

REGLAMENTO (CE) Nº 385/96 DEL CONSEJO

de 29 de enero de 1996

sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁽²⁾,

(1) Considerando que las negociaciones multilaterales desarrolladas bajo los auspicios de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico llevaron a la celebración, el 21 de diciembre de 1994, de un Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante (en lo sucesivo denominado el «Acuerdo sobre construcción naval»);

(2) Considerando que en el marco del Acuerdo sobre construcción naval se ha reconocido que las características especiales de las operaciones de compra de buques hace que no resulte fácil aplicar derechos compensatorios y antidumping, según lo previsto en el artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) 1994, en el Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias, y en el Acuerdo sobre la aplicación del artículo VI del GATT 1994 anexo al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio; que la necesidad de disponer de un medio eficaz de protección contra las ventas de buques a precios interiores a su valor normal y que ocasionan perjuicios ha llevado a la conclusión de un Código sobre precios perjudiciales en la construcción naval que, junto con sus principios de base, constituye el Anexo III del Acuerdo sobre construcción naval (en lo sucesivo denominado «el Código IPI»);

(3) Considerando que el texto de este Código IPI se basa principalmente en el Acuerdo sobre la aplicación del artículo VI del GATT 1994, pero se desvía del mismo debido a la naturaleza específica de las transacciones de compra de buques; que es, por lo tanto, preciso transponer el Código IPI en la legislación comunitaria, en la medida de lo posible sobre la base del texto del Reglamento (CE) nº 384/96 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, sobre defensa contra las importaciones objeto de dumping originarias de países no miembros de la Comunidad Europea⁽³⁾;

(4) Considerando la importancia significativa del Acuerdo sobre construcción naval y las disposiciones legales que de él se derivan para el Derecho comunitario;

(5) Considerando que, con el fin de mantener el equilibrio entre derechos y obligaciones que el Acuerdo sobre construcción naval establece, la Comunidad debería adoptar medidas contra cualquier buque cuyo precio sea objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y cuya venta a precio inferior a su valor normal cause un perjuicio a la industria de la Comunidad;

(6) Considerando que las ventas de buques de constructores navales establecidos en las partes del Acuerdo sobre construcción naval sólo podrán estar sometidas a investigación por la Comunidad cuando el comprador sea comunitario y siempre que el buque no sea un buque militar;

(7) Considerando que conviene establecer normas claras y detalladas sobre el cálculo del valor normal para que, en la medida de lo posible, se base en las ventas representativas de un buque similar en el curso de operaciones comerciales normales efectuadas en el país de exportación; que es conveniente definir las circunstancias en que se puede considerar que una venta interna se realiza con pérdidas, por lo que no se tendrá en cuenta y se recurrirá a la venta de un buque similar a un tercer país o al valor normal calculado; que es también oportuno prever una asignación adecuada de los costes, incluidos los correspondientes a situaciones de puesta en marcha; que, con el fin de calcular el valor normal, es igualmente necesario indicar el método que deberá aplicarse para determinar los importes relativos a los gastos de venta, generales y administrativos y al beneficio;

(8) Considerando que, a efectos de la aplicación correcta del nuevo instrumento de lucha contra las prácticas perjudiciales en materia de precios, la Comisión deberá adoptar las medidas necesarias orientadas a verificar en los grandes conglomerados o *holdings* de los países terceros la legitimidad de las imputaciones contables a la hora de evaluar la estructura del coste de producción;

(9) Considerando que, con objeto de determinar el valor normal para los países sin economía de mercado, es prudente establecer normas para la elección de un país tercero de economía de mercado apropiado que se utilizará con este fin y, cuando no sea posible encontrarlo, prever que el valor normal pueda calcularse utilizando cualquier otra base razonable;

⁽¹⁾ DO nº C 13 de 18. 1. 1996, p. 10.

⁽²⁾ DO nº C 17 de 22. 1. 1996.

⁽³⁾ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- (10) Considerando que conviene definir el precio de exportación y enumerar los ajustes que se efectuarán en los casos en que sea necesario recalcularlo a partir del primer precio en el mercado libre;
- (11) Considerando que, con el fin de garantizar una comparación adecuada entre el precio de exportación y el valor normal, procede enumerar los factores, incluidas las cláusulas contractuales, que podrían afectar a los precios y a su comparabilidad;
- (12) Considerando que es deseable establecer orientaciones claras y detalladas sobre los factores que podrían ser importantes para determinar si la venta con prácticas perjudiciales en materia de precios ha provocado un perjuicio importante o amenaza con hacerlo; que, al demostrar que el precio de la venta afectada es responsable del perjuicio sufrido por la industria comunitaria, debe también prestarse atención al efecto de otros factores y en especial a las condiciones de mercado existentes en la Comunidad;
- (13) Considerando que conviene definir el término «industria de la Comunidad» por referencia a la capacidad de construir un buque similar y prever que las partes vinculadas a los exportadores podrán ser excluidas de dicha industria y definir asimismo el término «vinculado»;
- (14) Considerando que es necesario fijar las condiciones procesales y sustantivas para la presentación de denuncias por prácticas perjudiciales en materia de precios y la medida en que deben estar apoyadas por la industria de la Comunidad, y la información sobre el comprador del buque, las prácticas perjudiciales, el perjuicio y la causalidad que la denuncia debe incluir; que, asimismo, es conveniente especificar los procedimientos para la inadmisibilidad de las denuncias o la apertura del procedimiento;
- (15) Considerando que, cuando el comprador del buque objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios esté establecido en el territorio de otra Parte contratante del Acuerdo sobre construcción naval, la denuncia podrá también incluir una petición para que se abra una investigación por parte de las autoridades de esa Parte contratante; que tal petición se transmitirá a las autoridades de la Parte contratante cuando ello sea pertinente;
- (16) Considerando que, en caso adecuado, una investigación podrá también ser abierta sobre la base de una denuncia escrita de las autoridades de una Parte contratante del Acuerdo sobre construcción naval, de conformidad con el presente Reglamento y con arreglo a las condiciones del Acuerdo sobre construcción naval;
- (17) Considerando que es necesario establecer las modalidades de comunicación a las partes interesadas de la información que necesitan las autoridades, de ofrecerles una amplia oportunidad de presentar todas las pruebas que consideren pertinentes para defender sus intereses; que también conviene establecer claramente las normas y procedimientos que deberán seguirse durante la investigación, en especial que las partes deberán darse a conocer, exponer sus puntos de vista y presentar la información en unos plazos determinados para que puedan ser tenidos en cuenta; que procede establecer igualmente las condiciones en que las partes interesadas podrán acceder a la información presentada por otras partes interesadas y formular comentarios al respecto; que debe también existir una cooperación entre los Estados miembros y la Comisión para recabar información;
- (18) Considerando que es necesario prever la conclusión de los casos, con o sin la adopción de un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios en un plazo no superior a un año desde la fecha de inicio o de la fecha de entrega del buque, en su caso; que la investigación o el procedimiento deberán darse por concluidos cuando el margen de práctica perjudicial en materia de precios sea mínimo;
- (19) Considerando que la investigación podrá concluir sin la adopción de un derecho por práctica perjudicial en materia de precios si la venta del buque cuyo precio es perjudicial sea definitiva e incondicionalmente nula o si un remedio equivalente alternativo es aceptado; que, sin embargo, debe darse una consideración especial a la necesidad de no impedir la realización del objetivo del presente Reglamento;
- (20) Considerando que, cuando se cumplan todas las condiciones previstas en el presente Reglamento, debe establecerse mediante decisión un derecho por práctica perjudicial en materia de precios igual al importe del margen por práctica perjudicial aplicable al constructor naval cuya venta objeto de práctica perjudicial en materia de precios hubiese causado el perjuicio a la industria de la Comunidad; que deben establecerse normas exactas y detalladas para la aplicación de dicha decisión, incluidas todas las medidas necesarias para su aplicación real, en especial la adopción de contramedidas si el constructor naval no paga el derecho por práctica perjudicial en materia de precios en el plazo fijado;
- (21) Considerando que es necesario establecer normas exactas para denegar los derechos de carga y descarga en los puertos comunitarios a los buques construidos por el constructor naval sujeto a contramedidas;
- (22) Considerando que la obligación de pagar el derecho por práctica perjudicial en materia de precios solamente expira cuando tal derecho es pagado completamente o al final del período durante el cual sean aplicables las contramedidas;

