AUTO DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 8 de mayo de 1991 *

En el asunto C-356/90 R,

Reino de Bélgica, representado por el Sr. J. Devadder, Consejero en el Ministerio de Asuntos Exteriores, de Comercio Exterior y de Cooperación al Desarrollo, en calidad de Agente, asistido por los Sres E. Marissens, Abogado de Bruselas, y P. Devers, Abogado de Gante, que designa como domicilio en Luxemburgo la Embajada de Bélgica, 4, rue des Girondins,

parte demandante,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. T. F. Cusack, Consejero Jurídico, y B. S. Drijber, miembro del Servicio Jurídico, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. G. Berardis, miembro del Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

que tiene por objeto una demanda de suspensión de la ejecución de la Decisión 90/627/CEE de la Comisión, de 4 de julio de 1990, relativa a los créditos concedidos por las autoridades belgas a un armador para la compra de un buque GLP de 34 000 m³ y de dos buques frigoríficos (DO L 338, p. 21),

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

dicta el siguiente

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Auto

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 6 de diciembre de 1990, el Reino de Bélgica interpuso, con arreglo al párrafo primero del artículo 173 del Tratado CEE, un recurso de anulación de la Decisión 90/627/CEE de la Comisión, de 4 de julio de 1990, relativa a los créditos concedidos por las autoridades belgas a un armador para la compra de un buque GLP de 34 000 m³ y de dos buques frigoríficos (DO L 338, p. 21), Decisión notificada a la Representación Permanente de Bélgica el 4 de octubre siguiente.

2 Esta Decisión, en su artículo 1, declara que los créditos de un equivalente de subvención del 35 % concedidos por el Gobierno belga al armador Fertex y al armador Europese Transport Maatschappij Crystal Prince para la construcción, respectivamente, de un buque GLP de 34 000 m³ y de dos buques frigoríficos en el astillero Boelwerf son incompatibles con el mercado común.

3 El artículo 2 de la Decisión obliga, con arreglo al apartado 2 del artículo 93 del Tratado CEE, al Gobierno belga a revisar las condiciones de estos créditos para reducirlos a un nivel máximo del 26 % en términos de equivalente de subvención, lo que corresponde al techo establecido para el año 1989 por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 87/167/CEE del Consejo, de 26 de enero de 1987, sobre ayudas a la construcción naval (DO L 69, p. 55).

4 Mediante escrito separado presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia, el mismo 6 de diciembre de 1990, el Reino de Bélgica formuló, al amparo de los artículos 185 y 186 del Tratado CEE, una demanda de medidas provisionales dirigida a obtener la suspensión de la ejecución de la mencionada Decisión y a obligar a la Comisión a abrir de nuevo el procedimiento administrativo previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado.

5 La parte demandante presentó sus observaciones escritas sobre la demanda de medidas provisionales el 21 de diciembre de 1990.

6 Mediante carta presentada en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 31 de enero de 1991, la parte demandante confirmó la existencia de entrevistas entre las partes y que no descartaba desistir de su demanda de medidas provisionales.

7 Por télex registrado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 26 de marzo de 1991, la parte demandante informó al Tribunal de Justicia que persistía en su demanda de medidas provisionales.

8 Antes de examinar el fundamento de la demanda de medidas provisionales, procede recordar sucintamente el marco jurídico en el que se inserta la Decisión impugnada así como los antecedentes del litigio.

9 Según la letra d) del apartado 3 del artículo 92 del Tratado CEE, el Consejo puede determinar categorías de ayudas distintas a las contempladas en las letras a) a c), que pueden considerarse compatibles con el mercado común.

10 Con arreglo a esta disposición, el Consejo adoptó el 26 de enero de 1987 la mencionada Directiva 87/167 sobre ayudas a la construcción naval aplicable, según su artículo 13, desde el 1 de enero de 1987 hasta el 31 de diciembre de 1990.

11 Conforme al apartado 1 del artículo 4 de esta Directiva, las ayudas a la producción para la construcción y la transformación navales podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando el importe total de ayuda concedida para un contrato no supere, en equivalente de subvención, un límite máximo común expresado en porcentaje del valor contractual antes de la ayuda.

