CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. JEAN MISCHO

presentadas el 11 de junio de 2002 [1]

1. La República Francesa solicita al Tribunal de Justicia que anule la Decisión 2001/882/CE de la Comisión, de 25 de julio de 2001, relativa a la ayuda de Estado concedida por Francia en forma de ayuda al desarrollo para el buque «Le Levant», construido por Alstom Leroux Naval y destinado a la explotación en San Pedro y Miquelón [2] (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).

I. Marco jurídico

2. El artículo 4, apartado 7, de la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval, [3] establece lo siguiente:

«Las ayudas ligadas a la construcción y a la transformación navales, concedidas como ayudas al desarrollo de un país en vías de desarrollo, no estarán sujetas al techo. Estas ayudas podrán ser consideradas compatibles con el mercado común si se ajustan a las disposiciones establecidas a estos efectos por el grupo de trabajo nº 6 de la OCDE en su acuerdo relativo a la interpretación de los artículos 6, 7 y 8 del Acuerdo contemplado en el apartado 6 o en cualquier addenda o corrigenda posteriores a aquel acuerdo.

La Comisión deberá ser previamente informada de cualquier proyecto de ayuda individual de este tipo. La Comisión verificará el componente especial "desarrollo" del proyecto de ayuda y comprobará si éste está comprendido dentro del ámbito de aplicación del acuerdo mencionado en el párrafo primero.»

II. La Decisión impugnada

3. Los elementos esenciales de la Decisión impugnada, cuya exposición de motivos

1 — Lengua original: francés.
2 — DO L 327, p. 37.
3 — DO L 380, p. 27.

informa del marco fáctico del presente asunto, se presentan de la siguiente manera:

«La Comisión de las Comunidades Europeas

[...]

Considerando lo siguiente:

I. Procedimiento

1) La Comisión tuvo conocimiento a finales de 1998, por un artículo aparecido en el *Lloyds List,* de que el buque *Le Levant,* construido en Francia por Alstom Leroux Naval al precio contractual de 228,55 millones de francos franceses, había sido financiado mediante desgravaciones fiscales concedidas a los inversores que financiaron la construcción del buque. Tales ayudas no habían sido notificadas a la Comisión. En respuesta a las solicitudes de información de la Comisión, Francia comunicó diversas informaciones sobre dicho proyecto mediante carta de 12 de mayo de 1999. La Comisión planteó diversas preguntas suplementarias mediante carta de 4 de junio de 1999, a la que Francia respondió mediante carta de 19 de agosto de 1999. Francia comunicó sus observaciones mediante cartas de 12 de enero y 14 de junio. Esta última incluía las observaciones presentadas por los representantes legales de la Compagnie des Îles du Levant (denominada en lo sucesivo "CIL") en el marco del procedimiento. La Comisión planteó preguntas complementarias mediante carta de 26 de febrero de 2001, a las que Francia respondió mediante cartas de 30 de abril y 11 de junio de 2001.

2) Mediante carta [...] de 2 de diciembre de 1999, la Comisión informó a las autoridades francesas de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado.

3) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [de 5 de febrero de 2000] [4]. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre la ayuda en cuestión.

[...]

II. Descripción detallada de la ayuda

5) La ayuda se concedió en 1996 con motivo de la adquisición del buque Le

4 — DO C 33, p. 6.

Levant por un grupo de inversores privados que habían constituido una copropiedad marítima, por iniciativa de [la sociedad X]. El buque fue después alquilado a la CIL. Se trata de una filial de la compañía francesa des Îles du Ponant, registrada en Wallis y Futuna. Los inversores fueron autorizados a deducir sus inversiones de sus ingresos imponibles. Tales desgravaciones fiscales [de un valor total estimado en 78 millones de FRF] permitieron a la CIL explotar el buque en condiciones favorables. Los inversores tienen el derecho y la obligación de revender su parte a la [sociedad X] después de cinco años, es decir, a principios de 2004. En cuanto a la CIL, tiene también el derecho y la obligación de comprar esas partes a la [sociedad X] a un precio que permita repercutir el valor de la ayuda. La ayuda se supeditó a la obligación de que la CIL explotara el buque durante un período mínimo de 5 años, básicamente con origen y destino en San Pedro y Miquelón, durante 160 días al año.

[...]

V. Evaluación de la ayuda

16) La ayuda concedida al buque en cuestión debe valorarse a la luz de las disposiciones del apartado 7 del artículo 4 de la Directiva [90/684], dado que se trata de una ayuda vinculada a la construcción naval que se concedió como ayuda al desarrollo en 1996 en el marco de un régimen de ayudas (la Ley Pons) autorizado en 1992.