- (23) Considerando que cualquier acción llevada a cabo con arreglo al presente Reglamento no debe ser contraria a los intereses comunitarios;
- (24) Considerando que en las actuaciones derivadas del presente Reglamento la Comunidad tiene que tener en cuenta la necesidad de adoptar medidas rápida y efectivamente;
- (25) Considerando que es necesario prever la consulta periódica a un Comité consultivo en determinadas fases de la investigación; que el Comité deberá estar compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión;
- (26) Considerando que conviene prever visitas de inspección para comprobar la información sobre prácticas perjudiciales en materia de precios, a sabiendas de que dichas visitas dependerán de la recepción de respuestas adecuadas a los cuestionarios;
- (27) Considerando que es necesario prever que, con respecto a las partes que no cooperen satisfactoriamente, pueda usarse otro tipo de información con el fin de establecer las conclusiones y que dicha información podrá ser menos favorable para dichas partes que si hubiesen cooperado;
- (28) Considerando que debe preverse un trato confidencial de la información que evite la divulgación de secretos comerciales;
- (29) Considerando que es esencial prever la comunicación adecuada de los principales hechos y consideraciones a las partes que así lo soliciten y que dicha comunicación será efectuada, teniendo en cuenta el procedimiento decisorio de la Comunidad, en unos plazos que permitan a las partes defender sus intereses,
- HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Principios y definiciones

1. Podrá aplicarse un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios al constructor de todo buque cuyo precio sea perjudicial y cuya venta a un comprador de un país distinto de aquél del que proviene el buque cause un perjuicio.
 2. Se considerará que un buque es objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios cuando su precio de exportación sea inferior, en el curso de operaciones comerciales normales, al precio comparable establecido para un buque similar vendido a un comprador del país de exportación.
3. A efectos del presente Reglamento,
 - a) el término «buque» se aplica a todo buque de mar autopropulsado de 100 o más toneladas de registro bruto utilizado para el transporte de mercancías o personas, o para prestar un servicio especializado (por ejemplo, rompehielos y dragas) así como a los remolcadores de 365 kW y más;
 - b) el término «buque similar» se aplica a todo buque del mismo tipo, utilización y tamaño aproximado al del buque considerado y que posea características muy similares a las del buque considerado;
 - c) el término «misma categoría general de buques» se aplica a todo buque del mismo tipo y utilización pero de tamaño perceptiblemente distinto;
 - d) el término «venta» cubre la creación o transferencia del interés de propiedad del buque a excepción de un interés de propiedad creado o adquirido solamente con el fin de proporcionar una garantía para un préstamo comercial normal;
 - e) el término «interés de propiedad» incluye cualquier interés contractual o de propiedad que permita al beneficiario o a los beneficiarios de tal interés beneficiarse de la utilización del buque de manera sustancialmente comparable a la manera en la que un propietario puede beneficiarse de la utilización del buque. Para determinar si tal comparabilidad sustancial existe se considerarán, entre otros, los siguientes factores:
 - i) las cláusulas y circunstancias de la transacción,
 - ii) las prácticas comerciales normales de la industria,
 - iii) si el buque sujeto a la transacción es utilizado por el beneficiario o beneficiarios, y
 - iv) si en la práctica existe una probabilidad de que el beneficiario o beneficiarios de dicho interés se beneficien y corran el riesgo de utilizar el buque durante una parte significativa de la vida útil de éste;
 - f) el término «comprador» se refiere a cualquier persona o empresa que adquiera un derecho de propiedad, incluso mediante un contrato de arrendamiento o un contrato de flete «de casco vacío», con motivo de la primera transacción inicial celebrada con el constructor naval, directa o indirectamente, incluyendo una persona o empresa que posea o controle a un comprador, o dé instrucción al comprador. Se considerará que una persona o empresa controla a un comprador cuando posea más del 50% del capital del comprador. Se considerará que una persona o empresa controla a un comprador cuando tenga la capacidad jurídica o efectiva de imponerle restricciones o directrices, lo que se presume cuando la participación alcanza el 25%. En caso de propiedad establecida, se presumirá, salvo prueba de lo contrario, que no existe un control separado en la sociedad. Podrá existir más de un comprador para cualquier buque;

- g) el término «empresa» significará cualquier empresa o sociedad constituida conforme al derecho civil o mercantil, incluidas las sociedades cooperativas y cualquier otra persona jurídica sometida al derecho público o privado, incluidas las que no tengan ánimo de lucro;
- h) el término «Parte contratante» significará cualquier tercer país que sea Parte del Acuerdo sobre construcción naval.

Artículo 2

Determinación de la existencia de prácticas perjudiciales en materia de precios

A. Valor normal

1. El valor normal se basará en principio en el precio pagado o pagadero, en el curso de operaciones comerciales normales, por un buque similar por un comprador independiente en el país de exportación.
2. Los precios entre partes que estén asociadas o que tengan un acuerdo de compensación entre sí sólo podrán ser considerados como propios de operaciones comerciales normales y ser utilizados para establecer el valor normal si se determina que no se ven afectados por dicha relación.
3. Cuando, en el curso de operaciones comerciales normales, no existan ventas de buques similares o cuando, debido a una situación especial del mercado, dichas ventas no permiten una comparación adecuada, el valor normal del buque similar se calculará sobre la base del precio de exportación de un buque similar, en el curso de operaciones comerciales normales, a un tercer país apropiado, siempre que dicho precio sea representativo. En caso de que tales ventas a un tercer país apropiado no existiesen o no permitiesen una comparación adecuada, el valor normal del buque similar será calculado sobre la base del coste de producción en el país de origen más una cantidad razonable para gastos de venta, generales y administrativos y en concepto de beneficios.
4. Las ventas de buques similares en el mercado interno del país exportador o las realizadas a un país tercero a precios inferiores a los costes unitarios de producción fijos y variables, más los gastos de venta, generales y administrativos podrán considerarse no realizadas en el curso de operaciones comerciales normales por razones de precio y podrán no tomarse en cuenta para el cálculo del valor normal únicamente si se determina que se han efectuado a precios que no permiten recuperar todos los costes en un plazo razonable, que deberá ser normalmente de cinco años.
5. Los costes deberán ser calculados normalmente sobre la base de los datos del constructor naval investigado siempre que se atengan a los principios contables generalmente admitidos en el país concernido y se demuestre que reflejan razonablemente los costes de producción y venta del buque considerado.