12 De acuerdo con los apartados 2 y 3 del artículo 4, este límite de ayuda es fijado por la Comisión que lo revisa cada doce meses. Dicho límite de ayuda fue fijado en el 26 % con efecto desde el 1 de enero de 1989 (Comunicación 89/C 32/06 de la Comisión relativa a las ayudas a la construcción naval, DO 1989, C 32, p. 3).

13 Del apartado 2 del artículo 3 y del apartado 4 del artículo 4 de la Directiva se desprende que el límite máximo no sólo es aplicable a todas las formas de ayuda a la producción concedidas directamente a los astilleros, sino también a todas las formas de ayuda que se ponen a disposición de los armadores como ayuda a la construcción o a la transformación de buques, cuando dichas ayudas se utilicen efectivamente para la construcción o transformación de buques en astilleros de la Comunidad.

14 Con arreglo al apartado 1 del artículo 3 de la Directiva, el régimen de ayuda a los armadores previsto por la ley belga de 23 de agosto de 1948 que pretende asegurar el mantenimiento y el desarrollo de la marina mercante, la pesca marítima y la construcción naval y crea para estos fines un «Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes», fue notificado a la Comisión.

15 De los autos se deduce que este régimen prevé unas ayudas en forma de anticipos de fondos recuperables a un tipo de interés reducido que no pueden, salvo en caso de que se establezca una excepción especial, sobrepasar el 70 % del valor de un buque nuevo; en forma de garantía para los empréstitos suplementarios, concedidos por instituciones de crédito; y en forma de bonificación de la mitad del tipo de interés que grava estos empréstitos, bonificación que no puede superar el 3 %, y el conjunto de los anticipos y de los préstamos previstos no pueden superar el 85 % del precio del buque. La Decisión impugnada especifica que, según las informaciones suministradas a la Comisión por las autoridades belgas, los anticipos de fondos son concedidos a un tipo de interés del 4 al 5 % y deben reembolsarse en quince años con un período de carencia de dos años a partir de la entrega del buque.

16 Las ayudas objeto de litigio relativas a la construcción de tres buques por el astillero Boelwerf fueron otorgadas por las autoridades belgas en el transcurso del año 1989 y consisten en conceder anticipos de fondos hasta igualar el 85 % de los precios contractuales, a un tipo de interés del 2 % y a reembolsar en quince años con un período de carencia de tres años.

17 La Comisión subraya en la Decisión impugnada que, teniendo en cuenta un tipo de interés comercial que en ese momento era del 8,25 %, las ayudas concedidas suponen un equivalente de subvención del 35 %, sobrepasando en un 9 % el límite máximo fijado para el año 1989, siendo así que esas mismas ayudas, si hubieran sido otorgadas respetando las condiciones de concesión del régimen belga notificado previamente a la Comisión, sólo hubieran representado un equivalente de subvención del 20,5 %.

18 La parte demandante no se opone al cálculo del equivalente de subvención tal como lo ha realizado la Comisión, pero alega que ésta ignora el objetivo doble del régimen de ayuda aludido. Este régimen está destinado, según el propio texto de la ley belga, no sólo a contribuir al desarrollo de las flotas, construidas preferiblemente en astilleros belgas, sino también a apoyar la explotación de las empresas navales belgas. Antes de ejecutar este cálculo, la Comisión tendría que haber separado la parte de esas ayudas correspondiente a la ayuda a la explotación bajo pabellón belga. La parte demandante alega asimismo que la Directiva 87/167, en la que se basa la Comisión, solamente establece una presunción de incompatibilidad con el mercado común de las ayudas que sobrepasan el techo máximo fijado. La Comisión debería haber probado que las ayudas otorgadas eran contrarias al auténtico objetivo de esta Directiva, que es evitar el aumento de la capacidad de los astilleros navales de la Comunidad. En el transcurso del procedimiento administrativo debería haber proporcionado, al menos, a la parte demandante la posibilidad de aportar la prueba de que las ayudas objeto de controversia no eran contrarias a este objetivo.

