

REAL DECRETO 442/1994, DE 11 DE MARZO, SOBRE PRIMAS Y FINANCIACIÓN A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.

La contratación de buques a nivel mundial ha descendido notablemente en los últimos dos años realizándose en 1992 una contratación, en términos de toneladas compensadas, inferior en un 35 por 100 a la media de los 3 años anteriores. Esta evolución se ha reflejado especialmente en los astilleros de la Unión Europea (UE), que en 1992 han contratado menos de la mitad que la media anual del trienio anterior.

Esta importante caída de la demanda, unida a las dificultades para llegar a un acuerdo en el seno de la OCDE para el total desmantelamiento de las ayudas a la construcción naval, ha obligado al Consejo de la Unión Europea a prorrogar, por un año más, la Directiva de 21 de diciembre de 1990 sobre ayudas a la construcción naval (90/684/CEE) más conocida como séptima Directiva, mediante la Directiva 93/115/CE, de 16 de diciembre de 1993.

El Real Decreto 826/1991, de 24 de mayo, sobre primas a la construcción naval, contemplaba las ayudas a la construcción naval para España, de acuerdo con el marco establecido por la mencionada séptima Directiva.

En el período de vigencia de este Real Decreto se han llevado a cabo los programas de actuación indicados en su artículo 5, con un grado de cumplimiento global bastante aceptable.

Esta evolución positiva de los programas, apoyados por una importante cartera de pedidos existentes al principio del trienio contemplado, de más de 1.000.000 de CGT, ha permitido, a nivel global, mejorar sustancialmente la posición competitiva del sector.

Sin embargo, la negativa evolución de la contratación europea ha tenido una incidencia más grave en España, debido primordialmente a la casi total paralización de la demanda interna, tanto en el sector de marina mercante como en el de pesca.

Esta escasa contratación ha dado origen, por una parte, a que la cartera de pedidos se haya reducido a la mitad de la existencia al inicio del período 1991-1993 y, por otra, a una importante reducción del importe del fondo de reestructuración, al haber disminuido sustancialmente la generación de recursos a través de la prima de reestructuración establecida en el artículo 11 del Real Decreto 826/1991. Este fondo de reestructuración se creó, para todo el sector de construcción naval, mediante el Real Decreto 1433/1987, de 25 de noviembre, sobre primas a la construcción naval, a fin de contribuir a la culminación del

proceso de reestructuración del sector, manteniéndose, asimismo, en el Real Decreto 826/1991.

Por otra parte, en un mercado tan difícil como el actual, las empresas no solamente deben competir en precio y calidad, sino que han de poder ofrecer condiciones de financiación y garantías, semejantes a las de sus competidores.

Este problema de la financiación y garantías se ha considerado actualmente crítico en el foro de las industrias marítimas de la CEE, cuyo panel 3 se ha centrado en la financiación de buques y la fiscalidad. Dicho foro, después de analizar la posibilidad de establecer un crédito común intracomunitario, a través del Banco Europeo de Inversiones, recomendó a los Estados miembros la adopción de sistemas semejantes a los que actualmente se están ya aplicando en algunos países comunitarios, tanto en cuanto a esquemas de financiación como a garantías estatales.

Por los motivos expuestos anteriormente, parece oportuno, en consonancia con la decisión del Consejo de la UE de prorrogar la séptima Directiva comunitaria, continuar con el sistema de ayudas a la construcción naval, mediante el presente Real Decreto, por el mismo período que la mencionada Directiva comunitaria, flexibilizando su aplicación.

Se establece una prima de funcionamiento, con un tope máximo para nuevas construcciones del 9 por 100 del valor base, cuando éste sea igual o superior a 10 millones de ECUs. Para transformaciones o para nuevas construcciones cuyo valor base sea inferior a 10 millones de ECUs, el tope máximo de prima de funcionamiento será del 4,5 por 100 sobre el valor base. La cantidad del subsidio definida por el tope máximo podrá tener diferentes aplicaciones totales o parciales, de acuerdo con la flexibilidad que permite la Directiva comunitaria en vigor.