Se tomarán en cuenta las pruebas relativas a la imputación de costes siempre que se demuestre que hayan sido históricamente utilizadas. A falta de un método más

adecuado, se dará prioridad a la imputación de costes en función del volumen de negocios. A menos que ya se haya hecho en las imputaciones de costes con arreglo al presente párrafo, los costes deberán ser ajustados de forma apropiada con respecto a los costes extraordinarios que favorezcan la producción futura o actual o de las circunstancias que hayan afectado a los costes durante las operaciones de puesta en marcha.

6. Los importes correspondientes a los gastos de venta, generales y administrativos y a los beneficios se basarán en los datos reales de producción y ventas del buque similar en el curso de operaciones comerciales normales, proporcionados por el constructor naval investigado. Cuando dichos importes no puedan determinarse de esta forma, se podrán calcular basándose en:

- a) la media ponderada de los importes reales determinados para otros constructores navales del país de origen por lo que respecta a la producción y ventas de buques similares en el mercado interior de dicho país;
- b) los importes reales aplicables a la producción y venta de la misma categoría de buques por parte del constructor naval en cuestión en el mercado interior del país de origen en el curso de operaciones comerciales normales;
- c) cualquier otro método razonable, siempre que el importe del beneficio así establecido no supere el beneficio normalmente obtenido por otros constructores navales por las ventas de buques de la misma categoría en el mercado interior del país de origen.

Además, el beneficio añadido al calcular el valor se basará, en todos los casos, en el beneficio medio realizado durante un período razonable de tiempo, normalmente los seis meses anteriores y posteriores a la venta investigada, y deberá reflejar un beneficio razonable en el momento de la venta en cuestión. Para este cálculo se eliminará toda distorsión que pudiera conducir a un beneficio poco razonable en el momento de la venta.

7. Teniendo en cuenta los largos plazos que transcurren entre el momento de la firma del contrato de venta y la entrega de los buques, el valor normal no deberá incluir los costes efectivos que el constructor naval demuestre que son debidos a fuerza mayor y que son sensiblemente superiores al alza de los costos que el constructor naval podría haber razonablemente anticipado y tenido en cuenta en el momento en que se fijaron las condiciones concretas de la venta.

8. En el caso de ventas procedentes de países sin economía de mercado y, en particular, de aquéllos a los que se aplica el Reglamento (CE) nº 519/94 del Consejo, de 7 de marzo de 1994, relativo al régimen común aplicable a las importaciones de determinados países terceros y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nºs 1765/82, 1766/82 y 3420/83⁽¹⁾, el valor normal será determinado sobre la base del precio o del valor calculado para un país tercero de economía de mercado, o

⁽¹⁾ DO nº L 67 de 10. 3. 1994, p. 89. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 839/95 (DO nº L 85 de 19. 4. 1995, p. 9).

sobre el precio cobrado por dicho país tercero a otros países, incluidos los de la Comunidad, o cuando ello no sea posible, sobre cualquier otra base razonable, incluido el precio realmente pagado o pagadero en la Comunidad por el buque similar, debitamente ajustado, en caso necesario, para incluir un margen de beneficio razonable.

Se seleccionará de forma razonable un país tercero de economía de mercado apropiado, teniendo debidamente en cuenta cualquier información fiable de la que se disponga en el momento de la selección. Se tendrán en cuenta los plazos.

Inmediatamente después de la apertura de la investigación se informará a las partes interesadas sobre el país tercero de economía de mercado elegido y se les concederá un plazo de diez días para presentar sus comentarios al respecto.

B. Precio de exportación

9. El precio de exportación será el precio realmente pagado o pagadero por el buque en cuestión.

10. En los casos en que no exista un precio de exportación o que se considere que no es fiable debido a la existencia de una asociación o de un acuerdo de compensación entre el constructor naval y el comprador o un tercero, el precio de exportación podrá ser calculado basándose en el precio al que el buque se venda por primera vez a un comprador independiente o, si no se revendiese a un comprador independiente o no se revendiese en el mismo Estado en que se vendió originalmente, sobre cualquier base razonable.

En estos casos de efectuarán ajustes para todos los costes, incluidos los derechos e impuestos, soportados entre el momento de la venta original y el de la reventa, más los beneficios, con el fin de establecer un precio de exportación fiable.

Los elementos con respecto a los cuales se harán los ajustes serán los que normalmente corren a cargo del comprador pero son pagados por cualquiera de las partes, comunitario o no, asociado o que tenga un acuerdo de compensación con el constructor naval o con el comprador, incluyendo: transporte habitual, seguros, mantenimiento, descarga y costes accesorios, derechos de aduana y otros impuestos pagaderos en el país de importación como consecuencia de la compra del buque; a ello se añadirá un margen razonable para gastos de venta, generales y administrativos y en concepto de beneficio.

C. Comparación

11. Se realizará una comparación ecuaníme entre el precio de exportación y el valor normal en la misma fase comercial, sobre la base de ventas realizadas en fechas lo más próximas posible entre sí, es decir, normalmente las

realizadas en los tres meses anteriores o posteriores a la venta objeto de la investigación o, a falta de ventas de este tipo, en cualquier otro plazo que se considere apropiado. Se tendrán debidamente en cuenta en cada caso, según sus particularidades, las diferencias que afecten a la comparabilidad de los precios, incluidas las diferencias en las condiciones de venta, las cláusulas contractuales, los impuestos, la fase comercial, las cantidades, las características físicas, y cualquier otra diferencia que se demuestre que afecta a la comparabilidad de los precios. cuando, en los casos mencionados en el apartado 10, la comparabilidad de los precios se vea afectada, el valor normal se establecerá en una fase comercial equivalente a la fase comercial del precio de exportación calculado o haciendo los ajustes permitidos con arreglo al presente apartado. Se evitará cualquier duplicación a la hora de hacer los ajustes, en especial en relación con los descuentos y las cláusulas contractuales.

Cuando la comparación de los precios requiera un cambio de divisas, éste deberá efectuarse al tipo de cambio de la fecha de venta, a condición de que, cuando la venta de divisas extranjeras en los mercados a término esté directamente ligada a la venta de exportación en cuestión, se utilice el tipo de cambio de la venta a término. A este efecto, la fecha de la venta significará la fecha en la que se fijaron las condiciones materiales de la venta, que normalmente será la fecha del contrato. Sin embargo, si las condiciones materiales de la venta hubieran sido significativamente modificadas en otra fecha, el tipo de cambio que se tendrá en cuenta será el vigente en la fecha de la modificación. En tal caso, se harán los ajustes apropiados para tener en cuenta cualquier efecto no razonable sobre el margen por práctica perjudicial en materia de precios debido únicamente a fluctuaciones del tipo de cambio entre la fecha original de la venta y la fecha de esta modificación.