17) Con arreglo al apartado 7 del artículo 4 de la Directiva [90/684], las ayudas concedidas como ayudas al desarrollo a un país en vías de desarrollo pueden considerarse compatibles con el mercado común si se ajustan a las disposiciones adoptadas a tal efecto por el Grupo de trabajo nº 6 de la OCDE en su acuerdo relativo a la interpretación de los artículos 6 a 8 del acuerdo relativo a los créditos a la exportación de buques, o a cualquier modificación de dicho acuerdo (denominadas en lo sucesivo "los criterios de la OCDE"). La Comisión debe verificar el componente "desarrollo" de la ayuda considerada y garantizar que entra en el ámbito de aplicación del acuerdo antes citado.

[...]

21) Tal como la Comisión indicó en la apertura del procedimiento con arreglo al apartado 2 del artículo 88, el proyecto cumple los criterios de la OCDE [relativos en particular al pabellón del buque, a la residencia de su propietario, al carácter público de la ayuda y a su intensidad].

22) No obstante, el criterio del desarrollo no se cumple en este caso. El elemento esencial es que las estimaciones francesas de las repercusiones económicas se basan en la hipótesis de que el buque hará escala en San Pedro y Miquelón 50 veces por temporada (durante los 160 días, de finales de mayo a principios de octubre, en los que las condiciones climáticas permiten hacer cruceros en esta zona). [...]

23) Ahora bien, la realidad es muy diferente. Según las informaciones proporcionadas por las autoridades francesas en su carta de 30 de abril de 2001, los cruceros que incluyen a San Pedro y Miquelón en su programa (como inicio o final del crucero) fueron 9 en 1999 y 11 en 2000. Dado que estos cruceros tenían a San Pedro como punto de origen o de destino, ello significa que entre las dos temporadas, 1999 y 2000, sólo hubo en total 11 escalas en el puerto de San Pedro, mientras que, durante ese período, deberían haber sido 100 según las estimaciones iniciales de las autoridades francesas.

24) Según esa misma carta, en 2001 están previstos 18 cruceros con origen o destino en San Pedro, incluidos 5 minicruceros de un nuevo tipo que parten de y llegan a San Pedro. Eso daría en total 12 escalas en el puerto de San Pedro en 2001, frente a las 50 previstas en los cálculos iniciales.

25) Basándose en las cifras de 1999 y 2000, la Comisión llegó a la conclusión de que las hipótesis sobre cuya base se calcularon las repercusiones económicas para San Pedro y Miquelón eran falsas. Así pues, volvió a hacer el cálculo de las repercusiones económicas previstas, basándose en las cifras francesas, pero teniendo en cuenta el número mucho más reducido de escalas.

26) Por lo que se refiere a las repercusiones económicas directas, las autoridades francesas consideraron que los gastos vinculados a la explotación del buque ascenderían a 10,8 millones de francos al año. Los gastos *in situ* efectuados por los pasajeros se evalúan en 1,2 millones de francos al año. En ambos casos, los datos se basan al año en 50 escalas. Ahora bien, tal como ya se ha mencionado anteriormente, el buque sólo hizo escala en el puerto 5,5 veces al año en 1999 y 2000 y las escalas previstas este año son 12.

27) Habida cuenta de la naturaleza de las repercusiones económicas previstas en los cálculos (productos alimentarios, material, derechos de puerto, etc.), cabe suponer que esas repercusiones

son proporcionales al número de escalas. Ahora bien, los cálculos evalúan tales repercusiones en 12 millones de francos al año, sobre la base de 50 escalas. Suponiendo que los cálculos económicos hechos por Francia sean exactos por lo que se refiere al impacto de las escalas del buque, y habida cuenta del número de escalas en 1999 y 2000, las repercusiones para el archipiélago serían de 5,5/50, es decir el 11 % de las estimaciones iniciales. Para 2001, ascenderían a 12/50, es decir, el 24 % de las estimaciones iniciales.

28) En cada uno de los dos últimos años, las repercusiones reales habrían sido, pues, del 11 % de 12 millones de francos franceses, lo que representa 1,32 millones. Según las autoridades francesas, en cada una de esos dos años embarcaron o desembarcaron en San Pedro alrededor de 760 pasajeros. Si se toma como hipótesis de repercusiones económicas la cifra de 1,32 millones de francos franceses, ello implicaría un gasto de 1700 francos franceses por persona, lo que parece razonable, habida cuenta de que, probablemente, los pasajeros no pasan más de una noche en el archipiélago antes o después del crucero.

29) Para el año 2001, las repercusiones pueden estimarse en el 24 % de 12 millones de francos franceses, lo que representa 2,88 millones. No se conoce el programa de los cruceros para los dos años siguientes. Aplicándoles como hipótesis la cifra de 2001, ello daría unas repercusiones económicas totales para San Pedro y Miquelón, a lo largo del período de 5 años comprendidos entre 1999 y 2003, de 1,32 + 1,32 + 3 × (2,88) = 11,28 millones de francos franceses. El valor total de la ayuda es de 78 millones de francos franceses, es decir, cerca de 7 veces más elevada que las repercusiones económicas para el archipiélago.

