DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 21 de diciembre de 1990

sobre ayudas a la construcción naval

(90/684/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, la letra d) del apartado 3 de su artículo 92 y su artículo 113,

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 la Directiva 87/167/CEE del Consejo, de 26 de enero de 1987, sobre ayudas a la construcción naval [4] expirará el 31 de diciembre de 1990;

Considerando que la política de ayudas de dicha Directiva ha servido, en general, para cumplir los objetivos definidos en la adopción de la misma;

Considerando que, aunque desde 1989 se ha producido una mejora considerable en el mercado mundial de la construcción naval, aún no se ha logrado un equilibrio satisfactorio entre la oferta y la demanda y que la mejora de los precios resulta todavía insuficiente, en términos globales, para normalizar la situación del mercado del sector, con unos precios que reflejen íntegramente los costes de producción y un rendimiento aceptable del capital invertido;

Considerando que a escala mundial podría proseguir la tendencia positiva, en el sentido de una normalización del mercado, siempre y cuando se tengan correctamente en cuenta las consecuencias de la crisis del Golfo y se entiendan los motivos de las señales de crisis emitidas por la economía mundial;

Considerando que, al tiempo que se produce esta mejora del mercado, se está trabajando en el plano internacional para lograr un acuerdo multilateral, en el marco de la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico (OCDE), entre las naciones del mundo con mayor potencial de construcción naval para eliminar rápidamente todas las medidas de apoyo públicas, directas e indirectas, en favor de la construcción, transformación y reparación de buques y otros obstáculos que impiden el restablecimiento de una competencia normal y leal en el sector;

Considerando que dicho acuerdo debe garantizar una competencia leal, a nivel internacional, entre los astilleros mediante la eliminación equilibrada y equitativa de todos los obstáculos que impiden unas condiciones normales de competencia, y que debe constituir un instrumento adecuado para luchar contra todos los procedimientos ilícitos y las formas de asistencia contrarias al acuerdo;

Considerando que las disposiciones de la presente Directiva se entienden sin perjuicio de las modificaciones necesarias derivadas de acuerdos internacionales celebrados por la Comunidad;

Considerando que un sector de la construcción naval competitivo es de interés vital para la Comunidad y contribuye a su desarrollo económico y social al constituir un importante mercado para diversos sectores industriales, entre ellos los que hacen uso de tecnologías avanzadas; que contribuye asimismo al mantenimiento del empleo en diferentes regiones, incluidas algunas que sufren ya un elevado nivel de desempleo; que ello es igualmente de aplicación a la transformación y reparación de buques;

Considerando que, a causa de la situación actual del mercado y la necesidad de estimular la reestructuración de numerosos astilleros no es posible todavía abolir por completo las ayudas en este sector, que, no obstante, se precisa una política de ayudas más rigurosa y selectiva a fin de apoyar la actual tendencia a la construcción de buques tecnológicamente más avanzados y garantizar una competencia intracomunitaria justa y uniforme; que dicha política representa el planteamiento más apropiado para garantizar el mantenimiento de un nivel aceptable de actividad en los astilleros europeos, y por ende, la supervivencia de una industria europea de la construcción naval eficaz y competitiva;

Considerando que la política básica de ayudas prevista en la vigente Directiva 87/167/CEE, que establece una distinción entre las ayudas a la producción, en que se aplica un techo común, y las ayudas a la reestructuración utilizadas para respaldar los cambios estructurales que se deben introducir, sigue siendo el medio más adecuado de garantizar la competitividad del sector a largo plazo;

Considerando que, aunque se tiene previsto tratar en cierta medida la transformación naval de la misma forma que la construcción, no se deberían permitir las ayudas a la reparación de buques, dado que sigue existiendo un exceso de capacidad en este sector, a excepción de las ayudas a la inversión, cierre e investigación y desarrollo;

---

(1) DO n° C 223 de 7. 9. 1990, p. 4.
(2) Dictamen emitido el 23 de noviembre de 1990 (no publicado aún en el Diario Oficial).
(3) DO n° C 332 de 31. 12. 1990.
(4) DO n° L 69 de 12. 3. 1987, p. 55.