A este respecto se establece un sistema de financiación tanto para armadores nacionales como para los domiciliados en la UE.

Se mantiene el fondo de reestructuración para atender a las necesidades que todavía subsisten en el sector, en concordancia con lo establecido en el capítulo III, de la séptima Directiva comunitaria. Sin embargo, el origen de los fondos será inicialmente un porcentaje del 20 por 100 sobre el valor base de los contratos hasta que se alcance la cifra que permita cubrir el déficit actual en cuyo momento se volverá a un porcentaje inferior.

Desaparece, según lo previsto en el Real Decreto 826/1991, de 24 de mayo, la prima de compensación de aranceles.

El derecho a la percepción total de las primas a la construcción naval sigue supeditado, no sólo a la realización total de la obra sobre la que se conceda la ayuda, sino también a la presentación, aprobación y razonable cumplimiento de programas individuales y conjuntos, que resulten de la actualización de los ya aprobados para el período 1991-1993.

Se mantiene, a efectos de concesión de ayudas, la ordenación del sector en pequeños y medianos astilleros y grandes astilleros, de la misma manera que se establecía en los Reales Decretos anteriores.

Finalmente, la participación de las Comunidades Autónomas y de la Administración Central en la gestión de las ayudas, que se regulan, queda articulada en las diferentes actuaciones que se llevarán a cabo a través de su presencia en la Gerencia del Sector Naval.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Industria y Energía, de Economía y Hacienda, y de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de marzo de 1994,

DISPONGO :

CAPITULO I

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 1.

Las ayudas que se definen en el presente Real Decreto se denominarán, con carácter general, primas a la construcción naval y serán concedidas, en cada caso, por el Ministerio de Industria y Energía, a propuesta de la Gerencia del Sector Naval.

Artículo 2.

El sector de construcción naval, a los efectos del presente Real Decreto, se entiende constituido por las empresas de construcción naval autorizadas para la construcción de buques de casco metálico de más de 100 toneladas de registro bruto, excepto las empresas que se encuentran vinculadas mediante planes de construcción de buques a los programas del Ministerio de Defensa, que no podrán dedicarse a las actividades definidas en los artículos 6 y 7.

Se considera dividido en los dos subsectores siguientes:

a) Grandes astilleros.

b) Medianos y pequeños astilleros.

El subsector de grandes astilleros está constituido por las empresas con factorías que tenían inscripción administrativa para construir buques de más de 15.000 toneladas de registro bruto el 5 de julio de 1987, fecha de finalización de la vigencia del Real Decreto 1271/1984.

El subsector de medianos y pequeños astilleros está constituido por el resto de las empresas del sector.

Artículo 3.

Las empresas comprendidas en el subsector de grandes astilleros podrán tener derecho a las primas por la construcción de buques de arqueo bruto superior a 8.000 (GT), excepto para buques de gases licuados y otros de avanzada tecnología, que podrán ser de un arqueo bruto superior a 6.000 (GT), previa autorización de la Dirección General de Industria.

Las empresas comprendidas en el subsector de astilleros medianos y pequeños podrán tener derecho a las primas por la construcción de buques de arqueo bruto hasta 10.000 (GT), si bien aquellos astilleros de dicho subsector que tenían autorización administrativa para construir buques mayores de 10.000 toneladas de registro bruto el 5 de julio de 1987 podrán tener derecho a las primas correspondientes a tales buques.

Artículo 4.

Las ayudas a la construcción naval, que se regulan en este Real Decreto, podrán ser percibidas por las empresas definidas en el artículo 2 por las construcciones y transformaciones que se definen en los artículos 6 y 7.

Artículo 5.

Como condición previa para hacerse acreedoras a las ayudas que se regulan en el presente Real Decreto, las empresas de construcción naval definidas en el artículo 2 deben presentar una actualización de los programas de actuación indicados en el artículo 5 del Real Decreto 826/1991, a la Dirección General de Industria, a través de la Gerencia del Sector Naval, según los criterios que ésta establezca.