30) Por lo que se refiere a los empleos directos, las autoridades francesas afirmaron que se contrataría con carácter prioritario a residentes de San Pedro y Miquelón para los 55 puestos de miembros de la tripulación. No obstante, la única información dada es que cuatro antiguos pescadores del archipiélago siguieron una formación para trabajar en el buque. Cabe, pues, suponer que la tripulación no incluye a muchos nativos del archipiélago entre sus miembros.

31) Las afirmaciones según las cuales el desarrollo de las infraestructuras y la posible llegada de otros operadores al mercado de los cruceros en el archipiélago podrían implicar otras repercusiones indirectas no han sido cuantificadas y quizá no puedan serlo. Además, no se refieren directamente al aspecto "desarrollo" de este proyecto concreto ni al problema de la proporcionalidad de la ayuda abonada. No es, pues, necesario

tenerlo en cuenta a efectos de la presente valoración.

32) Por último, la Comisión no puede aceptar el argumento de las autoridades francesas según el cual sería necesario tomar en consideración un período más largo de los cinco años previstos, en la medida en que la CIL no tiene ninguna obligación de proseguir la explotación del buque a partir de o con destino a San Pedro y Miquelón después de ese período.

33) Habida cuenta de todos los elementos anteriormente mencionados, la Comisión llegó, pues, a la conclusión de que no había podido establecerse que este proyecto fuera realmente un proyecto de desarrollo. Las supuestas repercusiones en creación de empleos directos no se han probado y no se basan en hipótesis realistas. Además, las supuestas repercusiones económicas directas son claramente menos importantes que la ayuda asignada, lo que muestra una neta ausencia de proporcionalidad entre la ayuda y el impacto económico previsto.

34) La Comisión comprueba que Francia ha aplicado ilegalmente la ayuda en cuestión, infringiendo el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. Dicha ayuda no se ajusta a lo dispuesto en la Directiva sobre la construcción naval y es por lo tanto incompatible con el mercado común. Debe pues recuperarse, con intereses.

[...]

Ha adoptado la presente decisión:

Artículo 1

La ayuda estatal concedida por Francia en forma de desgravaciones fiscales y como ayuda al desarrollo para el buque Le Levant, construido por Alstom Leroux Naval y destinado a ser explotado en el territorio francés de San Pedro y Miquelón no puede ser considerada como una verdadera ayuda al desarrollo según lo dispuesto en el apartado 7 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, relativa a las ayudas a la construcción naval, y es, pues, incompatible con el mercado común.

Artículo 2

1. Francia adoptará todas las medidas necesarias para interrumpir y recuperar de los inversores, que son los beneficiarios

directos de la ayuda y los propietarios actuales del buque, la ayuda mencionada en el artículo 1 y concedida ilegalmente al beneficiario.

2. La recuperación se efectuará sin demora y con arreglo a los procedimientos del Derecho nacional, siempre que éstos permitan la ejecución inmediata y efectiva de la presente Decisión. La ayuda que deberá recuperarse incluirá los intereses devengados desde la fecha en que fue puesta a disposición de los beneficiarios hasta la de su recuperación efectiva. Los intereses se calcularán sobre la base del tipo de referencia utilizado para calcular el equivalente-subvención en el marco de las ayudas con finalidad regional.

[...]»

III. El recurso

4. Mediante escrito presentado el 8 de octubre de 2001, la República Francesa solicita al Tribunal de Justicia que anule la Decisión impugnada y condene en costas a la Comisión.

5. La Comisión solicita al Tribunal de Justicia que declare infundado el recurso, lo desestime y condene en costas a la República Francesa.

IV. Análisis

6. El Gobierno francés desarrolla un único motivo, relativo a la apreciación del componente «desarrollo» de la ayuda controvertida. Estima que la Comisión sólo pudo rechazar la *calificación de ayuda al desarrollo* incurriendo en errores de hecho y de Derecho y en errores manifiestos de apreciación que deberían dar lugar a la anulación de la Decisión impugnada.

7. El Gobierno francés admite que el Tribunal de Justicia ha reconocido a la Comisión una facultad de apreciación en la materia. A este respecto, se refiere a la sentencia de 5 de octubre de 1994, Alemania/Comisión [5], en la que el Tribunal de Justicia declaró, en el apartado 20, lo siguiente:

«Por una parte, el apartado 7 del artículo 4 [de la Directiva 90/68], al establecer que las ayudas de que se trata "podrán" ser consideradas compatibles con el mercado

5 — C-400/92, Rec. p. I-4701.

común si se ajustan a lo dispuesto en el citado Acuerdo OCDE, otorga una facultad de apreciación a la Comisión. Por otra parte, con arreglo al párrafo segundo de dicha disposición, corresponde a la Comisión no sólo comprobar la compatibilidad de la ayuda con los criterios OCDE, sino también verificar el componente especial "desarrollo" de la ayuda de que se trata».

8. Sin embargo, el Gobierno francés considera que la Comisión se extralimitó en el ejercicio de dicha facultad. En apoyo de su motivo, desarrolla esencialmente cuatro alegaciones.