Considerando que el afán de lograr una mayor transparencia y equidad justifica plenamente que continúen incluyéndose en el régimen actual las ayudas indirectas concedidas a los armadores mediante ayudas de inversión para la construcción y transformación de buques;

Considerando que el nivel reducido de ayudas aceptable para la transformación naval y para pequeños buques especializados, ámbito en el que la competencia es sobre todo intraeuropea, debe aplicarse, según demuestra la experiencia, al mayor segmento posible de este mercado;

Considerando que deben realizarse todos los esfuerzos posibles para fomentar la introducción, en los astilleros de la Comunidad, de buques de técnicas avanzadas;

Considerando que, dado que el aumento de la eficacia es el principal objetivo de la presente Directiva, la revisión anual del techo de la ayuda a la producción debería tender siempre a su reducción progresiva;

Considerando que debería garantizarse que no se concedan ayudas a las inversiones más que según determinadas condiciones limitativas;

Considerando que, para el buen funcionamiento a largo plazo del sector, es esencial que la Comunidad, en conjunción con naciones de gran potencial de construcción naval, garanticen de forma efectiva la irreversibilidad de las reducciones estructurales realizadas en su territorio gracias a la aplicación de su política de ayudas, mientras no se haya alcanzado un equilibrio adecuado entre la oferta y la demanda;

Considerando que el período transitorio concedido a España y Portugal y al territorio de la antigua República Democrática Alemana terminará el 31 de diciembre de 1990;

Considerando, no obstante, que el grado de reestructuración de la industria española de la construcción naval no ha alcanzado todavía un nivel que le permita ser competitiva con respecto a los demás Estados miembros y, por lo tanto, conviene realizar otro programa específico de reestructuración de una duración de dos años, y establecer una excepción al techo fijado para la ayuda a la producción para el año 1991;

Considerando que resulta necesaria una reestructuración financiera a corto plazo de la industria griega de la construcción naval para que los organismos públicos propietarios puedan hacerla competitiva mediante cesión a nuevos propietarios;

Considerando que la presente política de ayudas sólo resultará eficaz y fiable si la Comisión controla de forma rigurosa y en el momento oportuno la aplicación de las normas en materia de ayuda por parte de los Estados miembros; que, por consiguiente, debe garantizarse el cumplimiento por parte de aquéllos de sus obligaciones de información, en las que se basa el sistema de vigilancia, previendo que se suspendan los pagos de las ayudas ya aprobadas hasta que la Comisión haya recibido los informes previstos; que esta posibilidad deberá extenderse también a la ausencia de transmisión de los informes relativos a los planes de ayuda que ya han sido autorizados,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) Construcción naval:

La construcción en la Comunidad de los siguientes artefactos navales (buques) de casco metálico:

— buques mercantes para el transporte de pasajeros y/o mercancías, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,

— barcos de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100,

— dragas u otros buques para realizar trabajos en el mar, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, excluidas las plataformas de perforación,

— remolcadores de potencial igual o superior a 365 kW;

b) Transformación naval:

La transformación en la Comunidad de artefactos navales de casco metálico para la navegación marítima definidos en la letra a), de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 1 000, siempre y cuando las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del sistema de carga, del casco, del sistema de propulsión, o de las superestructuras de alojamiento de los pasajeros;

c) Reparación naval:

La reparación de los buques a que se hace referencia en la letra a);

d) Ayudas:

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

Dichas ayudas podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando se ajusten a los criterios de excepción contenidos en la presente Directiva;

e) Valor contractual antes de la ayuda:

El precio previsto en el contrato más cualquier ayuda que haya sido concedida directamente al astillero.

Artículo 2

Las ayudas concedidas en virtud de la presente Directiva, no podrán incluir condiciones discriminatorias con respecto a productos originarios de otros Estados miembros.

Artículo 3

Ayudas a los armadores

1. Se someterán a las normas de notificación previstas en el artículo 11 todas las formas de ayuda a los armadores o a terceros como ayuda a la construcción o a la transformación de buques.

Dichas ayudas incluyen las facilidades en los créditos, las garantías y beneficios fiscales concedidos a los armadores o a terceros a los fines mencionados en el párrafo primero.

2. El equivalente en subvención de las ayudas estará íntegramente sometido a las normas del artículo 4 y a los procedimientos de control establecidos en el artículo 12, cuando dichas ayudas se utilicen efectivamente para la construcción o transformación de buques en astilleros de la Comunidad.

3. Las ayudas concedidas por un Estado miembro a sus armadores o a terceros en dicho Estado, para la construcción o la transformación de buques, no podrán provocar distorsiones de la competencia entre astilleros nacionales y astilleros de otros Estados miembros al formalizar el pedido.