Una vez analizados los programas, deberán ser aprobados por la Dirección General de Industria, a propuesta de la Gerencia del Sector Naval, como condición para que las empresas puedan ser acreedoras al derecho a la percepción de las primas.

El incumplimiento manifiesto e injustificado del programa de actuación aprobado, así como la no presentación en el plazo establecido de los informes periódicos que requiere el artículo 12 de la séptima Directiva, excepto los del apartado 1. c), o de las auditorías anuales, podrá dar lugar a la inmediata suspensión del pago de las ayudas hasta tanto la empresa regularice la situación. Tal suspensión de las ayudas, en su caso, será decidida por la Dirección General de Industria a propuesta de la Gerencia del Sector Naval. En el caso de que una empresa, a la que se hayan suspendido temporalmente las ayudas, no regularice su situación antes del 31 de diciembre del año siguiente al que finaliza el período de vigencia del presente Real Decreto, la suspensión tendrá carácter definitivo.

Artículo 6.

Se entenderá por construcciones los siguientes artefactos navales (buques) de casco metálico, utilizando como características para determinar su tamaño el arqueo bruto (GT) medido según el Convenio internacional de arqueo de buques de 1969:

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

Buques de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100.

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

Remolcadores de potencia igual o superior a 365 KW.

Artículo 7.

Se entenderá por transformaciones aquellas que se realicen sobre los artefactos navales, definidos en el artículo 6, cuyo arqueo bruto (GT) sea igual o superior a 1.000 después de la obra de transformación, siempre y cuando las obras de transformación lleven consigo modificaciones sustanciales del casco, sistema de propulsión, sistema de carga o de las superestructuras de alojamiento de los pasajeros.

Artículo 8.

Se entenderá por valor base de una construcción o transformación aquél sobre el que se apliquen los porcentajes de primas que correspondan. El valor base será determinado por la Gerencia del Sector Naval tomando como referencia el valor contractual antes de las ayudas y sin que pueda sobrepasarlo.

CAPITULO II

Prima de funcionamiento

Artículo 9.

Se establece una prima de funcionamiento con los siguientes valores:

1. Para nuevas construcciones de buques cuyo valor base sea inferior a 10 millones de ECUs, hasta el 4,5 por 100 del valor base.
2. Para nuevas construcciones de buques cuyo valor base sea igual o superior a 10 millones de ECUs, hasta el 9 por 100 del valor base.
3. Para transformaciones de buques, hasta el 4,5 por 100 del valor base.

Tales porcentajes de ayudas podrán ser destinados:

1. Total o parcialmente al astillero para reducir el precio de buque.
2. Total o parcialmente a mejorar las condiciones de financiación de las construcciones, según los criterios que se establecen en el capítulo IV.
3. Total o parcialmente a proporcionar otro tipo de apoyos a la construcción o transformación de buques.

La proporción que sobre el total de la prima de funcionamiento se aplique a cada uno de los destinos indicados anteriormente se determinará por el Ministerio de Industria y Energía a propuesta de la Gerencia del Sector Naval, previa solicitud en tal sentido del astillero.

De los porcentajes indicados anteriormente se podrán deducir los equivalentes a las ayudas públicas que pueda recibir el astillero o el armador para la construcción o transformación del buque.

Para los buques pesqueros con destino a armadores pertenecientes a la Unión Europea se podrá optar por las ayudas establecidas en el presente Real Decreto o por las que se concedan a los armadores según los criterios establecidos en los Reglamentos (CEE) 2080/93 y 3699/93, del Consejo de la Unión Europea, y disposiciones comunitarias o nacionales que, respectivamente, los complementen o desarrollen.

Los porcentajes máximos indicados anteriormente serán ajustados a los que en cada momento determine la Comisión de la Unión Europea como techo máximo aplicable a todos los Estados miembros.

CAPITULO III

Fondo de reestructuración

Artículo 10.

Se establece una prima denominada de reestructuración que tendrá como finalidad que los astilleros continúen adaptando sus estructuras para permitirles conseguir niveles de competitividad adecuados.