Sobre la primera alegación

9. En primer lugar, el Gobierno francés argumenta que los objetivos en materia de creación de puestos de trabajo se han alcanzado plenamente. La Comisión consideró erróneamente que sólo cuatro antiguos pescadores habían recibido una formación para trabajar en el buque y que, entre los miembros de la tripulación, no existían muchos nativos del archipiélago.

10. Según el Gobierno francés, se contrataron diecisiete miembros de la tripulación en las Antillas y doce en San Pedro y Miquelón. Los efectivos permanentes del buque se ajustan, pues, a las previsiones (55 puestos) y se crearon once más en el armamento del buque, en vez de los cinco previstos.

11. La Comisión sostiene que la pretensión del Gobierno francés, según la cual los objetivos en materia de empleo se alcanzaron es manifiestamente infundada por ser totalmente contraria a los hechos y a los datos del caso de autos.

12. La Comisión hace referencia a la nutrida correspondencia que las autoridades francesas le enviaron como respuesta a sus diversas solicitudes de información y alega que de ésta resultan los siguientes datos:

— «Le Levant» tiene una tripulación de 55 personas integrada por diez oficiales, ocho marineros y 37 trabajadores que se ocupan de los servicios de hotelería, restauración y animación;

— el requisito de pabellón implica, en el presente asunto, que el capitán, los

oficiales de puente y los mecánicos deben ser franceses, y que por lo menos la mitad de la tripulación se componga de marineros franceses;

— si bien la obligación de emplear nacionales franceses exigida por el pabellón no permite garantizar que éstos sean sampedreños, el armador se comprometió a dar prioridad a los sampedreños y, por ello, participa en un plan de reconversión de los trabajadores despedidos del sector de la pesca (cuatro marineros están siguiendo una formación para trabajar en «Le Levant»);

— los once o doce empleos indirectos creados en tierra son a tiempo parcial, relativos a la recepción y al traslado de pasajeros.

13. La Comisión sostiene que la afirmación que figura en el punto 37 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada se atiene a los datos proporcionados por las autoridades francesas durante el procedimiento administrativo previo.

14. La Comisión destaca que la pretensión que consta en el escrito de recurso, según la cual doce miembros de la tripulación habían sido contratados en San Pedro y Miquelón, no resulta de las informaciones facilitadas a la Comisión en el procedimiento administrativo previo. Por lo tanto, estos hechos, que además no se basan en documentos en apoyo del recurso, deberían ser considerados hechos nuevos de los que, en consecuencia, el Gobierno francés no puede prevalerse ante el Tribunal de Justicia.

15. La Comisión añade que el argumento del Gobierno francés, según el cual diecisiete miembros de la tripulación fueron contratados en las Antillas, carece de pertinencia en el marco de un expediente cuyo componente «desarrollo» ha sido presentado de forma reiterada como orientado únicamente al desarrollo de San Pedro y Miquelón, con exclusión de cualquier otro país subvencionable en el sentido de la Directiva 90/684.

16. En su escrito de réplica, el Gobierno francés admite que no había informado a la Comisión a su debido tiempo del origen de los contratos efectuados después de su escrito de 12 de mayo de 1999 en el que indicaba que cuatro marineros pescadores estaban siguiendo una formación.

17. Sin embargo, el Gobierno francés confirma que doce miembros de la tripulación fueron contratados en San Pedro y Mique-

lón y precisa que en la lista de los miembros de la tripulación de los años 1999, 2000 y 2001 figuran catorce personas que viven en el archipiélago a las que hay añadir once o doce empleos a tiempo parcial en tierra.

18. El propio Gobierno francés reconoce que los elementos de hecho en los que se funda su primera alegación no fueron comunicados a la Comisión durante el procedimiento administrativo previo establecido en el artículo 88 CE, por lo que, en mi opinión, no puede acogerse su alegación.

19. En efecto, como ha declarado el Tribunal de Justicia en el apartado 34 de la sentencia de 5 de octubre de 2000, Alemania/Comisión, [6] «debe recordarse, además, que según reiterada jurisprudencia, la legalidad de una Decisión en materia de ayudas se debe examinar en función de la información de que podía disponer la Comisión en el momento en que la adoptó[...]». [7]

20. De lo que se deduce que, para impugnar una Decisión de la Comisión en materia de ayudas, un Estado miembro no puede alegar elementos de hecho que no han sido presentados durante el procedimiento administrativo previo establecido en el artículo 88 CE. [8]

21. El Gobierno francés añade también que la obligación de recuperar las ayudas declaradas incompatibles con el mercado común, que resulta de la Decisión impugnada, puede poner en peligro la explotación del buque y la continuidad de los empleos locales.

22. A este respecto, basta con comprobar que la alegación del Gobierno francés se refiere a supuestas dificultades para recuperar la ayuda. Pues bien, dichas dificultades, siempre que hagan absolutamente imposible ejecutar correctamente la Decisión, constituyen un medio de defensa que puede ser invocado por un Estado miembro contra el recurso por incumplimiento interpuesto por la Comisión con arreglo al artículo 88 CE, apartado 2. [9]

6 — C-288/96, Rec. p. 8237.