4. El presente artículo no constituirá obstáculo a la evolución de la normativa que pueda ser aprobada por la Comunidad sobre ayudas a los armadores, siempre que quede garantizado el cumplimento de la transparencia en las ayudas a la construcción y a la transformación naval.

CAPÍTULO II

AYUDAS DE FUNCIONAMIENTO

Artículo 4

Ayudas a la producción ligadas a los contratos

1. 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 la ayuda concedida para un contrato no supere, en equivalente de subvención, un techo máximo común expresado en porcentaje del valor contractual antes de la ayuda, en lo sucesivo denominado «techo».

2. El techo de ayuda será fijado por la Comisión sobre la base de la diferencia existente entre los costes de los astilleros más competitivos de la Comunidad y los precios practicados por sus principales competidores internacionales, con especial atención a los segmentos del mercado en los que los astilleros comunitarios se muestren relativamente más competitivos.

Sin embargo, la Comisión prestará especial atención para que la ayuda a la construcción de buques pequeños especializados, en particular aquéllos cuyo coste contractual sea inferior a 10 millones de ecus, un segmento del mercado generalmente cubierto por pequeños astilleros y cuya competencia es principalmente intraeuropea, se mantenga al mínimo nivel posible, teniendo en cuenta, no obstante, la situación particular en Grecia.

La presente disposición se aplicará asimismo a todos los tipos de transformación naval, con independencia de la cuantía del contrato.

3. El techo se revisará cada doce meses, o antes cuando así lo requieran circunstancias excepcionales, con el objetivo de una reducción progresiva del mismo. Al revisar el límite máximo de ayuda, la Comisión velará por que no se concentre la actividad de construcción naval en determinados segmentos de mercado cuya amplitud fuera contraria a los intereses de la Comunidad. El techo de ayuda aplicable al contrato será el vigente en la fecha en que se firme el contrato definitivo. No obstante, esta disposición no se aplicará a los buques entregados más de tres años después de la fecha de la firma del contrato definitivo. En tal caso, el techo aplicable al mismo será el vigente tres años antes de la fecha de entrega del buque.

La Comisión podrá prorrogar el plazo de tres años a que se refiere el párrafo primero cuando lo justifique la complejidad técnica del proyecto de contrucción naval de que se trate o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero.

4. El techo será aplicable no sólo a todas las formas de ayudas a la producción — ya se trate de regímenes de ayuda con finalidad sectorial, de regímenes generales de ayudas o de ayudas con finalidad regional — concedidas directamente a los astilleros, sino también a las ayudas contempladas en el apartado 2 del artículo 3.

5. Las ayudas concedidas en aplicación de los diversos regímenes de ayudas no podrán, acumuladas, superar el techo fijado con arreglo al apartado 2. La concesión de ayudas en casos individuales no requerir notificación previa ni autorización de la Comisión.

No obstante, cuando haya competencia entre astilleros de distintos Estados miembros por un contrato en particular, la Comisión exigirá, a solicitud de un Estado miembro, la notificación previa de los proyectos de ayuda en cuestión. En tales casos, la Comisión se pronunciará en un plazo de 30 días a partir de la notificación, no pudiendo iniciarse la ejecución de dichos proyectos de ayuda sin su autorización. En su decisión, la Comisión se cerciorará de que la ayuda contemplada no afecte a los intercambios en una medida que resulte contraria al interés común.

6. Las ayudas concedidas en forma de créditos para la construcción o a la transformación navales que se ajusten a lo dispuesto en la Resolución del Consejo de la OCDE de 3 de agosto de 1981 (Acuerdo relativo a los créditos a la exportación de buques), o a cualquier acuerdo que, en su caso, la reemplazara, no se tendrán en cuenta en el techo. Dichas ayudas podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando respeten la mencionada Resolución o los acuerdos que eventualmente la sustituyan.

7. 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 n° 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 aquél 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.

Artículo 5

Otras ayudas de funcionamiento

1. Las ayudas para facilitar el funcionamiento continuado de las empresas de construcción y transformación navales, incluidas la compensación de pérdidas, las ayudas de salvamento y cualquier otro tipo de ayudas de funcionamiento que no acompañen directamente medidas concretas de reestructuración comprendidas en el capítulo III podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando dichas ayudas, sumadas a las ayudas de producción asignadas directamente a contratos individuales de construcción y transformación navales, en aplicación de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 4, no superen el techo, expresado en porcentaje de la facturación anual del beneficiario de la ayuda en el sector de la construcción y de la transformación navales.

