Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

REGLAMENTO (CEE) Nº 1101/89 DEL CONSEJO
de 27 de abril de 1989
relativo al saneamiento estructural de la navegación interior

(DO L 116 de 28.4.1989, p. 25)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Reglamento (CEE) nº 3572/90 del Consejo de 4 de diciembre de 1990	L 353	12	17.12.1990
►**M2**	Reglamento (CE) nº 844/94 del Consejo de 12 de abril de 1994	L 98	1	16.4.1994
►**M3**	Reglamento (CE) nº 2812/94 de la Comisión de 18 de noviembre de 1994	L 298	22	19.11.1994
►**M4**	Reglamento (CE) nº 3314/94 del Consejo de 22 de diciembre de 1994	L 350	8	31.12.1994
►**M5**	Reglamento (CE) nº 2819/95 del Consejo de 5 de diciembre de 1995	L 292	7	7.12.1995
►**M6**	Reglamento (CE) nº 2254/96 del Consejo de 19 de noviembre de 1996	L 304	1	27.11.1996

▼B

REGLAMENTO (CEE) Nº 1101/89 DEL CONSEJO
de 27 de abril de 1989
relativo al saneamiento estructural de la navegación interior

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Parlamento Europeo [2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social [3],

Considerando que las sobrecapacidades estructurales de carga que se registran desde hace cierto tiempo en las flotas que operan en la red de vías navegables entrelazadas de Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos afectan sensiblemente en dichos países a la situación económica del transporte y sobre todo al sector del transporte de mercancías por vía navegable;

Considerando que las previsiones no permiten contemplar para los próximos años un crecimiento de la demanda en este sector suficiente para absorber estas sobrecapacidades; que, en efecto, la parte correspondiente a la navegación interior en el mercado global del transporte sigue disminuyendo debido a las mutaciones progresivas de las industrias de base cuyo abastecimiento se realiza esencialmente por vía navegable;

Considerando que solamente una acción de desguace coordinada a escala comunitaria hará posible reducir sustancialmete a corto plazo las sobrecapacidades, saneando así las estructuras de la navegación interior;

Considerando que las acciones de desguace, organizadas a escala nacional por algunos Estados miembros, aunque han arrojado un resultado positivo son insuficientes debido principalmente a una falta de coordinación de estas acciones a escala internacional;

Considerando que un enfoque común que permita a los Estados miembros adoptar conjuntamente medidas encaminadas a la consecución de un mismo objetivo constituye uno de los requisitos indispensables para garantizar la reducción efectiva del excedente de capacidad de carga; que conviene constituir a tal fin unos fondos de desguace en aquellos Estados miembros especialmente afectados por la navegación interior encargando a éstos su gestión; que las empresas establecidas en otros Estados miembros, pero que efectúen transportes por las vías navegables entrelazadas de los Estados miembros interesados, deben contribuir a alguno de dichos fondos;

Considerando que las sobrecapacidades se manifiestan de forma generalizada en todos los sectores del mercado de transportes por vía navegable; que se imponen, en consecuencia, medidas de caracter general que engloben a todos los barcos tanto de transporte de mercancías como empujadores; que se podría tomar en consideración, sin embargo, sustraer de tales medidas a aquellos barcos que, por sus dimensiones o afectación exclusiva a unos mercados nacionales cerrados, no contribuyen a las sobrecapacidades en la mencionada red de vias vías entrelazadas; que, en cambio, debido a su influencia en el mercado de transportes, es preciso incluir en el sistema las flotas privadas que efectúen transportes por cuenta propia;

Considerando que la preocupante situación económica y social del sector de los barcos de menos de 450 toneladas de peso muerto, y en particular la situación financiera y las limitadas posibilidades de reconversión de los barqueros exigen medidas específicas como el estableci-

(1) DO nº C 297 de 22. 11. 1988, p. 13 y DO nº C 31 de 7. 2. 1989, p. 14.
(2) DO nº C 326 de 19. 12. 1988, p. 54.
(3) DO nº C 318 de 12. 12. 1988, p. 58.