7 — Véanse también las sentencias de 10 de julio de 1986, Bélgica/Comisión (234/84, Rec. p. 2263), apartado 16, y de 26 de septiembre de 1996, Francia/Comisión (C-241/94, Rec. p. I-4551), apartado 33.

8 — Sentencia de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión (asuntos acumulados C-278/92 a C-280/92, Rec. p. I-4103): «[...] Habida cuenta de que este elemento no fue alegado en el procedimiento administrativo previo contemplado en el artículo 93 del Tratado, sino que fue expuesto por primera vez en el escrito de interposición del recurso, el Reino de España no puede prevalerse del mismo», apartado 31.

9 — Sentencias de 4 de abril de 1995, Comisión/Italia (C-350/93, Rec. p. I-699), apartado 16; de 27 de junio de 2000, Comisión/Portugal (C-404/97, Rec. p. I-4897), apartado 39, y de 22 de marzo de 2001, Comisión/Francia (C-261/99, Rec. p. I-2537), apartado 23.

23. En cambio, esas mismas dificultades no pueden afectar a la validez de una Decisión en materia de ayudas de Estado, de que precisamente se trata en el marco del presente asunto. En efecto, el hecho de que una Decisión sea de difícil ejecución no implica que sea por ello ilegal.

24. En consecuencia, opino que la primera alegación invocada por el Gobierno francés no está fundada.

Sobre la segunda alegación

25. En segundo lugar, el Gobierno francés rechaza la apreciación de la Comisión en materia de repercusiones económicas.

26. Más en particular, en el escrito de recurso, el Gobierno francés estima que la Comisión no podía apreciar las repercusiones económicas de la ayuda en el período 2001 a 2003 calculándolas por medio de una extrapolación de las cifras comprobadas para los años 1999 y 2000 sin cometer un error de Derecho, máxime cuando los dos primeros ejercicios se vieron afectados por averías técnicas del buque.

27. La Comisión responde en el escrito de contestación que esta pretensión se basa en una lectura de la Decisión impugnada que es claramente errónea.

28. En efecto, el cálculo de la Comisión no se basa en las cifras de los años 1999 y 2000, sino en las del año 2001. A este respecto, la Comisión se explica en los siguientes términos:

«Basándose en los cálculos efectuados por las autoridades francesas (que suponían que el buque haría escala en San Pedro y Miquelón 50 veces en cada temporada; véase el punto 22), en la Decisión controvertida se comprueba que, durante las temporadas 1999 y 2000, sólo se efectuaron, en total, 11 escalas, mientras que, según las estimaciones iniciales, deberían haber sido 100 (véase el punto 23) y el número de escalas previstas para 2001 era de 12 (véase el punto 24). Sobre esta base, en la Decisión controvertida se calculan las repercusiones reales para cada uno de los años 1999 y 2000 en 1,32 millones de francos franceses (véase el punto 28) y para

el año 2001 en 2,88 millones de francos franceses. Como consecuencia de ello, la Decisión controvertida expone:

"29) Para el año 2001, las repercusiones pueden estimarse en el 24 % de 12 millones de francos franceses, lo que representa 2,88 millones. No se conoce el programa de los cruceros *para los dos años siguientes [2002 y 2003]. Aplicándoles como hipótesis la cifra de 2001*, ello daría unas repercusiones económicas totales para San Pedro y Miquelón, a lo largo del período de 5 años comprendidos entre 1999 y 2003, de 1,32 + 1,32 + 3 × (2,88) = 11,28 millones de francos franceses. El valor total de la ayuda es de 78 millones de francos franceses, es decir, cerca de 7 veces más elevada que las repercusiones económicas para el archipiélago "». [10]

29. Por consiguiente, del punto 29 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada resulta indiscutiblemente que la Comisión, al carecer de informaciones sobre el programa de cruceros para los años 2002 y 2003, aplicó a esos años, como hipótesis, la cifra prevista para 2001 y no las cifras para 1999 y 2000.

30. Por lo tanto, coincido con la posición de la Comisión, según la cual el argumento del Gobierno francés relativo a la extrapolación se basa en una lectura errónea de la Decisión impugnada.

10 — Subrayado en el texto original.

31. Por otra parte, el Gobierno francés no vuelve a invocar la imputación relativa a la extrapolación en el escrito de réplica.

32. Por el contrario, en ese escrito, dicho Gobierno observa que no había mencionado la cifra de 100 escalas de los años 1999 y 2000, sino que fue la Comisión quien lo hizo. El Gobierno francés se limitó, en un escrito dirigido a la Comisión el 12 de mayo de 1999, a mencionar 50 «touchées». Precisa que cada escala está compuesta de dos «touchées», una es la arribada y la otra, la salida del buque.

33. La Comisión estima que este argumento carece de fundamento y que, en todo caso, no es admisible. Indica que, en su escrito de 12 de mayo de 1999, las autoridades francesas mencionan, entre los gastos ligados a la explotación del buque, «los gastos de escala (50 "touchées")» que representan una cantidad de 750.000 FRF.