D. Margen por práctica perjudicial en materia de precios

12. Sin perjuicio de las normas aplicables para obtener una comparación ecuaníme, la existencia de márgenes por prácticas perjudiciales en materia de precios se establecerá normalmente sobre la base de una comparación del valor normal ponderado con la media ponderada de los precios de todas las ventas o mediante una comparación de los valores normales individuales y los precios individuales de exportación para cada transacción. Sin embargo, el valor normal establecido sobre una media ponderada podrá compararse a los precios de todas las ventas individuales si se comprueba que existe una pauta de precios de exportación considerablemente diferente en función de los distintos compradores, regiones o plazos y si los métodos especificados en la primera frase del presente apartado no reflejasen en toda su magnitud la práctica perjudicial en materia de precios.

13. Se entenderá por «margen por práctica perjudicial en materia de precios» el importe en que el valor normal supere al precio de exportación. Cuando los márgenes por prácticas perjudiciales en materia de precios varíen podrá establecerse su media ponderada.

Artículo 13

Determinación del perjuicio

1. A efectos del presente Reglamento y salvo disposición en contrario, se entenderá por «perjuicio» el perjuicio importante sufrido por la industria de la Comunidad, la amenaza de perjuicio importante para esa industria o el retraso significativo en la creación de dicha industria, y deberá interpretarse con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.

2. La determinación del perjuicio se basará en pruebas positivas e implicará un examen objetivo de: a) el efecto de la venta de buques similares a precio inferior al valor normal en los precios del mercado comunitario, y b) el impacto consiguiente de esa venta en la industria de la Comunidad.

3. Por lo que se refiere al efecto sobre los precios de la venta a precio inferior al valor normal, se tendrá en cuenta si ha existido una subcotización significativa por parte de la venta a precio inferior al valor normal con respecto al precio de un buque similar de la industria de la Comunidad, o bien si el efecto de tal venta es disminuir los precios de forma importante o impedir considerablemente la subida que en otro caso se hubiera producido. Ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos juntos bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

4. Cuando las ventas de buques de más de un país sean objeto simultáneamente de investigaciones por prácticas perjudiciales en materia de precios, los efectos de dichas ventas sólo se podrán evaluar acumulativamente si se determina que: a) el margen de la práctica perjudicial establecida en relación con las compras de cada país proveedor es superior al margen mínimo definido en el apartado 3 del artículo 7; y b) proceda la evaluación acumulativa de los efectos de las ventas de la luz de las condiciones de competencia entre los buques vendidos por constructores navales no comunitarios al comprador y de las condiciones de competencia entre dichos buques y los buques comunitarios similares.

5. El Examen de los efectos de las ventas a precio inferior al valor normal sobre la industria de la Comunidad afectada incluirá una evaluación de todos los factores e índices económicos pertinentes que influyan en el estado de dicha industria incluidos: el hecho de estar todavía recuperándose de los efectos de prácticas de dumping, prácticas perjudiciales en materia de precios o subvenciones anteriores, la magnitud real del margen de práctica perjudicial en materia de precios, la disminución real y potencial de las ventas, los beneficios, el volumen de producción, la cuota de mercado, la productividad, el rendimiento de las inversiones o la utilización de la capacidad; los factores que repercutan en los precios en la Comunidad; los efectos negativos reales y potenciales en el flujo de caja, las existencias, el empleo, los salarios, el crecimiento, la capacidad de reunir capital o la inversión. Esta enumeración no se considerará exhaustiva y ninguno de estos factores aisladamente ni varios de ellos en conjunto bastarán necesariamente para obtener una orientación decisiva.

6. Será necesario demostrar que, por todos los criterios que se mencionan en el apartado 2, las ventas a precio inferior al valor normal causan o han causado un perjuicio a efectos del presente Reglamento. En concreto, esto implicará la demostración de que el volumen y los niveles de precios mencionados en el apartado 3 son responsables de un efecto en la industria comunitaria, tal como se estipula en el apartado 5, y que este efecto se produce en un grado tal que permite calificarlo como «perjuicio importante».

7. También deberán examinarse otros factores conocidos, distintos de la venta a precio inferior al valor normal, que el mismo tiempo perjudiquen a la industria de la Comunidad, para garantizar que el perjuicio no se atribuye a la venta a precio inferior al valor normal contemplada en el apartado 6. Entre los factores que pueden ser pertinentes a este respecto figuran el volumen y los precios de las ventas de constructores navales de otros países distintos del país de exportación no realizadas por debajo del valor normal, la contracción de la demanda o variaciones de la estructura del consumo, las prácticas comerciales restrictivas de los productores de terceros países y la competencia entre unos y otros, la evolución de la tecnología, y los resultados de la actividad exportadora y la productividad de la industria de la Comunidad.

8. El efecto de las ventas a precio inferior al valor normal se evaluará en relación con la producción por parte de la industria de la Comunidad de buques similares cuando los datos disponibles permitan identificarla separadamente con arreglo a criterios tales como el proceso de producción, las ventas de los constructores navales y sus beneficios. Si no es posible efectuar tal identificación separada, los efectos de las ventas a precio inferior al valor normal se evaluarán examinando la producción del grupo o gama más restringidos de productos que incluya el buque similar y a cuyo respecto pueda proporcionarse la información necesaria.

9. La determinación de la existencia de una amenaza de perjuicio importante se basará en hechos y no simplemente en alegaciones, conjeturas o posibilidades remotas. El cambio de circunstancias que daría lugar a una situación en la cual la venta a precio inferior al valor normal causaría un perjuicio deberá ser claramente prevista e inminente.

Al llevar a cabo una determinación sobre la existencia de una amenaza de perjuicio importante, se deberán considerar, entre otros, los siguientes factores:

- a) una suficiente capacidad libremente disponible del constructor naval o un aumento inminente e importante de la misma que indique la probabilidad de un aumento sustancial de las ventas a precio inferior al valor normal, teniendo en cuenta la existencia de otros mercados de exportación que puedan absorber el posible aumento de las exportaciones;
- b) si las exportaciones de buques se realizan a precios que hayan de repercutir sensiblemente en los precios internos, haciéndolos bajar o conteniendo una subida

que de otro modo se hubiese producido, y si podrían incrementar la demanda de nuevas compras en otros países.

Ninguno de estos factores por sí solo bastará necesariamente para obtener una orientación decisiva, pero todos ellos juntos han de llevar a la conclusión de la inminencia de nuevas ventas a precio inferior al valor normal y de que, a menos que se adopten medidas de protección, se producirá un perjuicio importante.

Artículo 4

Definición de «industria de la Comunidad»

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por «industria de la Comunidad» el conjunto de los productores comunitarios capaces de producir un buque similar en sus instalaciones actuales o que pueden adaptarlas rápidamente para producir un buque similar, o aquéllos de entre ellos cuya capacidad conjunta de producir un buque similar constituya una proporción importante de la capacidad comunitaria total para producir un buque similar, tal como se define en el apartado 6 del artículo 5. No obstante, cuando los productores estén vinculados al constructor naval, a los exportadores o a los compradores o sean ellos mismos compradores del buque supuestamente objeto de una práctica perjudicial en materia de precios, la expresión «industria de la Comunidad» podrá entenderse como referida al resto de los productores.

2. A efectos del apartado 1, se considerará que los productores están vinculados al constructor naval, a los exportadores o a los compradores cuando: a) uno de ellos controle directa o indirectamente al otro; b) ambos estén directa o indirectamente controlados por un tercero; c) controlen conjuntamente, directa o indirectamente, a un tercero, siempre que existan razones para creer o sospechar que el efecto de la relación podría llevar al productor afectado a comportarse de forma distinta a los productores no vinculados. A efectos del presente apartado, se considerará que uno controla a otro cuando tenga la capacidad jurídica o efectiva de imponer restricciones o directrices al otro.