▼B

miento de coeficientes especiales de valoración del material fluvial o medidas de saneamiento específicas para las redes más afectadas; que en este último caso es necesario permitir que los Estados miembros excluyan a dichos barcos del campo de aplicación del Reglamento, siempre que se sometan a un plan de saneamiento nacional que no cree distorsiones en la competencia y que se ajuste a lo dispuesto en el Tratado sobre las ayudas;

Considerando que, debido a diferencias fundamentales entre los mercados de transportes de carga seca y los de transportes de materias líquidas, es conveniente crear en el marco de un mismo fondo cuentas separadas para los barcos de carga seca y los barcos cisterna;

Considerando que, en el contexto de una política económica conforme al Tratado, el saneamiento estructural de un determinado sector económico incumbe en primer lugar a los operadores de dicho sector; que los costes del sistema que se establezca deben, pues, ser sufragados por las empresas que operan en el sector de la navegación interior; que para garantizar la puesta en marcha del sistema y para que éste sea operativo desde un principio, conviene, sin embargo, prever una prefinanciación por parte de los Estados miembros interesados en forma de préstamos; que, debido a la difícil situación económica de dichas empresas, convendría que tales préstamos no devengasen intereses;

Considerando que la consecución de los objetivos del Tratado en materia de transportes, de conformidad con su artículo 74, debe efectuarse en el marco de una política común; que del artículo 77 se desprende que dicha política puede implicar el recurso a ayudas, especialmente cuando respondan a necesidades de coordinación de transportes; que la acción de la Comunidad en este campo, incluidas las ayudas, debe, sin embargo, tener en cuenta los diferentes objetivos generales del artículo 3 del Tratado y en especial el enunciado en su letra f) en materia de competencia; que al igual que en el caso de las ayudas sujetas a las normas del artículo 92 y siguientes del Tratado, conviene garantizar que las medidas previstas en el presente Reglamento y su aplicación no falseen o amenacen falsear la competencia, en particular favoreciendo a determinadas empresas en una medida contraria al interés común; que para que las empresas interesadas estén en igualdad de condiciones, en materia de competencia, las cotizaciones que deban abonarse a los fondos de desguace y las primas de desguace deben tener tipos uniformes; que es preciso igualmente que las acciones de desguace se inicien al mismo tiempo, tengan la misma duración y estén sujetas a las mismas condiciones en todos los Estados miembros interesados;

Considerando que conviene impedir que los efectos derivados de las acciones de desguace coordinadas sean contrarrestados por la entrada simultánea en servicio de nuevas capacidades de carga; que es necesario prever temporalmente medidas destinadas a frenar estas inversiones, sin que estas medidas puedan conducir, sin embargo, a un bloqueo total del acceso al mercado de transportes por vía navegable o a una contingentación de las flotas nacionales;

Considerando que, en el marco del sistema propuesto, conviene prever medidas sociales en favor de las personas que deseen abandonar el sector de los transportes por vía navegable o pasar a otro sector de actividades;

Considerando que las decisiones que han de adoptarse para el funcionamiento del sistema, dado su carácter comunitario, deben adoptarse a escala comunitaria previa consulta a los Estados miembros y a las organizaciones profesionales de transportes por vía navegable; que debe atribuirse a la Comisión competencia para adoptar estas decisiones, así como para su aplicación y el mantenimiento de las condiciones de competencia previstas en el presente Reglamento;

Considerando que, a fin de prevenir distorsiones de la competencia en los mercados en cuestión y con objeto de incrementar la eficacia del sistema de dicho país, sería conveniente que Suiza adopte medidas análogas para la flota de dicho país que navega por la red de vías navegables entrelazadas de los Estados miembros interesados; que dicho país ha manifestado estar dispuesto a adoptar dichas medidas,

▼B

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. Los barcos de navegación interior afectados al transporte de mercancías entre dos o más puntos por vías navegables de los Estados miembros quedan sometidos a medidas de saneamiento estructural del sector de la navegación interior en las condiciones que establece el presente Reglamento.

2. Las medidas contempladas en el apartado 1 incluirán:

— la reducción de las sobrecapacidades estructurales mediante acciones de desguace coordinadas a escala comunitaria;

— medidas de acompañamiento tendentes a evitar la agravación de las sobrecapacidades existentes o la aparición de nuevas sobrecapacidades.

Artículo 2

1. El presente Reglamento se aplicará a los barcos de carga y a los empujadores que efectúen transportes tanto por cuenta ajena como por cuenta propia, que estén matriculados en un Estado miembro o que, sin estar matriculados, sean explotados por una empresa establecida en un Estado miembro.