2. Competerá a los Estados miembros probar en qué medida la facturación y las pérdidas del beneficiario de la ayuda proceden, por un lado, de sus actividades en al ámbito de la construcción y de la transformación navales y, por otro, de sus otras posibles actividades y, en caso de que la ayuda se destine parcialmente a cubrir pérdidas o gastos derivados de la medidas de reestructuración que se indican en el capítulo III, la especificación de dichas medidas.

CAPÍTULO III

AYUDAS A LA RESTRUCTURACIÓN

Artículo 6

Ayudas a la inversión

1. Las ayudas a la inversión, específicas o no, no podrán concederse para la creación de nuevos astilleros o para efectuar inversiones en astilleros existentes, a no ser que estén ligadas a un plan de reestructuración que no traiga consigo ningún aumento de capacidad de construcción naval del astillero, o, en caso de aumento, que estén directamente ligadas a una reducción correspondiente irreversible de la capacidad de otros astilleros del mismo Estado miembro en el mismo período.

Dichas ayudas no podrán concederse a los astilleros de reparación de buques, a no ser que estén vinculados a un plan de reestructuración que conduzca a una reducción de la capacidad global de reparación de buques del Estado miembro afectado. En dicho contexto, la Comisión podrá tomar en consideración las reducciones de capacidad efectuadas durante los años inmediatamente anteriores.

2. Las disposiciones del apartado 1 no se aplicarán a la apertura de un nuevo astillero en un Estado miembro que no tenía instalación alguna de construcción naval ni a las inversiones en el único astillero existente en un Estado miembro, siempre y cuando sea mínima la repercusión de dicho astillero en el mercado comunitario.

3. De acuerdo con el apartado 1, las ayudas a la inversión podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando:

— el volumen e intensidad de dichas ayudas estén justificados por la importancia del esfuerzo de reestructuración contemplado;

— se limiten a apoyar los gastos directamente relacionados con la inversión.

4. Al examinar las ayudas previstas en los apartados 1 y 3, la Comisión tendrá en cuenta la medida en la que el programa de inversiones previsto contribuya al logro de los objetivos comunitarios en el sector, tales como la innovación, la especialización, las condiciones de trabajo, la salud, la seguridad y la protección del medio ambiente.

Artículo 7

Ayudas al cierre

1. Las ayudas destinadas a sufragar los costes normales resultantes del cierre total o parcial de astilleros de construcción o de reparación navales podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando la reducción de capacidad resultante de dichas ayudas sea auténtica e irreversible.

Para garantizar el carácter irreversible de los cierres subvencionados, el Estado miembro interesado velará por que las instalaciones de construcción y de reparación de buques permanezcan cerradas durante un período no inferior a cinco años.

Durante este período de cinco años, las instalaciones cerradas no podrán utilizarse para actividades encaminadas a reanudar la construcción naval al término del período de cinco años.

En caso de que, transcurridos los cinco años pero antes de que se cumplan diez años desde el cierre, un Estado miembro quisiera, no obstante, abrir de nuevo unas instalaciones de construcción o de reparación cerradas, deberá obtener previamente el permiso de la Comisión.

La Comisión decidirá teniendo en cuenta tanto el equilibrio que exista en esos momentos a nivel mundial entre la oferta y la demanda como si están previstas ayudas para la reapertura de las instalaciones.

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

— indemnizaciones a trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente;

— costes de los servicios de consulta para los trabajadores despedidos o jubilados anticipadamente, incluidos los pagos efectuados por los astilleros para facilitar la creación de pequeñas empresas;

— indemnizaciones a trabajadores para su reciclaje profesional;

— gastos realizados para la reorientación del astillero, sus edificios, instalaciones e infraestructura para usos distintos de los previstos en las letras a), b) y c) del artículo 1;

— en caso de cierre total de un astillero, el valor contable residual de sus instalaciones (sin incluir la parte de cualquier revaluación realizada después del 1 de enero de 1982 que rebase la tasa nacional de inflación).

3. El volumen y la intensidad de las ayudas deberán estar justificadas por el alcance de la reestructuración, teniéndose en cuenta los problemas estructurales de la región afectada y, en caso de reconversión a otras actividades industriales, la legislación y normas comunitarias aplicables al nuevo sector de que se trate.

