione navale.
4. Le informazioni sui risultati della ricerca e dello sviluppo devono essere pubblicate al più presto almeno una volta all'anno.

Articolo 5

Misure di sostegno indiretto

1. Il sostegno concesso ad armatori o a terzi sotto forma di prestiti e garanzie a carattere ufficiale e disponibili quali aiuti alla costruzione o trasformazione ma non alla riparazione di navi può essere considerato compatibile con il mercato comune purché tale misura sia conforme all'Intesa OCSE sui crediti all'esportazione di navi di cui al documento C/WP6(94)⁶², o ad altri accordi modificativi o sostitutivi.
2. Gli aiuti connessi con la costruzione e la trasformazione di navi accordati come sostegno allo sviluppo ad un paese in via di sviluppo possono essere considerati compatibili con il mercato comune purché soddisfino le condizioni all'uopo stabilite nell'Intesa citata al precedente paragrafo 1 nonché nelle successive clausole aggiuntive o rettificative di tale Intesa.
3. Il sostegno accordato da uno Stato membro agli armatori nazionali o a terzi nello stesso Stato per la costruzione o la trasformazione di navi non deve provocare o

² Gazzetta ufficiale C 375 del 30 dicembre 1994, pag. 38.

minacciare di provocare distorsioni della concorrenza tra i cantieri nazionali e i cantieri degli altri Stati membri nell'attribuzione delle commesse.

Articolo 6

Spagna, Portogallo, Belgio

Gli aiuti alla ristrutturazione accordati in Spagna, Portogallo e Belgio sotto forma di sostegno agli investimenti e sostegno a favore di misure sociali non compresi all'articolo 3 e corrisposti dopo il 1° gennaio 1996 possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La concessione di tali aiuti deve essere subordinata a notifica individuale e approvazione preventiva da parte della Commissione entro il 31 dicembre 1996 tenendo conto dei seguenti massimali e termini per i pagamenti:

	Volume degli aiuti	Termine ultimo per il pagamento
Spagna	10 Mrd di PTA	31 dicembre 1998
Portogallo	5,2 Mrd di ESC	31 dicembre 1998
Belgio	1 320 Mio di BEF	31 dicembre 1997

Articolo 7

Altre misure

1. In circostanze straordinarie e fatto salvo l'articolo 92 del trattato CE, altri tipi di aiuto possono essere considerati compatibili con il mercato comune. Se la Commissione lo ritiene opportuno, è autorizzata a chiedere una deroga al gruppo delle parti in virtù delle disposizioni dell'articolo 5 paragrafo 5 dell'accordo OCSE.
2. Per i progetti di ricerca e sviluppo connessi alla sicurezza e all'ambiente e fatto salvo l'articolo 92 del trattato CE, un'intensità degli aiuti superiore a quella prevista all'articolo 4, paragrafo 1, punti ii) - iv) - può essere considerata compatibile con il mercato comune. Se la Commissione lo ritiene opportuno, è autorizzata a chiedere l'approvazione del progetto al gruppo delle parti in virtù della disposizione dell'allegato I B 3, paragrafo 2, dell'accordo OCSE.
3. Qualora le misure accordate a norma del presente regolamento siano sottoposte al procedimento di regolamento delle controversie di cui all'articolo 8 dell'accordo OCSE o, nel caso di crediti all'esportazione, siano assoggettate ai meccanismi di consultazione previsti dall'intesa OCSE sui crediti alle esportazioni di navi, la posizione della Comunità sarà determinata dalla Commissione previa consultazione del Comitato speciale istituito in conformità dell'articolo 113 del trattato.

CAPO III

PROCEDURA DI CONTROLLO

Articolo 8

1. Oltre alle disposizioni dell'articolo 93 del trattato gli aiuti alle imprese di costruzione e riparazione navali, sono soggetti alle norme speciali di notifica di cui al paragrafo 2.
2. Gli Stati membri notificano preventivamente alla Commissione e non rendono operativi senza la sua autorizzazione:
 - a) i regimi di aiuti - nuovi o già esistenti - e le modifiche ai regimi di aiuti esistenti contemplati dal presente regolamento;
 - b) le decisioni di applicare alle imprese di cui al presente regolamento un regime di aiuti con finalità di applicazione generale regionale onde verificarne la compatibilità con l'articolo 92 del trattato CE;
 - c) i casi individuali di applicazione dei regimi di aiuti di cui all'articolo 5, paragrafo 2 e i casi in cui la Commissione l'abbia espressamente previsto al momento dell'autorizzazione del regime di aiuto in questione.

Articolo 9

1. Per consentire alla Commissione di vigilare sull'applicazione delle norme in materia di aiuti di cui al capo II, gli Stati membri le trasmettono:
 - a) relazioni mensili sulle agevolazioni di credito a carattere ufficiale concesse per ogni contratto di costruzione e trasformazione navali entro la fine del mese successivo a quello della firma del contratto, in conformità del modulo n. 1 figurante in allegato;
 - b) qualora gli Stati membri dispongano di regimi in materia di garanzie di Stato ed assicurazione per le navi, relazioni annuali contenenti i risultati annuali del regime, gli indennizzi corrisposti, il ricavato da premi e canoni, il ricavato da recuperi e altre informazioni necessarie richieste dalla Commissione;
 - c) relazioni conclusive su ogni contratto di costruzione e trasformazione navali firmato anteriormente al 1° gennaio 1996 entro la fine del mese successivo a quello dell'ultimazione presentata conformemente al modulo n. 2 figurante in allegato;
 - d) relazioni annuali - da presentare entro il 1° marzo dell'anno successivo a quello cui si riferisce la relazione - contenenti i particolari relativi al sostegno finanziario globale corrisposto ad ogni singolo cantiere nazionale nel precedente anno civile in conformità del modulo n. 3 figurante in allegato;

- e) nel caso di cantieri in grado di costruire navi mercantili superiori a 5 000 tsl, relazioni annuali - da presentare entro i due mesi successivi all'assemblea generale annuale per l'approvazione della relazione annuale del cantiere - contenenti informazioni non riservate sul potenziamento della capacità e sulla struttura proprietaria in conformità del modulo n. 4 figurante in allegato.