34. En cuanto a la tesis del Gobierno francés según la cual cada escala se compone de dos «touchées», expuesta en el escrito de réplica, la Comisión sostiene que es contraria a la noción de escala, tal como resulta de las definiciones que figuran en los diccionarios de lengua francesa. Mantiene que los términos «escale» y «touchée» son sinónimos, de modo que una escala constituye una «touchée» y no dos.

35. Por añadidura, la definición presentada por el Gobierno francés no se expuso en ninguna de las fases del procedimiento que culminó con la adopción de la Decisión controvertida, a pesar de que a lo largo de la instrucción, la Comisión demostró claramente la relevancia que ella daba al número de escalas. Por lo tanto, concluye dicha institución, la definición propuesta es inadmisible.

36. A mi parecer, como observa acertadamente la Comisión, la imputación del Gobierno francés basada en un supuesto error en la cifra de 100 escalas en el curso de los años 1999 y 2000, como figura en el punto 23 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada, no es admisible.

37. En efecto, dicha imputación sólo fue invocada por primera vez en el escrito de réplica. Por otra parte, no puede considerarse que sea el desarrollo de la imputación relativa a la extrapolación que el Gobierno francés había invocado en el escrito de recurso. En efecto, en ese escrito, el Gobierno francés no cuestiona —aunque sí lo hace en el escrito de réplica— el número de escalas previstas para 1999 y 2000 que la Comisión estimó en el punto 23 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada, sino que se limita a indicar —de forma errónea, como se acaba de ver— que las cifras relativas a las repercusiones económicas en 1999 y 2000 no pueden servir como base para calcular las repercusiones económicas durante los años 2002 y 2003.

38. En todo caso, la imputación relativa al número de escalas en 1999 y 2000 carece de fundamento.

39. Mediante esta imputación, el Gobierno francés reprocha esencialmente a la Comisión haber sobrevalorado, en la Decisión impugnada, el número de escalas previstas para 1999 y 2000 fundándose en una interpretación errónea de una cifra comunicada por el Gobierno francés en su escrito de 12 de mayo de 1999.

40. Recuérdese que en ese escrito el Gobierno francés indicó un número previsto de 50 «touchées» (al año). Del punto 23 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada resulta que la Comisión interpretó estas 50 «touchées» como equivalentes a 50 «escalas» al año, es decir, 100 escalas para los años 1999 y 2000.

41. El argumento del Gobierno francés, invocado en la fase de réplica, en realidad expresa que la Comisión no debería haberse basado en una previsión de 50 escalas al año sino en una previsión de sólo 25 escalas al año, puesto que, según el

Gobierno francés, cada escala se compone de dos «touchées».

42. Pues bien, me basta con comprobar a este respecto que la Comisión no cometió ningún error al interpretar las «50 touchées» indicadas por el Gobierno francés en el sentido de que quería decir «50 escalas». En efecto, como señala la Comisión acertadamente no hay ninguna razón lingüística o de otro orden para considerar que «touchée» no es sinónimo de «escala».

43. Por consiguiente, si el Gobierno francés no quería no obstante basarse en la interpretación, por lo menos no habitual, según la cual cada escala se compone de dos «touchées», debería haber informado de ello a la Comisión durante el procedimiento administrativo previo. Al no haberlo hecho, no puede reprochar a la Comisión, en el marco del presente procedimiento, haber considerado «touchée» como sinónimo de «escala».

44. En su réplica, el Gobierno francés observa también que las últimas cifras disponibles señalan que las repercusiones económicas de la ayuda se elevaron a 492.000 euros en 1999, a 349.000 euros en 2000 y a 821.000 euros en 2001, es decir, a más de 1.600.000 euros en los tres primeros años de explotación del buque.

45. La Comisión responde que se trata de datos posteriores a la Decisión impugnada y, por tanto, inadmisibles.

46. En todo caso, la Comisión rechaza la pertinencia de nuevas cifras no explicadas ni justificadas. Duda de la coherencia entre las últimas cifras presentadas sobre las supuestas repercusiones económicas y el número de cruceros efectuados durante los tres años controvertidos (once en 1999, nueve en 2000 y doce en 2001).

47. La Comisión destaca también que la aportación de estas cifras y, en especial, la relativa al año 2001, en el escrito de réplica fechado el 31 de enero de 2002, parece indicar que era posible obtener datos numéricos un mes después del final de un ejercicio. Ahora bien, por lo que se refiere a los años 1999 y 2000, la Comisión observa que el Gobierno francés no comunicó dichas informaciones durante el procedimiento administrativo previo.

48. En mi opinión, me basta con hacer constar también que en la fecha de la adopción de la Decisión impugnada la Comisión no conocía «las últimas cifras disponibles», mencionadas por el Gobierno francés en la réplica.