3. Serán aplicables al presente artículo las disposiciones del apartado 8 del artículo 3.

Artículo 5

Iniciación del procedimiento

1. Salvo en los casos previstos en el apartado 8, se abrirá una investigación para determinar la existencia, importancia o efectos de cualquier supuesta práctica perjudicial en materia de precios tras denuncia escrita presentado por cualquier persona física o jurídica, o cualquier asociación sin personalidad jurídica que actúe en nombre de la industria de la Comunidad.

La denuncia podrá ser presentada a la Comisión o a un Estado miembro, que la remitirá a la Comisión. La

Comisión remitirá a los Estados miembros una copia de todas las denuncias que reciba. Se considerará que la denuncia ha sido presentada el primer día laborable siguiente al de su entrega a la Comisión mediante correo certificado o la fecha del acuse de recibo de la Comisión.

Aunque no se haya formulado ninguna denuncia, cuando un Estado miembro posea pruebas suficientes sobre prácticas perjudiciales en materia de precios y los perjuicios derivados de las mismas para la industria de la Comunidad, transmitirá inmediatamente dichas pruebas a la Comisión.

2. Las denuncias presentadas con arreglo al apartado 1 serán presentadas a más tardar:

- a) seis meses a partir del momento en que el denunciante tuvo conocimiento o debería haber tenido conocimiento de la venta del buque,
 - cuando el denunciante fue invitado a presentar una oferta para el contrato a través de una licitación abierta o de cualquier otro proceso de licitación,
 - cuando el denunciante realmente presentó una oferta, y
 - cuando la oferta del denunciante cumplía sustancialmente las condiciones de la licitación;
- b) nueve meses a partir del momento en que el denunciante tuvo conocimiento o debería haber tenido conocimiento de la venta del buque aunque no hubiese existido una licitación, siempre que un anuncio de su intención de presentarse, incluyendo la información razonablemente disponible para la identificación de la transacción afectada, hubiese sido presentada a más tardar en el plazo de seis meses a partir de ese momento a la Comisión o a un Estado miembro.

En ningún caso una denuncia se presentará más tarde de seis meses desde la fecha de la entrega del buque.

Se considerará que el denunciante ha tenido conocimiento de la venta de un buque desde el momento en que se dio publicidad a la conclusión del contrato, junto con la información de carácter general referente al buque, a través de la prensa internacional especializada.

A efectos del presente artículo, se entenderá («licitación abierta» una operación en la que el comprador potencial pide ofertas al menos a todos los constructores navales que sabe que son capaces de construir el buque en cuestión.

3. Las denuncias mencionadas en el apartado 1 incluirán pruebas sobre:

- a) las prácticas perjudiciales en materia de precios;
- b) el perjuicio;
- c) el nexo causal entre la venta objeto de práctica perjudicial en materia de precios y el supuesto perjuicio, y

- d) i) que, si el buque fue vendido mediante una licitación abierta, el denunciante fue invitado a presentar su oferta, que así lo hizo y que su oferta respondía sustancialmente a las condiciones de la licitación (es decir, fecha de entrega y requisitos técnicos); o
- ii) que, si el buque fue vendido a través de cualquier otro procedimiento de licitación y el denunciante fue invitado a presentar su oferta, realmente lo hizo y que su oferta respondía sustancialmente a las condiciones de la licitación; o
- iii) que, a falta de una invitación a oferta en una licitación distinta de la licitación abierta, el denunciante era capaz de construir el buque en cuestión y, en caso de que supiera o debiera haber sabido de la compra propuesta, hizo esfuerzos demostrables para concluir una venta con el comprador que cumpliera las especificaciones de la oferta en cuestión. Se considerará que el denunciante tuvo conocimiento de la compra propuesta si se demuestra que la mayoría de la industria pertinente hizo todo lo posible ante el comprador para concluir la venta del buque en cuestión, o si se demuestra que la información de carácter general sobre la compra propuesta estaba disponible para los corredores, establecimientos financieros, sociedades de clasificación, fletadores, asociaciones comerciales u otras entidades que intervienen normalmente en las transacciones de construcción naval y con las cuales el denunciante mantiene regularmente contactos o relaciones de negocios.
4. La denuncia deberá incluir la información que razonablemente tenga a su alcance el denunciante sobre los siguientes extremos:
- a) identidad del denunciante y descripción realizada por el mismo del volumen y valor de la producción comunitaria de buques similares. Cuando la denuncia escrita se presente en nombre de la industria de la Comunidad, se identificará la industria en cuyo nombre se formule la denuncia por medio de una lista de todos los productores comunitarios capaces de construir el buque similar y, en la medida de lo posible, se facilitará una descripción del volumen y valor de la producción comunitaria de buques similares que representan dichos productores;
- b) una descripción completa del buque cuyo precio sea presuntamente perjudicial, los nombres del país o países de origen o exportación de que se trate, la identidad de cada exportador o productor extranjero conocido y la identidad del comprador del buque;
- c) datos sobre los precios de venta de tales buques en cuestión cuando se venden en los mercados internos del país o países de origen o de exportación (o, cuando proceda, datos sobre los precios a los que se venda ese buque desde el país o países de origen o de exportación a uno o más países terceros, o sobre el valor calculado del buque) así como sobre los precios de exportación o, cuando proceda, sobre los precios a los que el buque se revenda por primera vez a un comprador independiente;
- d) datos sobre el efecto de la venta cuyo precio sea perjudicial sobre los precios de buques similares en el mercado comunitario y las consiguientes repercusiones para la industria de la Comunidad, sobre la base de los factores e índices pertinentes que influyan en el estado de la industria de la Comunidad, tales como los enumerados en los apartados 3 y 5 del artículo 3.
5. En la medida de lo posible, la Comisión valorará las pruebas que se aporten en la denuncia así como su pertinencia, con el fin de determinar si son suficientes para abrir una investigación.
6. No se abrirá una investigación de conformidad con el apartado 1 salvo que se haya determinado, sobre la base del examen del grado de apoyo u oposición a la denuncia expresado por los productores comunitarios capaces de construir el buque similar, que la misma ha sido presentada por la industria de la Comunidad o en su nombre. La denuncia se considerará «presentada por la industria de la Comunidad o en su nombre» cuando esté apoyada por productores comunitarios cuya producción conjunta representa más del 50 % de la capacidad de producción total de buques similares producidos por la parte de la industria de la Comunidad que manifesten su apoyo u oposición a la denuncia. No obstante, no se abrirá ninguna investigación cuando los productores comunitarios que apoyen expresamente la denuncia representen menos del 25 % de la capacidad total de los productores comunitarios capaces de construir el buque similar.
7. Salvo que se haya adoptado la decisión de abrir una investigación, las autoridades evitarán toda publicidad acerca de la denuncia solicitando la apertura de una investigación. No obstante, antes de proceder a abrir la investigación, se informará al Gobierno del país de exportación interesado.
8. Si, en circunstancias especiales, se decidiera abrir una investigación sin haber recibido una denuncia por escrito de la industria de la Comunidad o en su nombre, para la apertura de dicha investigación será necesario poseer suficientes pruebas de prácticas perjudiciales en materia de precios, del perjuicio, del nexo causal y de que el miembro presuntamente perjudicado de la industria de la Comunidad cumple los requisitos de la letra d) del apartado 3 del presente artículo que justifican la apertura de una investigación.
- En caso adecuado, una investigación podrá ser también abierta como consecuencia de una denuncia escrita pre-

sentada por las autoridades de una Parte contratante. Tal denuncia será apoyada por suficientes pruebas que demuestren que el buque está siendo o ha sido objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y que su venta a un comprador comunitario a un precio inferior al normal causa o ha causado un perjuicio a la industria nacional de la Parte contratante afectada.