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por «empresa» cualquier persona física o jurídica que ejerza una actividad económica, artesanal o industrial.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

a) los barcos que naveguen exclusivamente por vías nacionales no enlazadas con otras vías navegables de la Comunidad;

b) los barcos que debido a sus dimensiones no pueden salir de las vías navegables nacionales y que no pueden tener acceso a las demás vías navegables de la Comunidad (barcos cautivos), siempre que no puedan competir con los barcos a los que se aplique el presente Reglamento:

c) — los empujadores cuya potencia motriz no exceda de 300 kilovatios,

— los barcos fluvio-marítimos y las gabarras, siempre que efectúen exclusivamente transportes internacionales o nacionales en itinerarios que impliquen un trayecto marítimo,

— los transbordadores,

— los barcos destinados a un servicio público no comercial.

3. Los Estados miembros podrán excluir del campo de aplicación del presente Reglamento a los barcos de menos de 450 toneladas de peso muerto, siempre que así lo exija la situación socioeconómica del sector de dichos barcos.

Cuando un Estado miembro haga uso de dicha facultad notificará a la Comisión, en el plazo de seis meses desde la adopción del presente Reglamento, un plan nacional de saneamiento con cargo al régimen de ayudas. Si la Comisión considera que el plan de saneamiento es incompatible con el mercado común, el apartado 1 se aplicará a dichos barcos.

Artículo 3

1. Cada uno de los Estados miembros cuya vías navegables estén enlazadas con las de otro Estado miembro y cuya flota tenga un tonelaje superior a 100 000 toneladas, denominados en lo sucesivo «Estados miembros interesados», creará en el marco de su legislación nacional y con sus propios medios administrativos, un fondo de desguace, en lo sucesivo denominado «fondo».

2. La gestión de cada fondo incumbirá a las autoridades competentes del Estado miembro interesado. Éste, a su vez, asociará a esta gestión a las organizaciones representativas nacionales de la navegación interior.

▼B

3. Cada fondo deberá constar de dos cuentas distintas, una para los barcos de carga seca y los empujadores y otra para los barcos cisterna.

▼M5

4. Cada fondo proveerá con:

— las cotizaciones contempladas en el artículo 4,

— las contribuciones especiales contempladas en el artículo 8,

— los medios financieros que los Estados miembros de que se trate pudieran poner a disposición en el marco de una acción de desguace organizada a escala comunitaria, basándose en criterios armonizados que habrá que establecer,

— las contribuciones comunitarias contempladas en el artículo 4 *bis*;

▼B

Artículo 4

1. Por cada barco sometido al presente Reglamento, el propietario abonará a uno de los fondos creados en virtud del artículo 3 una cotización fijada con arreglo a las disposiciones del artículo 6.

2. En el caso de los barcos matriculados en uno de los Estados miembros interesados, la cotización se abonará al fondo de dicho Estado miembro. En el caso de los barcos que, sin estar matriculados, son explotados por una empresa establecida en uno de los Estados miembros interesados, la cotización se abonará al fondo del Estado miembro donde esté establecida la empresa.

3. En el caso de los barcos matriculados en otro Estado miembro y de los barcos que, sin estar matriculados, son explotados por una empresa establecida en otro Estado miembro, la cotización se abonará, a elección del propietario del buque, a cualquiera de los fondos creados en los Estados miembros interesados.

Dicha elección se hará una sola vez y será válida para todos los barcos que pertenezcan a un mismo propietario o explotados por una misma empresa.

▼M5

Artículo 4 bis

1. Para el año 1995 ►M6 y el año 1996 ◄ los fondos contemplados en el artículo 3 podrán proveerse mediante contribuciones financieras de la Comunidad.

2. Para el año 1995 ►M6 y el año 1996 ◄, la Comisión repartirá los importes consignados en el presupuesto general de las Comunidades Europeas en función de los objetivos perseguidos y de acuerdo con los distintos tipos y categorías de barcos, y se atribuirán a los fondos de acuerdo con las solicitudes de primas de desguace que estén inscritas de forma válida en la lista de espera común.

▼M6

3. Los Estados miembros afectados pondrán en común a disposición de sus fondos importes suficientes para llevar a cabo, con la contribución de la Comunidad únicamente para el año 1996, los objetivos de saneamiento estructural fijados para los años 1996, 1997 y 1998. La cuota correspondiente a cada Estado miembro afectado se calculará en función del tamaño de su flota activa en relación con la flota total de los Estados miembros. Dichos importes serán determinados por la Comisión en colaboración con las autoridades de los diversos fondos de desguace.

