

DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 26 de enero de 1987

sobre ayudas a la construcción naval

(87/167/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 81/363/CEE del Consejo, de 28 de abril de 1981, sobre ayudas a la construcción naval ⁽⁴⁾, modificada en último lugar por la Directiva 85/2/CEE ⁽⁵⁾, expira el 31 de diciembre de 1986;

Considerando que, aunque se han realizado progresos en la adaptación estructural del sector comunitario de la construcción naval desde la adopción de la Directiva 81/363/CEE (Quinta Directiva), la crisis mundial de la construcción naval, al igual que el desequilibrio entre la capacidad de construcción y la demanda, continúan agravándose, lo que hace que los precios caigan hasta un nivel con frecuencia por debajo de los costes fijos de los astilleros europeos; que el problema de los precios se ha agravado debido al desarrollo de una capacidad muy competitiva en cuanto a costes en países terceros, especialmente en lo que se refiere a la construcción en serie de buques normalizados;

Considerando que no se ha producido la recuperación de la demanda prevista en la Quinta Directiva, dado que las perspectivas en cuanto a la demanda de construcción de buques no son esperanzadoras y teniendo en cuenta el hecho de que toda revitalización de la demanda probablemente daría lugar a una expansión de las instalaciones de producción en determinados países terceros;

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 en este momento es claro que el sector padece una crisis estructural fundamental más que un problema coyuntural de demanda, por lo que sería inoportuno continuar respondiendo al agravamiento de la crisis multiplicando el volumen de ayudas de funcionamiento que tienden a aumentar el aislamiento del mercado interno y acaparan los escasos recursos presupuestarios de los Estados miembros sin dar lugar a una mejora duradera de la competitividad del sector de la construcción naval de la Comunidad;

Considerando que, en particular a causa de las diferencias de coste que existen en la mayor parte de las categorías de buques en relación con los astilleros de ciertos países terceros, tal vez no sea posible abolir inmediatamente las ayudas en este sector a causa de la necesidad de estimular la reestructuración de numerosos astilleros; 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 eficiente y competitiva;

Considerando que estos elementos exigen un enfoque diferenciado en función de los diversos tipos de ayuda que en la actualidad conceden los Estados miembros; que un nivel de ayudas a la producción centrada en la producción en los sectores donde las desventajas en cuanto a costes sean menores para la Comunidad y exista una auténtica posibilidad de reestablecer la competitividad a largo plazo, parece ser el planteamiento más apropiado para lograr los objetivos mencionados de mejora de la competitividad y reducción de las distorsiones comerciales intracomunitarias; que dicho nivel de ayudas a la producción debe lograrse mediante un techo máximo común que debe revisarse periódicamente tras evacuar consultas con los Estados miembros (con arreglo a un estudio realizado por expertos independientes) que tome en la debida considera-

⁽¹⁾ DO nº C 281 de 7. 11. 1986, p. 4.

⁽²⁾ DO nº C 7 de 12. 1. 1987.

⁽³⁾ Dictamen emitido el 16 de diciembre de 1986 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO nº L 137 de 23. 5. 1981, p. 39.

⁽⁵⁾ DO nº L 2 de 3. 1. 1985, p. 13.

ción el desarrollo previsto a largo plazo del sector de la construcción naval para garantizar unos niveles de actividad óptimos justificables según criterios económicos y la continuación de la adaptación estructural; que, a fin de evitar cualquier discriminación, resulta necesario someter todas las formas de ayuda de producción a un techo máximo común, teniendo en cuenta también la compensación de pérdidas y las ayudas concedidas indirectamente a través de terceros; que, al ser el principal objetivo que se establece en la Directiva el logro de un mayor rendimiento, la revisión anual del límite de las ayudas a la producción debería tender siempre a su reducción progresiva; que, para permitir a todos los Estados miembros competir en régimen de igualdad y a la vista de las persistentes disparidades estructurales entre los astilleros de los diversos Estados miembros, podría resultar necesario conceder ayudas a la reestructuración que permitiesen realizar los cambios estructurales deseados siempre que no dieran lugar a un incremento de la capacidad; aun cuando se desea tratar la transformación de buques de la misma forma que la construcción naval, no procede autorizar las ayudas en el sector de la reparación naval debido al permanente exceso de capacidad que se aprecia en el sector, excepto, las ayudas a la inversión, al cierre así como a investigación y desarrollo;