Articolo 10

Il presente regolamento è applicabile dal 1° gennaio 1996 al 31 dicembre 1998.

**Allegato
Modulo n. 1**

COMUNITÀ EUROPEA

**RELAZIONE SUGLI AIUTI ACCORDATI AGLI ARMATORI
E A TERZI PER LA NUOVA COSTRUZIONE
O TRASFORMAZIONE DI NAVI**

1. Nome e nazionalità della società beneficiaria dell'aiuto
2. Prezzo contrattuale
3. Credito accordato
 - Forma (credito all'esportazione, credito a livello interno ecc.):
 - Volume:
 - Periodo di rimborso:
 - Frequenza dei pagamenti:
 - Tasso di interesse
4. Garanzie concesse
 - Volume:
 - Premio corrisposto:
 - Durata:
 - Altre condizioni:
5. Mese in cui è stato concesso l'aiuto
6. Contratto per nuova costruzione o trasformazione (da specificare)
 - Tipo di nave e numero di cantiere:
 - Portata lorda:
 - Stazza lorda (tsl)
 - Stazza lorda compensata (tslc):
 - Cantiere che effettua i lavori: - Paese:
 - Denominazione:
 - Data di ultimazione/consegna:

Per informazioni contattare:

Data:

Qualifica:

Firma:

COMUNITÀ EUROPEA

RELAZIONE SUGLI ORDINATIVI E LE CONSEGNE DI NAVI MERCANTILI

Sezione 1: Particolari del contratto

1. Nuova costruzione/trasformazione		
2. Impresa	3. Cantiere	4. Numero del cantiere
5. Proprietario registrato		
6. Armatore		
7. Stato di immatricolazione della nave		
8. Data della firma del contratto	9. Data di ultimazione e data di consegna	

Sezione 3: Finanziamenti

	Moneta locale	ECU (tasso corrente)	% del prezzo di vendita
14. Prezzo contrattuale			
15. Perdite contrattuali previste (eventuali)			
16. Aiuti connessi al contratto			
A. Concessi al cantiere: a) sovvenzioni b) agevolazioni di credito c) agevolazioni fiscali particolari d) altri aiuti			
B. Concessi al cliente o all'ultimo proprietario: a) sovvenzioni b) agevolazioni di credito c) agevolazioni fiscali d) altri aiuti			

Sezione 2: Particolari sulla nave

10. Tipo di nave (per categoria OCSE)	
11. Portata lorda.....	
12. Stazza lorda (tsl)	13. Stazza lorda compensata (tslc)
.....	

Per informazione contattare..... Data.....

.....

Qualifica..... Firma:.....

Modulo n. 3

COMUNITÀ EUROPEA

**RELAZIONE SULL'AIUTO FINANZIARIO
ACCORDATO ALL'IMPRESA**

Nome della società

	Costi ammissibili (ivi compresi per (1) i particolari sull'organico interessato dalle misure)	Aiuti ricevuti		Base giuridica (ivi compresa la data di approvazione da parte della Commissione)
		Forma	Importo	
1. Aiuti di natura sociale: a) indennità di licenziamento b) indennità di prepensionamento c) costi di riconversione d) riqualificazione professionale				
2. Aiuti alla ricerca e allo sviluppo a) ricerca fondamentale b) ricerca industriale di base c) ricerca applicata d) sviluppo				
3. Aiuti a finalità regionale di applicazione generale (specificare la natura dell'aiuto) - -				

Per informazioni rivolgersi a: Data:

.....

Qualifica: Firma:

Modulo n. 4

**RELAZIONE SUI CANTIERI DI COSTRUZIONE DI NAVI MERCANTILI
SUPERIORI A 5000 TSL**

1. Nome della società ()
2. Capacità totale disponibile () (tslc)
3. Dati su ormeggio/banchina

Ormeggio o banchina	Dimensione massima delle navi (tsl)
()	()
()	()
()	()

4. Descrizione dei programmi di espansione o riduzione futura della capacità
5. Struttura proprietaria (struttura del capitale, quote di partecipazione pubblica diretta e indiretta)
6. Documenti finanziari (stato patrimoniale, conto profitti e perdite ivi compresi, se disponibili, conti separati relativi alle attività di cantieristica della holding)
7. Trasferimento di risorse pubbliche (incluse garanzie su debiti, obbligazioni conferite ecc.)
8. Esenzioni da obblighi finanziari o di altro genere (compresi i privilegi fiscali ecc.)
9. Contributi in conto capitale (compresi conferimenti di capitale proprio, dividendi sul capitale, prestiti e relativi rimborsi ecc.)
10. Cancellazione dei debiti
11. Trasferimento di perdite.

ISSN 0254-1505

COM(95) 410 def.

DOCUMENTI

IT

10

N. di catalogo : CB-CO-95-448-IT-C

ISBN 92-77-92883-2

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

L-2985 Lussemburgo

18