Su cuantía se fija inicialmente en el 20 por 100 del valor base y se incorporará al fondo de reestructuración establecido en el artículo 10 del Real Decreto 1433/1987, cuyas propuestas de aplicación serán realizadas por la Gerencia del Sector Naval, siguiendo los criterios del capítulo III de la séptima Directiva. El porcentaje anterior podrá reducirse en el futuro en función del nivel de contratación de los astilleros nacionales y

de las aplicaciones del fondo necesarias para el cumplimiento de sus programas de actuación.

La reducción, en su caso, del porcentaje de la prima de reestructuración, la cuantía de la parte del fondo destinada a cada concepto de reestructuración, así como las condiciones para acceder a sus beneficios serán determinadas, según las necesidades y la evolución del sector, por la Dirección General de Industria del Ministerio de Industria y Energía, a propuesta de la Gerencia del Sector Naval.

CAPITULO IV

Sistema de financiación

Artículo 11.

Las condiciones de financiación contenidas en este capítulo se aplicarán a los préstamos que se concedan a los armadores nacionales o a los domiciliados en la UE para las construcciones y transformaciones indicadas en los artículos 6 y 7 del presente Real Decreto, pudiéndose aplicar también a los préstamos para la construcción y transformación de plataformas de perforación y artefactos similares siempre que sus condiciones sean las establecidas en el apartado f) 1, del artículo 12.

Artículo 12.

a) Importe del crédito.

Hasta el 80 por 100 del valor base determinado por la Gerencia del Sector Naval una vez deducidas las ayudas que deban considerarse a estos efectos.

b) Plazo de amortización.

El período máximo de amortización de los créditos será de doce años, ampliables excepcionalmente a catorce si el tipo de contratación justificadamente lo requiere, contados a partir de la fecha que se fije para la entrega de la construcción. De ellos, los dos primeros años, como máximo, podrán estar exentos de reembolso de capital.

c) Tipo de interés.

Será del 8 por 100 neto, de acuerdo con las condiciones establecidas en la Resolución del Consejo de la OCDE, de 3 agosto de 1981 -Acuerdo sobre créditos a la exportación de buques-, salvo lo indicado en el apartado f).

El Ministerio de Industria y Energía subvencionará, con cargo a sus presupuestos y a lo largo de la vida del crédito, la diferencia entre el tipo de interés de referencia a largo plazo de la entidad financiadora y el tipo de interés del crédito concedido, con un límite en la subvención de hasta tres puntos porcentuales. El porcentaje de subvención a conceder, en su caso, será determinado por el Ministerio de Industria y Energía, a propuesta de la Gerencia del Sector Naval.

d) Garantías.

El crédito se afianzará primordialmente con la hipoteca del buque y contemplará la solvencia profesional del solicitante y la rentabilidad de la operación.

Si la hipoteca no fuera suficiente para garantizar la totalidad del crédito, la entidad de financiación podrá solicitar la aportación de garantías complementarias del propio armador, así como garantías de cualquier tipo aportadas por otra entidad.

e) Moneda.

El crédito podrá denominarse en pesetas o en cualquier divisa, con cotización oficial en el mercado financiero nacional.

f) Aplicación de parte de la prima de funcionamiento a la financiación.

1. Condiciones del Acuerdo de la OCDE.

Si las condiciones del crédito fueran las establecidas en la Resolución del Consejo de la OCDE, de 3 de agosto de 1981, es decir: importe, 80 por 100; plazo de amortización 8,5 años; interés 8 por 100; o las que correspondan, caso de que se varíen tales condiciones en el futuro, no tendrán componente de subvención detraíble de la prima de funcionamiento.

2. Condiciones distintas a las del Acuerdo de la OCDE.

Si las condiciones de crédito fueran distintas a las del Acuerdo sobre créditos a la exportación de buques de la OCDE, la subvención equivalente, en su caso, se detraerá de la prima de funcionamiento.

Para el cálculo de la subvención equivalente de los créditos en condiciones distintas a las del Acuerdo sobre créditos a la exportación de buques de la OCDE, se tomará como tasa de actualización el CIRR de la moneda en la que se conceda el crédito.

Artículo 13.