Artículo 8

Ayudas a la investigación y al desarrollo

1. Las ayudas para sufragar los gastos de las empresas de construcción y reparación navales en proyectos de investigación y de desarrollo podrán considerarse compatibles con el mercado común.

2. A los efectos de la presente Directiva, los costes que podrán sufragarse serán únicamente los que estén directamente relacionados con la investigación fundamental, la investigación industrial de base, la investigación aplicada y el desarrollo, tal y como se definen por parte de la Comisión en el Anexo I del encuadramiento comunitario de las ayudas de Estado a investigación y desarrollo [1], a excepción de los gastos relacionados con la aplicación industrial y con la explotación comercial de los resultados.

CAPÍTULO IV

ESPAÑA Y GRECIA

Artículo 9

1. Con excepción del párrafo segundo del apartado 5 del artículo 4, el capítulo II se aplicará a España únicamente a partir del 1 de enero de 1992.

2. A lo largo del año 1991, las ayudas de funcionamiento a la construcción naval y a la transformación de buques en España podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre que:

— la industria española de construcción naval ponga en práctica, como complemento del plan de reestructuración para 1987—1990 y de conformidad con el calendario fijado, todas las medidas de reestructuración contempladas en el plan de reestructuración complementario para 1991—1992 presentado a la Comisión por el Gobierno español;

— el Gobierno español, conjuntamente con la Comisión, encomiende a un experto independiente la tarea de controlar la puesta en práctica, según calendario, del mencionado plan de reestructuración. Dicho experto hará llegar a la Comisión y a las autoridades españolas informes semestrales en los que se pormenoricen los progresos realizados por el sector, con arreglo al plan de reestructuración, a fin de permitirle funcionar con el mismo nivel de ayudas que los demás Estados miembros;

— si los informes semestrales dieran motivos para dudar de que la industria de la construcción naval vaya a alcanzar el objetivo de competitividad previsto, el Gobierno español tome las medidas adecuadas aceptadas por la Comisión, con objeto de reforzar la reestructuración del sector a fin de normalizar la situación;

— la cuantía de la ayuda de funcionamiento se reduzca respecto de 1990.

Artículo 10

1. El artículo 5 se aplicará a Grecia únicamente a partir del 1 de enero de 1992.

2. A lo largo de 1991, las ayudas de funcionamiento a la construcción naval, a la transformación y a la reparación de buques que no estén ligadas a nuevos contratos podrán considerarse compatibles con el mercado común si se conceden con vistas a la reestructuración financiera de los astilleros en el marco de un programa de reestructuración sistemática y específica que incluya la enajenación de los astilleros mediante venta.

3. A pesar de la obligación contenida en el apartado 2 de enajenar los astilleros por medio de venta, el gobierno griego podrá mantener una participación mayoritaria del 51 % en uno de ellos, si tal decisión se justificare en interés de la Defensa.

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTO DE VIGILANCIA

Artículo 11

1. Además de lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado, las ayudas a las empresas de construcción, trans-

[1] DO n° C 83 de 11. 4. 1986, p. 2.

formación y reparación navales contempladas en la presente Directiva estarán sometidas a las normas especiales de notificación contempladas en el apartado 2.

2. Los Estados miembros notificarán previamente a la Comisión, debiendo ésta autorizar antes de su realización:

a) todo régimen de ayuda, nuevo o ya existente, o toda modificación de los regímenes de ayuda existentes, contemplados en la presente Directiva;

b) toda decisión de aplicación de un régimen de ayudas, tanto de carácter general como regional, a las empresas contempladas en la presente Directiva;

c) toda aplicación individual de los regímenes de ayuda, contemplados en el párrafo segundo del apartado 5 y en el apartado 7 del artículo 4, y cuando la Comisión lo haya dispuesto expresamente en la autorización del régimen de ayuda en cuestión.