4. A principios de año, mientras dure el programa de desguace de 1996, 1997 y 1998, la Comisión determinará, en el marco del presente Reglamento, las modalidades de la acción de desguace del año en curso en función tanto de la disponibilidad financiera, como de la evolución del mercado y de las medidas de liberalización aplicadas.

▼B

Artículo 5

1. El propietario de los barcos contemplados en el apartado 1 del artículo 2 recibirá del fondo que corresponda a dicho barco, si procede a desguazarlo, y dentro de los límites de los medios financieros disponibles, una prima por desguace en las condiciones previstas en el artículo 6. Dicha prima sólo se concederá por los barcos cuyo propietario demuestre que forman parte de la flota activa.

El desguace consistirá en reducir totalmente a chatarra el casco del barco.

▼M2

Formarán parte de la flota activa los barcos en buen estado de funcionamiento que hayan sido objeto del pago de al menos tres cotizaciones anuales, de conformidad con lo establecido en el apartado 1 del artículo 4, y;

▼B

— que dispongan:
  — bien de un certificado de navegabilidad expedido por la autoridad nacional competente o con el visto bueno de ésta,
  — bien de una autorización para efectuar transportes nacionales expedida por la autoridad de uno de los Estados miembros interesados,

  y que hayan efectuado por lo menos un viaje en el transcurso del año anterior a la presentación de la solicitud de prima por desguace;
— o que hayan efectuado diez viajes por lo menos durante el año anterior a la presentación de la solicitud de prima por desguace.

▼M4

Las condiciones de pago enunciadas en la parte introductoria del párrafo tercero del apartado 1 del artículo 5, no serán aplicables, durante un período de tres años a partir de la adhesión de un nuevo Estado miembro, a los barcos pertenecientes a la flota activa de este Estado que, con fecha 28 de abril de 1994, estuvieran matriculados y fuesen explotados por una compañía establecida en este mismo Estado. Sin embargo, la cotización prevista en el apartado 1 del artículo 4 correspondiente a estos barcos, deberá ser abonada desde el momento de la adhesión.

▼B

No se concederá prima alguna a los barcos que como consencuencia de una avería u otros daños no puedan ya repararse y se desguacen.

2. Entre los fondos se establecerá una solidaridad financiera que afectará a las distintas cuentas contempladas en el apartado 3 del artículo 3. ►M5 Ésta tendrá lugar en todos los gastos y en todos los recursos de los fondos contemplados en el apartado 4 del artículo 3 a fin de garantizar la igualdad de trato en la acción de desguace para todos los transportistas, independientemente del fondo que corresponda al barco, a los que se aplique el presente Reglamento. ◄

Artículo 6

1. La Comisión fijará separadamente para los barcos de carga seca y para los barcos cisterna, así como para los empujadores:
— el tipo de las cotizaciones anuales que deberán abonarse al fondo por cada barco,
— el tipo de las primas por desguace,
— los períodos de las acciones de desguace durante las cuales se abonarán las primas por desguace y las condiciones en que podrán obtenerse estas primas,
— los coeficientes de valorización para los distintos tipos y categorías de material fluvial. Estos coeficientes tendrán en cuenta la situación socioeconómica particular del sector de los barcos de menos de 450 toneladas de peso muerto.

2. Las cotizaciones y las primas por desguace se expresan en ecus. Los tipos serán los mismos para todos los fondos.

▼B

3. Las cotizaciones y primas se fijarán bien en función del tonelaje de peso muerto para los barcos de carga, bien de la potencia propulsora para los empujadores.

4. Los tipos de las cotizaciones se fijarán a un nivel que permita a los fondos disponer de los medios financieros suficientes para contribuir eficazmente a la reducción de los desequilibrios estructurales entre la oferta y la demanda en la navegación interior, en función de las dificultades de la situación económica de dicho sector.

Las cotizaciones serán anuales y deberán abonarse a principio de año, contra entrega de un documento probatorio del pago. Su pago no podrá exceder de un período de diez años.

Dicho documento deberá estar, a partir del día 1 de marzo del año considerado, a bordo del barco o, cuando se trate de una embarcación fluvial sin tripulación, del empujador. Para el primer año de funcionamiento del régimen la Comisión fijará la fecha en que el documento deba hallarse a bordo.

▼M1

En lo que respecta a los barcos alemanes que en la fecha de la unficación alemana estuvieran matriculados en la antigua República Democrática Alemana, el pago de la cotización será obligatorio a partir del 1 de enero de 1991.