9. Las pruebas de las prácticas perjudiciales en materia de precios y del perjuicio se examinarán simultáneamente en el momento de decidir si se abre una investigación. La denuncia será rechazada cuando no existan pruebas suficientes de prácticas perjudiciales en materia de precios ni de perjuicio que justifiquen la continuación del procedimiento relativo al caso.

10. La denuncia podrá ser retirada antes de la apertura de la investigación, en cuyo caso se tendrá por no presentada.

11. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 15, cuando al término de las consultas resulte que existen pruebas suficientes para justificar la iniciación de un procedimiento, la Comisión deberá incoarlo en el plazo de cuarenta y cinco días a partir de la presentación de la denuncia o, en caso de que se inicie en virtud del apartado 8, en un plazo de seis meses a partir del momento en que la venta fue conocida o debería haber sido conocida, y anunciarlo a tal efecto en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Cuando las pruebas presentadas sean insuficientes, y previas consultas, se informará al denunciante en el plazo de cuarenta y cinco días a partir de la fecha de presentación de la denuncia ante la Comisión.

12. El anuncio de iniciación del procedimiento deberá indicar la apertura de una investigación, el nombre y país del constructor naval y del comprador o compradores y una descripción del buque afectado, ofrecer un resumen de la información recibida y precisar que toda la información adecuada deberá ser comunicada a la Comisión; deberá fijar los plazos durante los cuales las partes interesadas podrán personarse, presentar sus puntos de vista por escrito y aportar información, en caso de que se pretenda que dichos puntos de vista e información se tengan en cuenta durante la investigación; también fijará el plazo durante el cual las partes interesadas podrán solicitar ser oídas por la Comisión de conformidad con el apartado 5 del artículo 6.

13. La Comisión comunicará oficialmente al exportador y al comprador o compradores del buque y a las asociaciones representativas de productores, exportadores o compradores de dichos buques notoriamente afectados, a los representantes del país cuyo buque está sujeto a la investigación y a los denunciante, la iniciación del procedimiento y, respetando la confidencialidad de la información, facilitará al exportador y a las autoridades del país de exportación el texto completo de la denuncia escrita recibida con arreglo al apartado 1 del presente artículo, que también pondrá a disposición de las restantes partes interesadas a petición de las mismas.

Artículo 6

Investigación

1. Tras la iniciación del procedimiento, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y, en caso necesario, con las autoridades de terceros países, abrirá una investigación en toda la Comunidad que se centrará tanto en las prácticas perjudiciales en materia de precios como en el perjuicio, que serán examinados simultáneamente.

2. Las partes a quienes se envíen los cuestionarios utilizados en la investigación sobre prácticas perjudiciales en materia de precios dispondrán de un plazo mínimo de treinta días para responder a los mismos. El plazo para los exportadores comenzará a contar desde la fecha de recepción del cuestionario, que se supondrá recibido una semana después de su envío al exportador o de su transmisión a un representante diplomático apropiado del país exportador. Podrá concederse una prórroga del plazo de treinta días teniendo en cuenta los plazos de investigación y siempre que la parte justifique adecuadamente las circunstancias particulares que concurren para dicha prórroga.

3. La Comisión podrá solicitar a las autoridades de los terceros países, en su caso, así como a los Estados miembros, que le faciliten información. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para responder a dicha solicitud y enviarán a la Comisión la información solicitada junto con los resultados de todas las inspecciones, controles o pesquisas realizados. Cuando dichas informaciones sean de interés general o un Estado miembro haya solicitado que se le transmitan, la Comisión las transmitirá a los Estados miembros, siempre que no tengan carácter confidencial, en cuyo caso transmitirá un resumen no confidencial.

4. La Comisión podrá solicitar a las autoridades de los terceros países, en su caso, así como a un Estado miembro, que proceda a la realización de todos los controles e inspecciones necesarios, en particular entre productores comunitarios, y a indagar en países terceros, previo consentimiento de las empresas implicadas y siempre que no exista oposición por parte del Gobierno del país interesado, que habrá sido informado previamente. Los Estados miembros adoptarán todas las disposiciones necesarias para dar curso a las solicitudes de la Comisión. A petición de la Comisión o de un Estado miembro, funcionarios de la Comisión podrán prestar su asistencia a los representantes de la Administración de los Estados miembros en el ejercicio de sus funciones. Asimismo, los funcionarios de la Comisión podrán auxiliar a los funcionarios de las autoridades de los terceros países en el cumplimiento de su cometido, siempre que así lo decidan de común acuerdo la Comisión y dichas autoridades.

5. La Comisión oirá a las partes interesadas que se hayan personado con arreglo al apartado 12 del artículo

lo 5, siempre que lo hayan solicitado por escrito en el plazo fijado en el anuncio publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y que presenten una solicitud por escrito en este sentido, demostrando que son efectivamente partes interesadas que podrían verse afectadas por el resultado del procedimiento y que existen razones concretas para que sean oídas.

6. Al constructor naval, el comprador o compradores, los representantes del Gobierno del país de exportación, los denunciantes y otras partes interesadas que se hubiesen personado con arreglo al apartado 12 del artículo 5, se les ofrecerá la oportunidad de reunirse con aquellas partes que tengan intereses contrarios para que puedan exponerse tesis opuestas y refutaciones. Al proporcionar esta oportunidad se habrán de tener en cuenta la necesidad de salvaguardar el carácter confidencial de la información y la conveniencia de las partes. Ninguna parte estará obligada a asistir a una reunión, y su ausencia no irá en detrimento de su causa. Las partes interesadas tendrán también derecho a presentar información oralmente siempre que posteriormente sea confirmado por escrito.

7. Previa petición por escrito, el constructor naval, el comprador o compradores y otras partes interesadas que se hubiesen dado a conocer con arreglo al apartado 12 del artículo 5, así como los representantes del país exportador, podrán examinar toda la información presentada por cualquiera de las partes en el marco de la investigación, con excepción de los documentos internos elaborados por las autoridades comunitarias o sus Estados miembros, siempre que sea pertinente para la presentación de sus casos y no confidencial con arreglo al artículo 13. Las partes podrán contestar dicha información y sus comentarios se tendrán en cuenta en la medida en que estén suficientemente documentados.

8. Salvo en las circunstancias previstas en el artículo 12, la información suministrada por las partes interesadas en la que se basen las conclusiones será examinada, en la medida de lo posible, para comprobar su exactitud.

9. Los procedimientos para los que se proceda a una comparación y en caso de que el buque hubiera sido entregado, la investigación deberá concluir en el plazo de un año a partir de su fecha de apertura.

En los casos en que el buque similar esté en construcción, la investigación se cerrará en el plazo máximo de un año a partir de la fecha de entrega de dicho buque.