49. Por ello, esas cifras no pueden afectar a la legalidad de la Decisión impugnada. En efecto, como acabo de afirmar, dicha legalidad debe apreciarse en función de las informaciones de que podía disponer la Comisión en el momento en que adoptó la Decisión impugnada.

50. En el marco de la segunda alegación, el Gobierno francés señala también el aumento de la frecuentación turística y el estímulo económico provocado por el buque «Le Levant».

51. Sin embargo, opino que dichas informaciones no cuestionan las afirmaciones efectuadas por la Comisión en el punto 31 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada, según las cuales las repercusiones indirectas sobre el desarrollo de las infraestructuras y la posible llegada de otros operadores no han sido cuantificadas y no se referían al aspecto «desarrollo» del proyecto controvertido.

52. Por último, el Gobierno francés alega que la Comisión no ha cuestionado proyectos similares en un territorio de Ultramar, como lo demuestra su Decisión de 30 de marzo de 1999 relativa al buque «Renaissance» explotado en la Polinesia francesa.

53. La Comisión responde que el hecho de que haya aceptado en el pasado otros proyectos de la misma índole que tienen relevancia para los territorios de Ultramar, no tiene incidencia sobre la ayuda controvertida. Ello demuestra simplemente que, *a priori,* la Comisión no es hostil a este tipo de ayuda, siempre que concurran los requisitos enunciados en el artículo 4, apartado 7, de la Directiva 90/684.

54. A este respecto, basta con señalar que el Gobierno francés no demuestra de modo concreto que el caso del «Le Levant», por una parte, y el del «Renaissance», por otra parte, constituían dos casos idénticos que fueron tratados por la Comisión de forma diferente.

55. De las anteriores consideraciones resulta que la segunda alegación invocada por el Gobierno francés es infundada.

Sobre la tercera alegación

56. En tercer lugar, el Gobierno francés aduce en el escrito de interposición del recurso que es inexacto pretender que las estimaciones de las repercusiones económicas se basan en la hipótesis de que el buque de que se trata pasaba 160 días al año en la zona de San Pedro y Miquelón. Subraya que el compromiso inicial en este aspecto se refería únicamente a 130 días al año. Pues bien, dicho objetivo se rebasó en 2001 (135 días) y casi se alcanzó tanto en 1999 (121 días) como en 2000 (119 días).

57. La Comisión sostiene que la referida pretensión es contraria a los hechos y a los datos del caso de autos y se basa en una interpretación errónea de la Decisión impugnada.

58. La Comisión alega que los únicos elementos proporcionados por las autoridades francesas sobre este tema en el marco del procedimiento que culminó con la adopción de la Decisión impugnada, se hallan en sus escritos de 12 de mayo de 1999 y de 14 de junio de 2000, que señalan expresa y exclusivamente una explotación de 160 días al año.

59. Según la Comisión, de ello se deduce que la afirmación que consta en el punto 22 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada no contiene ningún error de hecho.

60. La Comisión añade asimismo que la afirmación contenida en el escrito de interposición del recurso, según la cual el barco había pasado en dicha zona 121 días en 1999, 119 días en 2000 y 135 días en 2001, no resulta en absoluto de las informaciones proporcionadas a la Comisión durante el procedimiento administrativo previo. Según la Comisión, por consiguiente, esos supuestos datos que, por otra parte, no están en absoluto fundados, constituyen también un hecho nuevo del que el Gobierno francés no puede prevalerse ante el Tribunal de Justicia.

61. En la réplica, el Gobierno francés reconoce que la mención de 160 días es equivocada y constituye un error de redacción por el que pide disculpas a la Comisión y al Tribunal de Justicia. Precisa que, en realidad, se trata de 120 a 130 días que corresponden al período de explotación que transcurre entre finales de mayo y principios de octubre.

62. En su escrito de dúplica, la Comisión hace constar que el Gobierno francés admite haber hecho referencia a 160 días en vez de a 130. Rechaza, en cambio, la

disculpa mencionada, a saber, que se trata de un error de redacción.

63. A este respecto, basta con observar que el propio Gobierno francés reconoce haber informado a la Comisión de una explotación de 160 días al año.

64. Parece poco probable que se trate de un mero error de redacción, ya que esta misma cifra fue mencionada dos veces, a saber, en los escritos de 12 de mayo de 1999 y de 14 de junio de 2000.

65. Por otra parte, como observa la Comisión, el escrito de 12 de mayo de 1999 menciona que «la explotación a partir de San Pedro y Miquelón se realizará alrededor de 160 días al año desde principios de junio *hasta finales de octubre*». [11] Los cinco meses entre principios de junio y finales de octubre corresponden efectivamente a un período de 160 días.

66. Por lo tanto, considero que el Gobierno francés no ha demostrado que la Comisión haya incurrido en un error al considerar la cifra de 160 días en el punto 22 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada. Por consiguiente, su tercera alegación es infundada.

Sobre la cuarta alegación

67. En cuarto lugar, el Gobierno francés alega que, aun cuando las repercusiones económicas sean inferiores a la cuantía de la ayuda, es preciso apreciar también tales repercusiones en el contexto del archipiélago y, en particular, de sus dimensiones y potencialidades económicas.