▼B

5. La Comisión determinará los períodos de desguace durante los cuales podrán obtenerse primas, así como sus condiciones de concesión, en función de los objetivos a alcanzar, de acuerdo con los distintos tipos o categorías de barcos y teniendo en cuenta las posibilidades financieras de los fondos.

6. La Comisión determinará las modalidades de la solidaridad financiera contemplada en el apartado 2 del artículo 5.

7. Previa consulta con los Estados miembros y con las organizaciones representativas de la navegación interior a nivel comunitario, la Comisión fijará la fecha límite para la realización de una reducción importante de las sobrecapacidades, y adoptará las decisiones contempladas en los apartados 1 a 6.

Al adoptar dichas decisiones, la Comisión tendrá en cuenta, asimismo, los resultados de la observación de los mercados de transportes en la Comunidad y su evolución previsible, así como la necesidad de evitar que la competencia sea falseada en una medida contraria al interés común.

▼M1

8. Si en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la unificación alemana, el Gobierno alemán desea que se organice igualmente una acción de desguace respecto a los barcos de su flota matriculados, antes de la unificación alemana, en la antigua República Democrática Alemana, comunicará su solicitud a la Comisión. Esta determinará las modalidades de la acción de desguace conforme a las disposiciones del apartado 7 del presente artículo y con arreglo a los mismos principios formulados en el Reglamento (CEE) nº 1102/89 de la Comisión [1].

▼B

Artículo 7

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tratado y de las medidas adoptadas para su aplicación en materia de ayudas, los Estados miembros interesados procederán a prefinanciar mediante préstamos el fondo creado en su territorio, con el fin de hacer posible el comienzo inmediato de la acción coordinada de desguace. Las cantidades así concedidas deberán ser reembolsadas sin intereses por el fondo con arreglo a un cuadro de amortización.

[1] DO nº L 116 de 28. 4. 1989, p. 30.

▼B

Los fondos podrán asimismo prefinanciarse, mediante préstamos avalados por el Estado y contraídos en el mercado de capitales, siempre que los intereses del préstamo corran por cuenta del Estado interesado.

2. De las obligaciones del fondo nacional existente en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento se hará cargo el fondo del Estado miembro en cuestión.

Los propietarios de los barcos no sujetos al presente Reglamento titulares de derechos resultantes de acciones nacionales de desguace existentes podrán hacer valer dichos derechos frente a los fondos contemplados en el apartado 1 del artículo 3 durante un plazo de seis meses a partir del final del período de desguace contemplado en el apartado 5 del artículo 6.

Artículo 8

1. a) Durante un período de ►M2 diez años ◄ a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, la puesta en servicio en las vías navegables contempladas en el artículo 3 de barcos sometidos al presente Reglamento, de nueva construcción o importados de un país tercero o que salgan de las vías nacionales contempladas en las letras a) y b) del apartado 2 del artículo 2 quedará sometida a la siguiente condición:

▼M3

— que el propietario del barco que vaya a entrar en servicio desguace, sin prima por desguace, un tonelaje de capacidad de carga equivalente a una vez y media el de dicho barco,

— o que, si no desguaza ningún barco, abone al fondo que corresponda a su nuevo barco o que haya elegido con arreglo a las disposiciones del artículo 4, una contribución especial por un importe igual a la prima por desguace fijada para un tonelaje igual a una vez y media el del nuevo barco,

— o que, si desguaza un tonelaje inferior a una vez y media el del nuevo barco que vaya a entrar en servicio abone al fondo correspondiente una contribución especial por un importe equivalente al de la prima por desguace que en ese momento corresponda a la diferencia entre una vez y media el tonelaje del nuevo barco y el tonelaje de capacidad de carga desguazada.

▼B

Cuando se trate de empujadores, la noción de tonelaje se sustituirá por la de potencia motriz.

Los barcos de países terceros que hayan adoptado, en aplicación de un instrumento internacional, medidas análogas a las previstas por el presente Reglamento se considerarán como barcos de los Estados miembros.

b) Para los barcos contemplados en la letra a), puestos en servicio en las vías navegables desde la entrada en vigor del presente Reglamento hasta la creación del fondo nacional correspondiente, la contribución especial que deberá pagar el propietario con arreglo a la letra a) se consignará en una cuenta especial que designarán las autoridades competentes del Estado miembro interesado. La contribución se transferirá al fondo cuando éste haya sido creado.

c) Tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, si así lo justifica la evolución del mercado del transporte y previa consulta con los Estados miembros y con las organizaciones representativas de la navegación interior a escala comunitaria, la Comisión podrá adaptar la relación entre el nuevo y el antiguo tonelaje contemplado en la letra a).