Considerando que el proceso de reestructuración en España y en Portugal se encuentra menos avanzado que en los otros Estados miembros y que la aplicación inmediata de un techo máximo común para las ayudas a la producción podría causar ciertas dificultades en dichos Estados miembros; que procede por ello contemplar disposiciones particulares para permitirles, después de un período adicional de reestructuración, ajustarse progresivamente al régimen aplicable en el conjunto de la Comunidad;

Considerando que, a fin de garantizar una plena transparencia de las ayudas, indispensable para el adecuado funcionamiento del sistema comunitario de ayudas tanto con respecto a las ayudas de funcionamiento como al reparto del esfuerzo de reestructuración, resultará necesario reforzar las normas de notificación, incluyendo notificaciones de ayudas a los armadores para la construcción o transformación de buques, así como la obligación de los Estados miembros de informar a posteriori sobre los pagos efectuados y el nivel de reestructuración alcanzado;

Considerando que las reducciones de las capacidades marítimas mundiales deberían llevarse a cabo de la manera menos perjudicial y mas equitativa posible;

Considerando que deberían adoptarse medidas complementarias con el fin de paliar las consecuencias sociales y regionales de la reestructuración del sector de la construcción naval;

Considerando que deberían adoptarse, asimismo, medidas comunitarias con el fin de aumentar la demanda de buques nuevos a los astilleros de la Comunidad,

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 siguiente buques de casco metálico para la navegación marítima:

- 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 obras en el mar, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, excluidas las plataformas de perforación.
- remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW;

b) *Transformación naval:*

La transformación, en la Comunidad, de buques 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 en 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 los astilleros de construcción y de reparación navales que controlen directa o indirectamente y que no puedan considerarse 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 10 todas las formas de ayuda a disposición de los armadores o a terceros como ayuda a la construcción o a la transformación de buques.

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

2. El equivalente en subvención de estas ayudas estará íntegramente sometido a las normas del artículo 4 y a los procedimientos de vigilancia establecidos en el artículo 11, 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. Las presente disposiciones no constituirán obstáculo a la normativa que pueda ser aprobada por la Comunidad sobre ayudas a los armadores.

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 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 buques pequeños de un coste inferior a 6 millones de ECUS, un segmento del mercado generalmente cubierto por pequeños astilleros y cuya competencia es principalmente intracomunitaria, se mantenga al mínimo nivel posible, teniendo en cuenta, no obstante, la situación particular en Grecia.

3. Se revisará el techo de ayuda cada doce meses o en un intervalo más corto cuando así lo exijan circunstancias excepcionales, con el objetivo de una progresiva reducción del techo. Al revisar el techo de ayuda, la Comisión velará porque no se concentre la actividad de construcción naval en determinados segmentos de mercado, cuya amplitud sería contraria a los intereses de la Comunidad.

4. El techo de ayuda será aplicable no sólo a todas las formas de ayuda a la producción — ya se trate de regímenes de ayuda con finalidad sectorial, de regímenes generales de ayuda 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 conforme al apartado 2. La concesión de ayuda en casos individuales no requiere previa notificación ni autorización de la Comisión.

No obstante, cuando haya competencia entre astilleros de distintos Estados miembros a propósito de 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 facilidades de crédito para la construcción o 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 a un país en desarrollo no estarán sujetas al techo. Podrán considerarse compatibles con el mercado común si responden a las disposiciones establecidas a dicho efecto 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 al que hace referencia el apartado 6 del presente artículo, o a cualquier addendum o corrigendum posterior a dicho Acuerdo.

Se deberá informar previamente a la Comisión sobre cualquier proyecto de ayuda individual del tipo indicado. La Comisión comprobará el componente específicamente referido a «desarrollo» de la ayuda contemplada y se cerciorará de que dicha ayuda entra en el ámbito de aplicación del Acuerdo citado 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 cubiertas 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 cifra de negocios y las pérdidas del beneficiario de la ayuda proceden, por un lado, de sus actividades en el ámbito de la construcción y de la transformación navales y, por otro, de sus otras eventuales actividades y, en caso de que la ayuda se destine parcialmente a cubrir pérdidas o gastos derivados de las medidas de reestructuración que se indican en el Capítulo III, la especificación de dichas medidas.