Las investigaciones que utilicen el valor calculado deberán cerrarse en el plazo de un año a partir de la fecha de apertura, o de la fecha de entrega del buque si ésta es más reciente.

Estos plazos están supeditados a la aplicación del apartado 2 del artículo 15.

Artículo 7

Conclusión sin adopción de medidas. Establecimiento y percepción de derechos por prácticas perjudiciales en materia de precios

1. Cuando la denuncia sea retirada se podrá dar por concluido el procedimiento.

2. Previstas consultas y si no resultase necesaria ninguna medida de defensa y el Comité consultivo no plantea ninguna objeción, se dará por concluido el procedimiento. En todos los demás casos la Comisión presentará inmediatamente al Consejo un informe sobre el resultado de las consultas, así como una propuesta de conclusión del procedimiento. Si en el plazo de un mes el Consejo, por mayoría cualificada, no decidiese otra cosa, se dará por concluido el procedimiento.

3. Se concluirán inmediatamente los procedimientos para los que se determine que el margen de práctica perjudicial en materia de precios es inferior al 2 % del precio de exportación.

4. Cuando de la comprobación definitiva de los hechos se desprenda que existen prácticas perjudiciales en materia de precios y perjuicio, el Consejo, por mayoría simple, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Comité consultivo podrá establecer un derecho por práctica perjudicial en materia de precios antidumping. El importe del derecho por práctica perjudicial en materia de precios deberá ser igual al margen de las prácticas perjudiciales en materia de precios establecidos. El Consejo deberá adoptar su decisión en el plazo de treinta días tras la recepción de la propuesta. La Comisión adoptará las medidas necesarias para la ejecución de la decisión del Consejo, en particular para la percepción del derecho por práctica perjudicial en materia de precios.

5. El constructor naval deberá pagar el derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios en un plazo de ciento ochenta días desde el momento en que se le notifique el establecimiento del derecho que, a los presentes efectos, se supondrá que ha tenido lugar en el plazo de una semana desde el día de su envío al constructor naval. La Comisión podrá conceder al constructor naval una prórroga razonable para el pago en caso de que el constructor naval demuestre que el pago en el plazo de ciento ochenta días le llevaría a la insolvencia o sería incompatible con una reorganización supervisada judicialmente, en cuyo caso el interés se incrementará para las porciones no satisfechas del derecho a un tipo igual al de la rentabilidad del mercado secundario de las obligaciones a medio plazo expresadas en ecus en la bolsa de Luxemburgo, más 50 puntos.

Artículo 8

Medidas alternativas

Previa consulta al Comité consultivo podrá darse por concluida la investigación sin establecimiento de un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios si el constructor naval anual definitiva e incondicionalmente la

venta que da lugar al establecimiento del derecho o si se conforma a la medida equivalente aceptada por la Comisión.

Sólo se considerará que la venta ha sido anulada cuando hayan concluido todas las relaciones contractuales para la venta en cuestión entre las partes concernidas, se hayan reembolsado todas las retribuciones y todos los derechos sobre el buque y todas las partes del mismo se hayan restituido al constructor naval.

Artículo 9

Contra medidas: denegación de los derechos de carga y descarga

1. En caso de que el constructor naval concernido no pague el derecho establecido con arreglo al artículo 7, la Comisión podrá establecer contra medidas en forma de denegación de derechos de carga o descarga, previa consulta al Comité consultivo, aplicables a los buques construidos por el constructor naval afectado.

2. La decisión de establecer las contra medidas entrará en vigor el trigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, y será derogada en caso de que el constructor pague la totalidad del derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios. La contra medida cubrirá todos los buques contratados durante un período de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor de la decisión. Todo buque estará sujeto a contra medidas durante un plazo de cuatro años a partir de su entrega. Dicho período sólo podrá ser acortado como resultado de un procedimiento internacional de solución de litigios relativo a la contra medida impuesta.

Los buques afectados por la denegación de derechos de carga y descarga serán enumerados en una decisión que la Comisión adoptará y que será publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

3. Las autoridades aduaneras de los Estados miembros no concederán la autorización de carga ni de descarga a los buques afectados por la denegación de derechos de carga y de descarga.

Artículo 10

Consultas

1. Las consultas previstas en el presente Reglamento se desarrollarán en el seno de un Comité consultivo compuesto por representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. Las consultas tendrán lugar inmediatamente, a petición de un Estado miembro o por iniciativa de la Comisión y, en cualquier caso, de forma que se respeten los plazos establecidos por el presente Reglamento.

2. El Comité se reunirá a convocatoria de su Presidente. Éste comunicará a los Estados miembros, en el plazo más breve posible, toda la información pertinente.

3. Si ello fuese necesario, las consultas podrán celebrarse únicamente por escrito; en tal caso, la Comisión informará a los Estados miembros y señalará un plazo durante el cual podrán expresar sus opiniones o solicitar una consulta oral, que el Presidente concederá siempre que pueda ser desarrollada en unos plazos que permitan respetar a los plazos establecidos en el presente Reglamento.

4. Las consultas versarán especialmente sobre:

- a) la existencia de prácticas perjudiciales en materia de precios y los métodos que permitan determinar el margen de dichas prácticas;
- b) la existencia e importancia del perjuicio;
- c) el nexo causal entre la venta objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y el perjuicio;
- d) las medidas que, habida cuenta de las circunstancias, resulten apropiadas para prevenir o reparar el perjuicio causado por la práctica perjudicial en materia de precios y las modalidades de aplicación de las mismas.

Artículo 11

Inspecciones *in situ*

1. Cuando lo juzgue apropiado, la Comisión realizará inspecciones *in situ* con el fin de examinar y verificar los libros de los exportadores, constructores navales, comerciantes, agentes, productores, asociaciones y organizaciones comerciales para verificar la información facilitada sobre prácticas perjudiciales en materia de precios y perjuicio. En caso de que no exista una respuesta apropiada dentro de los plazos adecuados, podrá no realizarse una inspección *in situ*.

2. En caso necesario, la Comisión realizará investigaciones en países terceros previo consentimiento de las empresas implicadas y siempre que no exista oposición por parte del Gobierno del país interesado, que habrá sido informado oficialmente. Tan pronto como haya obtenido el consentimiento de las empresas concernidas, la Comisión notificará a las autoridades del país exportador los nombres y direcciones de las empresas que serán visitadas y las fechas acordadas.

3. Se informará a las empresas concernidas con anterioridad a la visita, de la naturaleza general de la información que se trata de verificar y qué otra información es preciso suministrar, si bien esto no habrá de impedir que durante la visita, y a la luz de la información obtenida, se soliciten más detalles.

4. Durante las inspecciones mencionadas en el presente artículo, la Comisión estará asistida por representantes de la Administración de los Estados miembros que expresen ese deseo.

*Artículo 12***Falta de cooperación**

1. Cuando una parte interesada o un país tercero niegue el acceso a la información necesaria o no la facilite en los plazos establecidos por el presente Reglamento o obstaculice de forma significativa la investigación, podrán formularse conclusiones preliminares o definitivas, positivas o negativas, sobre la base de los datos disponibles. Si se comprueba que alguna de las partes o países terceros interesados ha suministrado información falsa o engañosa, se hará caso omiso de dicha información y podrán utilizarse los datos de que se disponga. Se comunicarán a las partes interesadas las consecuencias de la falta de cooperación.