19 Debe recordarse que, según el apartado 2 del artículo 83 del Reglamento de Procedimiento, la resolución que ordene la suspensión de la ejecución de una Decisión o la adopción de medidas provisionales está condicionada a la existencia de circunstancias que den lugar a la urgencia, así como a los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho que justifiquen a primera vista la concesión de la suspensión o de las medidas provisionales.

20 Conforme a una jurisprudencia reiterada, el carácter urgente de una demanda de suspensión o de medidas provisionales debe apreciarse en relación con la necesidad de pronunciarse a título provisional con el fin de evitar un daño grave e irreparable a la parte que solicita la suspensión o las medidas provisionales.

21 En este sentido, la parte demandante alega que sin una suspensión los tramos de los anticipos que aún no han sido entregados no podrían ser pagados a su debido tiempo a los armadores afectados. Estos sufrirían un perjuicio en el ejercicio de sus actividades, pero sobre todo correrían el riesgo de no poder hacer frente a sus obligaciones económicas con el astillero Boelwerf. Detener la construcción de los

tres buques de que se trata, como consecuencia de todo ello, entorpecería en gran medida la reestructuración de este astillero.

22 La parte demandante subraya que la reestructuración del astillero Boelwerf es de suma importancia para ella, fue iniciada ya en 1986 con la ayuda de las autoridades belgas con la finalidad de reducir la capacidad de dicho astillero. Sería esencial para esta reestructuración poder tomar medidas de acompañamiento, tales como ayudas a los armadores. La parte demandante vería lesionado su interés nacional si dicha reestructuración necesaria no llevara consigo medidas de acompañamiento.

23 Por lo que respecta al perjuicio antes mencionado, hay que recordar que, según jurisprudencia reiterada (véase, en particular, el auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 15 de junio de 1987, Bélgica/Comisión, 142/87 R, Rec. p. 2589), la parte que solicita la suspensión tiene que aportar la prueba de que no puede esperar el resultado del procedimiento principal sin sufrir un perjuicio de carácter personal que le ocasionará consecuencias graves e irreparables.

24 Ni el perjuicio que podrían sufrir los armadores ni aquel que pudiera sufrir el astillero Boelwerf, cuya reestructuración correría peligro, constituyen un perjuicio que la parte demandante pueda sufrir ella misma. Esta subraya el interés nacional vinculado a la reestructuración del astillero, pero no se aporta ningún elemento que permita concluir que los obstáculos que la Decisión impugnada pudiera ocasionar a esta reestructuración supongan, para sí misma, un perjuicio grave e irreparable.

25 Procede, además, añadir que incluso en la hipótesis de que fuera el astillero aludido quien hubiera alegado que la Decisión impugnada, de no ser suspendida, podría ocasionarle un perjuicio grave e irreparable, también hubiera tenido que probar que una revisión de las condiciones de esos créditos, única medida que debe ejecutar el Gobierno belga, tendría como consecuencia que los armadores, beneficiarios de estos créditos, ya no estarían capacitados para cumplir las obligaciones que tenían con él y que este incumplimiento causaría al astillero un perjuicio grave e irreparable antes de que el Tribunal de Justicia se pronunciara sobre el

asunto principal. Efectivamente, como ha señalado la Comisión en sus observaciones escritas, la Decisión impugnada no prohíbe en modo alguno el pago de los tramos de anticipos pendientes, siempre que se revisen las condiciones del conjunto de los créditos otorgados, de forma que reviertan a un nivel máximo del 26 % en términos de equivalente de subvención.

26 De cuanto antecede se deduce que la demanda de suspensión no cumple el requisito relativo a la urgencia.

27 Dado que la demanda de suspensión de la ejecución de la Decisión impugnada debe ser desestimada, no cabe estimar la demanda dirigida a ordenar a la Comisión que abra de nuevo el procedimiento administrativo previsto en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado CEE, demanda que implica la no ejecución de la Decisión de que se trata.

28 Procede, por tanto, desestimar la demanda de medidas provisionales en su totalidad.

En virtud de todo lo expuesto,

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

resuelve:

1) Desestimar la demanda de medidas provisionales.

2) Reservar la decisión sobre las costas.

Dictado en Luxemburgo, a 8 de mayo de 1991.

El Secretario

J.-G. Giraud

El Presidente

O. Due