CAPÍTULO III

AYUDAS A LA REESTRUCTURACIÓN

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 si dichas ayudas pueden dar lugar a un aumento de la capacidad de construcción naval de los Estados miembros.

Dichas ayudas no podrán concederse a los astilleros de reparación de buques, a menos que estén vinculadas a un plan de reestructuración que tenga como objetivo la 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 de otro modo no hubiera tenido instalación alguna de

construcción naval ni a las inversiones en el único astillero existente en un Estado miembro, siempre y cuando sea mínimo el impacto de dicho astillero en el mercado comunitario.

3. Conforme al 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 prevista 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 ambiental.

Artículo 7

Ayudas al cierre

1. Las ayudas concedidas para 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.

2. Los costes para los que podrán concederse dichas ayudas son 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 nueva formación profesional;
- gastos realizados para la reorientación del astillero, sus edificios, instalaciones e infraestructura para usos distintos de los previstos en los puntos 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 reevaluación 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 de que se trate, teniéndose en cuenta los problemas estructurales de

la región afectada y, en caso de reconversión a otras actividades industriales, tomándose en consideración la legislación y normas comunitarias aplicables al nuevo sector en cuestión.

Artículo 8

Ayudas a la investigación y desarrollo

1. Las ayudas para sufragar los gastos de las empresas de construcción y reparación navales en proyectos de investigación y 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 PORTUGAL

Artículo 9

1. Las disposiciones del Capítulo II no serán aplicables en España ni, salvo lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, en Portugal.

2. Las ayudas de funcionamiento para la construcción y transformación navales en España podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando:

- la industria de la construcción naval de dicho Estado miembro haya emprendido un programa de reestructuración sistemático y específico, que incluya reducciones de capacidad, y que se considere idóneo para permitirle dentro de los 4 años operar competitivamente;
- las ayudas sean progresivamente reducidas.

3. La República Portuguesa aplicará todas las disposiciones de la presente Directiva. No obstante, podrá optar en cualquier momento hasta el 31 de diciembre de 1987, con efecto inmediato, o a más tardar el 29 de febrero de 1988, con efecto a partir del 1 de enero de 1988, por la exención de la aplicación de las disposiciones del Capítulo II, ya sea de forma general, ya en lo referente a determinados astilleros. Si elige esta opción, las ayudas de funcionamiento para la construcción y la transformación naval podrán considerarse compatibles con el mercado común siempre y cuando:

- la industria de la construcción naval o, en el caso de que sólo se vean afectados algunos astilleros, dichos astilleros, haya emprendido un programa de reestructuración sistemático y específico, que contemple reducciones de capacidad y que se considere idóneo para permitirle, dentro de los 4 años, operar competitivamente;
- las ayudas sean progresivamente reducidas.

CAPÍTULO V

PROCEDIMIENTO DE VIGILANCIA

Artículo 10

1. Además de lo dispuesto en los artículos 92 y 93 del Tratado, las ayudas a las empresas de construcción, transformación 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 y no iniciarán sin su autorización:

- a) ningún régimen de ayuda nuevo o ya existente ni modificación alguna a los regímenes de ayudas existentes contemplados en la presente Directiva;
- b) ninguna decisión de aplicación de un régimen de ayudas, tanto de carácter general como regional, a las empresas contempladas en la presente Directiva;
- c) ningún caso individual de aplicación 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 específicamente en su autorización del régimen de ayuda en cuestión.

Artículo 11

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:

- informes sobre todos los contratos de construcción o de transformación navales en el momento de la realización de pedidos y terminación de las obras; dichos informes incluirán precisiones sobre la ayuda financiera concedida para cada contrato y se presentarán según el esquema nº 1 que figura en el Anexo;
- informes semestrales -que se comunicarán el 1 de octubre y el 1 de abril para los semestres precedentes- sobre las ayudas concedidas a los armadores, que se presentarán según el esquema nº 2 que figura en el Anexo;
- informes anuales sobre los resultados anuales de cada astillero nacional que haya recibido ayuda y sobre la cantidad total de la ayuda financiera que se les haya concedido; se presentarán según el esquema nº 3 que figura en el Anexo;

(1) DO nº C 83 de 11. 4. 1986, p. 2.