68. Respecto a este tema, el Gobierno francés sostiene que la situación económica se ha deteriorado por el hecho de la disminución de la pesca y de la reducción de las inversiones en el sector de la construcción y de las obras públicas. La situación financiera de la entidad territorial de San Pedro y Miquelón presenta serias dificultades. La ayuda controvertida es aún más importante en dicho contexto.

69. En apoyo de su tesis, el Gobierno francés alega que, según el análisis efectuado por el Institut d'émission des départements d'outre-mer, el año 2000, al igual que el precedente, estuvo dominado por problemas de reconversión y diversificación

11 — El subrayado es mío.

económica. Corroboran lo anterior la lista adjunta a la decisión relativa a la asociación de los países y territorios de Ultramar (PTUM) a la Comunidad Europea, de 27 de noviembre de 2001, [12] y el Fondo Europeo de Desarrollo, que clasifican a San Pedro y Miquelón entre los PTUM menos desarrollados.

70. La Comisión recuerda que el análisis que figura en la Decisión impugnada tiene en cuenta los datos proporcionados por las autoridades francesas sobre el empleo y sobre las repercusiones económicas directas de la explotación del buque.

71. Por otra parte, la Comisión señala que, en el punto 29 de la exposición de motivos de la Decisión impugnada, había señalado las repercusiones económicas sobre la población del archipiélago y que de ello se deducía una ratio de 1.735 FRF por habitante para el período de cinco años, es decir, una media anual de 347 FRF. Este dato ha de compararse con las estimaciones de las autoridades francesas contenidas en su escrito de 27 de abril de 2001, que mencionaba una cifra de cerca de 300 FRF por habitante. También debe compararse con el producto interior bruto (PIB) por habitante de San Pedro y Miquelón, a saber, 66.930 FRF, que clasifica al archipiélago en la primera cuarta parte de los países más «ricos» entre los países incluidos en la lista del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

72. La Comisión alega que el informe del Institut d'émission des départements d'outre-mer, citado por las autoridades francesas, no fue mencionado durante el procedimiento administrativo previo y que, en todo caso, no permite cuestionar su apreciación acerca de las repercusiones económicas de la ayuda. Cita otros pasajes de dicho informe que matizan el cuadro expuesto por el Gobierno francés.

73. ¿Qué hay que pensar de este argumento del Gobierno francés?

74. Esta última crítica consiste en que, al apreciar las repercusiones económicas, la Comisión no tuvo en cuenta de modo suficiente las dimensiones y las potencialidades económicas del archipiélago.

75. Sin embargo, aun suponiendo que la Comisión no haya tenido en cuenta estos elementos — cosa que niega —, el Gobierno francés no explica en concreto de qué modo la apreciación sobre las repercusiones económicas se vería afectada por ello.

12 — DO L 314, p. 25.

76. En efecto, el Gobierno francés se limita a describir las serias dificultades a las que, desde un punto de vista económico y financiero, se ve confrontada la entidad territorial de San Pedro y Miquelón.

77. Pues bien, como observa con toda razón la Comisión, estas serias dificultades no bastan para que las ayudas ligadas a la construcción y la transformación navales puedan ser calificadas de «ayudas al desarrollo de un país en vías de desarrollo», en el sentido del artículo 4, apartado 7, de la Directiva 90/684.

78. En efecto, no sólo es preciso que el país de que se trate se halle en una situación que necesite de un desarrollo, sino también que las ayudas en cuestión contribuyan efectivamente a dicho desarrollo.

79. Pues bien, la Decisión impugnada se basa en el hecho de que falta este segundo elemento. Ello resulta precisamente del punto 33 de la exposición de motivos, en el que se puede leer lo siguiente:

«Habida cuenta de todos los elementos anteriormente mencionados, la Comisión llegó, pues, a la conclusión de que no había podido establecerse que este proyecto fuera realmente un proyecto de desarrollo. Las supuestas repercusiones en la creación de empleos directos no se han probado y no se basan en hipótesis realistas. Además, las supuestas repercusiones económicas directas son claramente menos importantes que la ayuda asignada, lo que muestra una neta ausencia de proporcionalidad entre la ayuda y el impacto económico previsto.»

80. En mi opinión, de ello se deduce que, al limitarse a indicar que San Pedro y Miquelón se halla en una situación difícil desde un punto de vista económico y financiero, el Gobierno francés tampoco demuestra que la ayuda en cuestión deba ser calificada de «ayuda al desarrollo» en el sentido del artículo 4, apartado 7, de la Directiva 90/684 ni que la Comisión, que se basó en una falta de efecto real de la ayuda sobre el desarrollo de dicho archipiélago, haya cometido un error de apreciación.

81. En consecuencia, opino que también la cuarta alegación invocada por el Gobierno francés es infundada.

V. Conclusión

82. Habida cuenta de las precedentes consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que:

— Desestime el recurso.

— Condene en costas a la República Francesa.