2. La inexistencia de una respuesta mediante medios informatizados no deberá considerarse que constituye una falta de cooperación siempre que la parte interesada muestre que presentar la respuesta de dicha forma supondría un trabajo o un coste suplementario desproporcionado.

3. Aunque la información facilitada por una parte no sea óptima en todos los aspectos, ese hecho no será justificación para que las autoridades la descarten, siempre que las deficiencias no sean tales que dificulten sobremanera llegar a conclusiones razonablemente adecuadas y siempre que la información sea convenientemente presentada en los plazos previstos, sea cotejable y que la parte interesada haya agotado sus posibilidades.

4. En caso de que no se acepten pruebas o informaciones, la parte que los haya facilitado deberá ser informada inmediatamente de las razones que hayan inducido a ello y deberá tener oportunidad de presentar nuevas explicaciones en los plazos previstos. Si las autoridades consideran que las explicaciones no son satisfactorias, en cualesquiera conclusiones que se publiquen se expondrán las razones por las que se hayan rechazado las pruebas o informaciones.

5. Si las determinaciones, incluidas las relativas al valor normal, están basadas en las disposiciones del apartado 1 del presente artículo, incluida la información facilitada en la denuncia, se deberá, siempre que ello sea posible y teniendo en cuenta los plazos de la investigación, comprobar la información a la vista de la información de otras fuentes independientes disponibles, tales como listas de precios publicadas, estadísticas oficiales de ventas y estadísticas de aduanas, y de la información facilitada durante la investigación de otras partes interesadas.

6. En caso de que una parte interesada no coopere o sólo lo haga parcialmente, y en consecuencia dejen de comunicarse informaciones pertinentes, ello podrá conducir a un resultado menos favorable para esa parte que si hubiera cooperado.

*Artículo 13***Confidencialidad**

1. Toda información que por su naturaleza sea confidencial (por ejemplo, porque su divulgación significaría una ventaja sensible para un competidor o tendría un efecto claramente desfavorable para la persona que proporcione la información o para un tercero del que la haya recibido) o que las partes en una investigación faciliten con carácter confidencial será, previa justificación suficiente al respecto, tratado como tal por las autoridades.

2. Las autoridades exigirán a las partes interesadas que faciliten información confidencial, que suministren resúmenes no confidenciales de la misma. Tales resúmenes serán lo suficientemente detallados para permitir una comprensión razonable del contenido sustancial de la información facilitada con carácter confidencial. En circunstancias excepcionales, esas partes podrán señalar que dicha información no puede ser resumida. En tales circunstancias, deberán exponer las razones por las que no es posible resumirla.

3. Si se concluye que una petición de que se considere confidencial una información no está justificada, y la persona que la haya proporcionado no quiere hacerla pública ni autorizar su divulgación en términos generales o resumidos, podrá no tenerse en cuenta esa información, salvo que se demuestre de manera convincente, de fuente apropiada, que es exacta. Las solicitudes de confidencialidad no serán rechazadas arbitrariamente.

4. El presente artículo no obstará a la divulgación, por parte de las autoridades comunitarias, de informaciones generales y, en particular, de los motivos en que se fundamenten las decisiones adoptadas en virtud del presente Reglamento, ni a la divulgación de pruebas en las que las autoridades comunitarias se apoyen, en la medida en que sea necesario para justificar dichos motivos en el curso de un procedimiento judicial. Tal divulgación deberá tener en cuenta el legítimo interés de las partes interesadas en no ver revelados sus secretos comerciales.

5. El Consejo, la Comisión y los Estados miembros, así como sus agentes, no divulgarán las informaciones que hayan recibido en aplicación del presente Reglamento y cuyo tratamiento confidencial haya solicitado la parte que las hubiere facilitado, sin autorización expresa de esta última. El intercambio de información entre la Comisión y los Estados miembros o cualquier información sobre las consultas realizadas con arreglo al artículo 10 o cualquier documento interno preparado por las autoridades de la Comunidad o sus Estados miembros no será divulgado excepto en los casos específicamente previstos en el presente Reglamento.

6. La información recibida en aplicación del presente Reglamento únicamente podrá utilizarse para el fin para el que fue solicitada.

*Artículo 14***Divulgación de la información**

1. Los denunciantes, el constructor naval, el exportador, el comprador o compradores del buque y sus asociaciones representativas y representantes del país exportador podrán solicitar que se les informe de los principales hechos y consideraciones en función de los cuales se haya previsto recomendar establecer un derecho por prácticas perjudiciales en materia de precios o la conclusión de la investigación o del procedimiento sin el establecimiento de un derecho.

2. Las solicitudes de información presentadas con arreglo al apartado 1 deberán dirigirse por escrito a la Comisión y ser recibidas en los plazos establecidos por la Comisión.

3. La divulgación final será hecha por escrito. Se efectuará lo más rápidamente posible, prestando especial atención a la protección de la información confidencial y, normalmente, no más tarde de un mes antes de la decisión definitiva o de la presentación por la Comisión de una propuesta de una decisión definitiva con arreglo al artículo 7. Cuando la Comisión no se encuentre en condiciones de comunicar determinados hechos o consideraciones simultáneamente, éstos serán comunicados posteriormente pero lo más rápidamente posible. La divulgación no prejuzgará las decisiones ulteriores que la Comisión puede adoptar pero, cuando dicha decisión se base en diferentes hechos y consideraciones, éstos deberán ser divulgados lo más rápidamente posible.

4. Las observaciones hechas después de haber sido divulgada la información sólo podrán tomarse en consideración cuando se hayan recibido en el plazo que la Comisión fija en cada caso, teniendo debidamente en cuenta la urgencia del asunto; dicho plazo no podrá ser inferior a diez días.

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

Hecho en Bruselas, el 29 de enero de 1996.

*Artículo 15***Disposiciones finales**

1. El presente Reglamento no excluirá la aplicación de:

- a) cualquier norma especial prevista en los acuerdos celebrados entre la Comunidad y países terceros;
- b) medidas particulares, cuando ello no se oponga a las obligaciones derivadas del Acuerdo sobre construcción naval.

2. Las investigaciones contempladas en el presente Reglamento no se abrirán ni se establecerán ni mantendrán medidas cuando tales medidas sean contrarias a las obligaciones de la Comunidad derivadas del Acuerdo sobre construcción naval o de cualquier otro acuerdo internacional aplicable.

Ninguna de las disposiciones del presente Reglamento deberá impedir que la Comunidad cumpla sus obligaciones con arreglo a las disposiciones del Acuerdo sobre construcción naval relativas a la solución de litigios.

*Artículo 16***Entrada en vigor**

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

Será aplicable a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval⁽¹⁾.

No será aplicable a los buques contratados con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval, excepto para los buques contratados después del 21 de diciembre de 1994 y que deban ser entregados en un plazo superior a cinco años desde la fecha de su contratación. Dichos buques estarán sujetos al presente Reglamento a menos que el constructor naval demuestre que la ampliación de la fecha de entrega se debe a razones comerciales normales y no persigue impedir la aplicación del presente Reglamento.

Por el Consejo

El Presidente

S. AGNELLI

⁽¹⁾ La fecha de entrada en vigor del Acuerdo sobre construcción naval se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, serie L.