— informes anuales sobre la realización de los objetivos de reestructuración en lo que se refiere a las empresas que hayan recibido ayuda en aplicación de los artículos 6, 7 y 9; se presentarán según el esquema nº 4 que figura en el Anexo.

2. Sobre la base de la información que se le haya comunicado, en virtud del artículo 10 y del apartado 1 del presente artículo, la Comisión elaborará anualmente un informe global que servirá como base de discusión con los expertos nacionales. En dicho informe constará, 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.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 12

1. La presente Directiva sustituye a la Directiva 81/363/CEE.

No obstante, las disposiciones de dicha Directiva seguirán siendo aplicables a los proyectos de ayuda notificados antes

del 1 de enero de 1987 que se refieran a actividades iniciadas antes de esta fecha y que, en la fecha de puesta en aplicación de la presente Directiva, no hayan sido objeto de una decisión de la Comisión.

2. A los dos años de la notificación ⁽¹⁾ de la presente Directiva, la Comisión someterá al Parlamento y al Consejo un informe sobre su aplicación y propondrá las adaptaciones necesarias.

Artículo 13

La presente Directiva será aplicable desde el 1 de enero de 1987 hasta el 31 de diciembre de 1990.

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de enero de 1987.

Por el Consejo

El Presidente

L. TINDEMANS

⁽¹⁾ La presente Directiva ha sido notificada a los Estados miembros el 5 de febrero de 1987.

ANEXO

Esquema nº 1

COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA

INFORME SOBRE PEDIDOS Y TERMINACIÓN DE BUQUES MERCANTES

Sección 1: Datos de contrato

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

Sección 3: Disposiciones Financieras

	Divisa	ECU (Tipo en vigor)	% del precio contractual
14. Precio contractual			
15. Estimación de posibles pérdidas			
16. Ayudas 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			

Sección 2: Datos del buque

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

En caso de duda dirigirse a Fecha

Cargo Firma

Esquema nº 2

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE AYUDAS ACORDADAS A LOS ARMADORES PARA LA ADQUISICIÓN O TRANSFORMACIÓN DE BUQUES

1	2	3			4	5		
		Ayuda concedida				Adquisición o transformación		
Caso	Identificación	Forma	Volumen *	Características	Mes de concesión de la ayuda	Tipo de buque	Arqueo (GT)	Astillero país nombre
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

En caso de duda dirigirse a: Fecha:

Cargo: Firma:

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE LA AYUDA FINANCIERA A LA EMPRESA

Nombre de la sociedad:

Sección 1: Ayudas públicas

Ayudas de funcionamiento	Valor contractual (1) Costes/pérdidas (2)	Ayudas directas recibidas	Apoyos indirectos (véase esquema 1)
1. Ayudas ligadas a contratos a) relativos a contratos suscritos antes del 1. 1. 1987 b) relativos a contratos firmados después del 1. 1. 1987 c) de los cuales los contratos donde se contemplan ayudas concedidas a países en desarrollo			
2. Pago de otros costes de explotación incluidas las compensaciones de pérdidas y ayudas de salvamento (ver 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			

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

	Año más reciente	Año precedente
10. Facturación total		
11. Facturación correspondiente a la construcción y transformación de buques mercantes a) relativa a los contratos firmados antes del 1. 1. 1987 b) relativa a los contratos firmados después del 1. 1. 1987 c) relativa a la ayuda prestada a los países en desarrollo		
12. Pérdidas (en su caso)		
13. Beneficios obtenidos en la construcción y transformación de buques mercantes a) beneficio/(pérdida) 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

	Año más reciente	Año precedente
<i>Gastos:</i>		
14. Pérdidas de explotación antes de amortización		
15. Gastos de capital		
16. Otros gastos		
17. Otras modificaciones del fondo de manobra		
<i>Origen de los fondos:</i>		
18. Participaciones de capital a) de accionistas públicos b) de accionistas privados		
19. Préstamos y descubiertos a) de origen público b) de los cuales, ligados a contratos b) de origen privado		
20. Subvenciones públicas totales a) de las cuales, ligados a contrato		

En caso de duda dirigirse a Fecha

.....

Cargo Firma

Esquema nº 4

COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA

INFORME SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES MERCANTES (INSTALACIONES Y EMPLEO)

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 nº	6. Buque nº	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