Artículo 12

1. A fin de que la Comisión pueda controlar la aplicación de la normativa en materia de ayudas prevista en los capítulos II y III, los Estados miembros deberán comunicarle, para su uso exclusivo:

a) informes sobre cada contrato de construcción o de transformación navales antes de finales del tercer mes siguiente al mes en que se firmó cada uno; dichos informes incluirán precisiones sobre la ayuda financiera concedida para cada contrato y se presentarán según el esquema n° 1 que figura en el Anexo;

b) informes de finalización para cada contrato de construcción o de transformación naval antes de que finalice el mes siguiente al de finalización, presentados con arreglo al esquema número 1 que figura en el Anexo y con precisiones sobre la ayuda financiera concedida a favor del contrato;

c) informes semestrales, que deberán presentarse antes del 1 de abril, para el semestre inmediatamente anterior, sobre las ayudas concedidas a los armadores que hayan sido utilizadas para la construcción o transformación naval en astilleros situados fuera del Estado miembro que concede la ayuda, presentados con arreglo al esquema número 2 que figura en el Anexo;

d) informes anuales que, cuando la Comisión así lo solicite, faciliten pormenores sobre los resultados anuales de cada astillero nacional que haya recibido ayuda y sobre la cuantía total de la ayuda financiera que se le haya concedido, presentados con arreglo al esquema número 3 que figura en el Anexo. En tal caso, esa información irá acompañada de un ejemplar del informe anual y deberá transmitirse a más tardar dos meses después de la junta general que haya aprobado el informe anual del astillero;

e) informes anuales, que deberán presentarse antes del 1 de abril del año siguiente al ejercicio de que se trate, sobre la realización de los objetivos de reestructuración por lo que se refiere a las empresas que en cumplimiento de los artículos 6 y 7 hayan recibido ayudas, presentados con arreglo al esquema número 4 que figura en el Anexo.

2. Sobre la base de la información que se la haya comunicado, en virtud del artículo 11 y del apartado 1 del presente artículo, la Comisión elaborará anualmente un informe global que servirá como base de discusión con los expertos nacionales. Dicho informe indicará, entre otras cosas, el nivel de las ayudas ligadas a los contratos y demás ayudas de funcionamiento concedidas en cada Estado miembro durante el período considerado, así como el volumen total de ayudas de reestructuración concedidas y los progresos realizados en el cumplimiento de los objetivos de reestructuración en cada Estado miembro durante el mismo período.

3. En caso de que un Estado miembro no cumpla totalmente las obligaciones de información establecidas en el apartado 1, la Comisión, previa consulta y tras el pertinente preaviso, podrá pedir al Estados miembro que suspenda todos los pagos pendientes de la ayuda aprobada en tanto en cuanto la Comisión no reciba los informes necesarios.

Si la elaboración de informes por un Estado miembro en virtud del apartado 1 se llevare a cabo de modo puntual pero incompleto y siempre que al transmitir los informes el Estado miembro señale los astilleros que incumplen su obligación de comunicar información, la solicitud de suspensión que curse la Comisión se circunscribirá al abono de ayudas a estos astilleros exclusivamente.

Artículo 13

La presente Directiva será aplicable desde el 1 de enero de 1991 hasta el 31 de diciembre de 1993.

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1990.

Por el Consejo

El Presidente

A. RUBERTI

ANEXO

Esquema nº 1

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE PEDIDOS O TERMINACIÓN DE BUQUES MERCANTES

Seccion 1: **Datos del contrato**

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

Sección 2: **Datos del buque**

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

Sección 3: **Disposiciones financieras**

	Divisa	% del precio contractual
14. Precio contractual		
15. Estimación de posibles pérdidas		
16. Ayudas ligadas al contrato		
A. concedidas al astillero		
a) subvención		
b) facilidades de crédito		
c) beneficios fiscales específicos		
d) otras ayudas		
B. Concedidas al cliente o a los propietarios definitivos		
a) subvenciones		
b) facilidades de crédito		
c) beneficios fiscales		
d) otras ayudas		

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

.....

Cargo ..... Firma .....

Las cifras de la ayuda financiera en favor del contrato mencionado en la letra a) del apartado 1 del artículo 12, que deben comunicarse antes de finales del tercer mes siguiente al mes en que se firmó el contrato deben ser definitivas, excepto para los Estados miembros cuyos sistemas presupuestarios no permitan presentar cifras definitivas en dicho plazo (España e Italia). En este caso, las informaciones sobre la ayuda financiera en favor del contrato podrán ser provisionales, pero deberán precisar el nivel máximo de la ayuda que podría concederse para el contrato en cuestión y deberán comunicarse en el plazo fijado en la letra a) del apartado 1 del artículo 12. Cuando comuniquen cifras provisionales, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión la cuantía definitiva de la ayuda concedida para dichos contratos desde que el presupuesto correspondiente al año en que se hayan firmado los contratos haya sido definitivamente aprobado.