2. Las condiciones enunciadas en el apartado 1 se aplicarán también a los incrementos de capacidad resultantes del aumento de la eslora de los barcos o de la sustitución de los motores de los empujadores.

3. a) No estarán sujetos a las condiciones enunciadas en los apartados 1 y 2 los barcos para los que el propietario demuestre:

▼B

— que se hallaban en curso de construcción en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento,

— que la obra ya realizada representa por lo menos la utilización del 20 % de la cantidad de acero necesaria o de 50 toneladas, y

— que la entrega y la entrada en servicio tendrán lugar en los seis meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

▼M1

Las condiciones previstas en los apartados 1 y 2 no serán tampoco aplicables a los barcos en construcción en la antigua República Democrática Alemana antes del 1 de septiembre de 1990, siempre que su fecha de entrega y de entrada en servicio no sea posterior al 31 de enero de 1991.

▼B

b) Los apartados 1 y 2 no se aplicarán a los barcos que en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento no estuviesen sometidos al presente Reglamento en virtud de la letra a) del apartado 2 del artículo 2 y que, a través de un enlace navegable de nueva apertura puedan tener acceso a las demás vías navegables de la Comunidad.

▼M1

Las disposiciones de los apartados 1 y 2 se aplicarán a los barcos que hayan sido integrados en la flota alemana en razón de la unificación alemana pero que no estuvieran matriculados en la antigua República Democrática Alemana el 1 de septiembre de 1990.

▼B

c) Previa consulta con los Estados miembros y con las organizaciones representantivas de la navegación interior a nivel comunitario, la Comisión podrá excluir del ámbito de aplicación del apartado 1 a los barcos especializados.

4. La puesta en servicio de los barcos citados en los apartados 1 y 2 estará prohibida hasta que el propietario haya cumplido con las obligaciones enunciadas en el apartado 1. De infringirse esta prohibición, las autoridades nacionales podrán adoptar medidas encaminadas a impedir que el barco en cuestión participe en el tráfico.

5. Basándose en una propuesta de la Comisión acompañada de un informe motivado, el Consejo podrá decidir prorrogar el período citado en el apartado 1, durante cinco años como máximo.

El Consejo se pronunciará sobre esta propuesta con arreglo a las condiciones establecidas en el Tratado.

Artículo 9

Los Estados miembros adoptarán medidas tendentes a:

— facilitar a los transportistas por vía navegable que se retiren de la profesión la obtención de una pensión de jubilación anticipada o su reconversión a otra actividad económica;

— conceder a los trabajadores que abandonen la navegación interior, la consecuencia de acciones de desguace, una pensión de jubilación anticipada y a organizar cursos de formación profesional o de reconversión.

Artículo 10

1. Los Estados miembros adoptarán, antes del 1 de enero de 1990, las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento, y las comunicarán a la Comisión.

Estas medidas deberán prever, en especial, un control permanente y eficaz del cumplimiento de las obligaciones que incumben a las empresas en virtud del presente Reglamento y de las disposiciones

▼B

nacionales adoptadas para su ejecución así como las sanciones apropiadas en caso de infracción.

2. Durante el período de la acción de desguace, los Estados miembros comunicarán cada seis meses a la Comisión toda la información útil sobre la evolución de la acción en curso y, en particular, sobre la situación financiera del fondo, el número de solicitudes de desguace presentadas y el tonelaje efectivamente desguazado.

▼M5

3. La Comisión velará por que los fondos de desguace apliquen de forma uniforme el presente Reglamento y garantizará su coordinación.

▼B

4. Dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión evaluará el efecto de las medidas contempladas en el apartado 1 en un informe que comunicará al Parlamento Europeo y al Consejo.

▼M1

5. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el cuarto párrafo del apartado 4 del artículo 6, en el segundo párrafo de la letra a) del apartado 3 del artículo 8 y en el párrafo segundo de la letra b) del apartado 3 del artículo 8 antes del 1 de enero de 1991 y las comunicarán a la Comisión.

▼M2

5. La Comisión redactará un informe de evaluación de los efectos generales de las medidas previstas en el presente Reglamento, acompañado, en su caso, de propuestas, y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 31 de diciembre de 1996.

▼B

Artículo 11

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Será aplicable a partir del 1 de mayo de 1989.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.