Los créditos a que se refieren los artículos 11 y 12, anteriores, podrán concederse por entidades de financiación oficiales o privadas, bien separadamente o mediante formación de consorcios.

Artículo 14.

Los astilleros constructores solicitarán a la Gerencia del Sector Naval la determinación del valor máximo del crédito y de la prima de funcionamiento que debe aplicarse, en función de las características del crédito que vaya a concederse y que, previamente, se haya acordado entre el armador y la entidad de financiación. A estos efectos, la Gerencia del Sector Naval podrá comunicar al astillero los valores provisionales solicitados, sujetos a la resolución administrativa correspondiente.

Disposición adicional única.

Las solicitudes de primas se dirigirán a la Dirección General de Industria (Ministerio de Industria y Energía) y se presentarán a través de la Gerencia del Sector Naval o de cualquiera otra de las formas previstas en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que se firme el contrato definitivo y habrán de resolverse en el plazo máximo de seis meses, contados desde la fecha en que el astillero haya presentado la totalidad de la documentación requerida por el Reglamento de primas a la construcción naval y haya comunicado fehacientemente la entrada en vigor del contrato.

El límite máximo de ayuda aplicable a cada contrato será el vigente en la fecha en que se firme el contrato definitivo. No obstante, esta disposición no se aplicará a los buques entregados más de tres años después de la fecha de firma del contrato definitivo. En tal caso, el límite aplicable al mismo será el vigente tres años antes de la fecha de entrega del buque, salvo aquellos casos excepcionales en que la Comisión de la Unión Europea acepte la prórroga del plazo de tres años.

Los valores que se expresan en ECUs se convertirán en moneda nacional, al cambio oficial en la fecha del contrato definitivo que acompañe a la solicitud de primas.

Disposición transitoria primera.

Las obras o construcciones, cuyos contratos definitivos hayan sido firmados y cuyas solicitudes de primas hayan sido presentadas con anterioridad al 1 de enero de 1994, tendrán derecho a las ayudas establecidas en el Real Decreto 826/1991. Si la entrada en vigor de dichos contratos o la correspondiente resolución administrativa se produce con posterioridad al 31 de diciembre de 1993, podrán optar, en el plazo de un mes desde la entrada en vigor del presente Real Decreto, a acogerse a las ayudas del mismo o a la de los Reales Decretos anteriores que les fuesen de aplicación. Si la solicitud de primas se ha presentado a partir del 1 de enero de 1994, tendrán derecho a las ayudas establecidas en el presente Real Decreto.

Disposición transitoria segunda.

Los armadores beneficiarios de los créditos tramitados al amparo del Real Decreto 1331/1991, de 2 de agosto, que no hubieran sido aún formalizados en el momento de la entrada en vigor del presente Real Decreto, podrán optar en el plazo de un mes por acogerse a las disposiciones del presente Real Decreto o continuar acogidos a las del anterior.

Disposición derogatoria única.

Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 5 y 10 y en las disposiciones transitorias, quedan derogados el Real Decreto 826/1991 y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto.

Disposición final primera.

Las ayudas que contempla el presente Real Decreto serán de aplicación a las obras o construcciones cuyo contrato definitivo haya sido firmado a partir del 1 de enero de 1994, así como las afectadas por las disposiciones transitorias.

El período de vigencia del presente Real Decreto será el mismo que el de la séptima Directiva.

Disposición final segunda.

La determinación de los porcentajes u otros parámetros a través de los cuales se concretan para cada período las ayudas públicas, a las que se refieren los artículos 9 a 12 de este Real Decreto, se realizará de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias y financieras previstas para cada ejercicio al que tales ayudas afectan. A este respecto, el Ministerio de Industria y Energía requerirá informe previo del Ministerio de Economía y Hacienda.

Disposición final tercera.

Se faculta a los Ministros de Industria y Energía y de Economía y Hacienda para, en el ámbito de sus competencias, dictar las disposiciones necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el <Boletín Oficial del Estado>, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 93.3 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

Dado en Madrid a 11 de marzo de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,

ALFREDO PEREZ RUBALCABA