Esquema nº 2

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE AYUDAS CONCEDIDAS A LOS ARMADORES PARA LA CONSTRUCCIÓN O TRANSFORMACIÓN DE BUQUES

(Informaciones no facilitadas en el esquema nº 1)

1	2	3			4	5			
Caso	Nombre de la sociedad beneficiaria de la ayuda	Ayuda concedida			Mes de concesión de la ayuda	Contrato de construcción o de transformación en cuestión			
		Forma	Volumen	Características		Tipo de buque y número de construcción	Arqueo (GT)	Astillero	
								país	nombre
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

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

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

Esquema nº 3

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE LA AYUDA FINANCIERA A LA EMPRESA

Nombre de la sociedad: .....

Sección 1: **Ayudas públicas**

Ayudas de funcionamiento	1. Valor contractual (1) 2. Costes/ pérdidas (2)	Ayudas directas recibidas	Apoyos indirectos (véase esquema 1)
1. Ayudas ligadas a contratos: a) ligadas a contratos celebrados antes del 1 de enero del año considerado b) ligadas a contratos celebrados después del 1 de enero del año considerado, de las cuales: — ligadas a la ayuda al desarrollo en favor de los países en vías de desarrollo — ligadas a contratos que dependen del apartado 5 del artículo 4 2. Pago de otros costes de explotación incluidas las compensaciones de pérdidas y ayudas de salvamento (véase artículo 5)			
Ayudas a la reestructuración	**Costes**		**Apoyo**
3. Inversiones 4. Indemnizaciones por despido 5. Otros costes de cierre pagados en efectivo 6. Costes/ingresos por enajenación de activos 7. Costes de conversión 8. Costes de investigación y desarrollo 9. Otros costes de reestructuración			

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

.....

Cargo ..... Firma .....

Sección 2: **Facturación y beneficios/(pérdidas).** A rellenar por todas las empresas que hayan recibido ayudas directas a la producción

	Último año	Penúltimo año
10. Facturación total		
11. Facturación correspondiente a la construcción y transformación de buques mercantes a) facturación correspondiente a contratos celebrados antes del 1 de enero del año considerado b) facturación correspondiente a contratos celebrados después del 1 de enero del año considerado, de la cual: — la facturación realizada con arreglo a la ayuda al desarrollo a países en vías de desarrollo — la facturación correspondiente a contratos que dependen del apartado 5 del artículo 4		
12. Pérdidas (en su caso)		
13. Beneficios obtenidos en la construcción y transformación de buques mercantes a) pérdidas en los contratos b) fluctuaciones de las provisiones c) gastos de reestructuración		

Sección 3: **Flujo de tesorería** (cash flow). A rellenar por todas las empresas que hayan registrado pérdidas en 12 y que hayan recibido ayuda procedente de fondos públicos

	Último año	Penúltimo año
Utilización de los fondos 14. Pérdidas de explotación antes de amortización 15. Gastos de inversión 16. Otros gastos 17. Otras modificaciones del fondo de maniobra		
Origen de los fondos: 18. Participaciones de capital a) de accionistas públicos b) de accionistas privados 19. Préstamos y descubiertos a) de origen público a) de los cuales, ligados a contratos b) de origen privado b) de los cuales, con garantía estatal 20. Subvenciones públicas totales a) de las cuales, ligados a contrato		

Esquema n° 4

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES MERCANTES (INSTALACIONES Y EMPLEO) PARA TODOS LOS ASTILLEROS QUE SE BENEFICIAN DE UNA AYUDA A LA REESTRUCTURACIÓN DURANTE EL AÑO CONSIDERADO

Sección 1: Instalaciones — Fecha ..... Empresa .....

1. Grada/dique/plataforma	2. Utilización actual	3. Tamaño	4. Capacidad

Sección 2: Cartera de pedidos de buques mercantes — Fecha: .....

5. Grada n°	6. Buque n°	7. Tipo de buque	8. CGT	9. Fecha de terminación
10. Total nuevos contratos		19	Número	CGT .....
11. Total buques terminados		19	Número	CGT .....

Sección 3: Empleo en el sector de la construcción naval — Fecha: .....

12. *Por actividad*	19. *Por ocupación* (construcción mercante)
13. Mercante	20. Obreros
14. Offshore	21. Empleados
15. Militar	22. Total mercante
16. Reparación	23. Subcontratación
17. Otros	24. Variaciones en el empleo
18. Total	
25. Número total de horas de trabajo del astillero	
26. Número de horas trabajo para la construcción mercante y la transformación	

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

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