



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval.

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 96, de 22 de abril de 1994
Referencia: BOE-A-1994-9139

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación y definiciones	4
Artículos 1 a 9.	4
CAPÍTULO II. Prima de funcionamiento	4
Artículo 9.	4
CAPÍTULO III. Fondo de reestructuración.	4
Artículo 10.	4
CAPÍTULO IV. Sistema de financiación	5
Artículo 11.	5
Artículo 12.	5
Artículo 13.	5
Artículo 14.	5
<i>Disposiciones adicionales</i>	5
Disposición adicional primera.	5
Disposición adicional segunda.	6
<i>Disposiciones transitorias</i>	6
Disposición transitoria única.	6
<i>Disposiciones derogatorias</i>	6

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición derogatoria única.	6
<i>Disposiciones finales.</i>	6
Disposición final primera.	6
Disposición final segunda. Disponibilidades presupuestarias y financieras..	6
Disposición final tercera. Desarrollo y aplicación.	6
Disposición final cuarta. Pago de ayudas..	6
Disposición final quinta. Aplicación temporal..	6

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 6 de noviembre de 2017

Norma derogada, con efectos de 7 de noviembre de 2017, por la disposición derogatoria única 2.a) del Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre. [Ref. BOE-A-2017-12725](#)

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:

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículos 1 a 9.

(Derogados).

CAPÍTULO II

Prima de funcionamiento

(Suprimido)

Artículo 9.

(Suprimido)

CAPÍTULO III

Fondo de reestructuración

Artículo 10.

(Derogado).

CAPÍTULO 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 o a terceros, para las construcciones y transformaciones indicadas en los artículos 6 y 7 de este real decreto así como, para los créditos a la exportación, a buques de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100.

A los efectos de determinar las condiciones de financiación previstas en el artículo 12, será de aplicación lo dispuesto en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques, aprobado en el marco de la OCDE y, en lo no expresamente regulado por dicho acuerdo sectorial, se aplicará el Acuerdo general sobre líneas directrices en materia de crédito a la exportación con apoyo oficial, también aprobado en dicho marco y cuya última versión está en vigor desde el 1 de septiembre de 2011, o las versiones sucesivas del mismo

Artículo 12.

1. El importe del crédito será hasta el 80 por ciento del valor base determinado por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, una vez deducidas las ayudas que deban considerarse a estos efectos.

2. El período máximo de amortización de los créditos será de 12 años, contados a partir de la fecha que se fije para la entrega de la construcción.

3. El tipo de interés será como mínimo el tipo de interés comercial de referencia (CIRR) de la moneda en que esté denominado el crédito.

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo subvencionará con cargo a sus presupuestos y a lo largo de toda 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 un punto porcentual. El porcentaje de subvención a conceder, en su caso, será determinado por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

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 Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa la determinación del valor máximo del crédito, en función de las características de crédito que vaya a concederse y que, previamente, se haya acordado entre el armador y la entidad de financiación. A estos efectos, la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa podrá comunicar al astillero los valores provisionales solicitados, sujetos a la resolución administrativa correspondiente.

Disposición adicional primera.

Las solicitudes de primas y financiación se dirigirán a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa (Ministerio de Industria, Energía y Turismo), y se presentarán mediante cualquiera de las formas previstas en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, preferentemente, de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos: dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que se firme el contrato definitivo. Se resolverá cada solicitud 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 y financiación a la construcción naval y se 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.

Disposición adicional segunda.

(Suprimida)

Disposición transitoria única.

(Suprimida)

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.

(Suprimida)

Disposición final segunda. *Disponibilidades presupuestarias y financieras.*

La determinación de los porcentajes u otros parámetros a través de los cuales se concretan para cada periodo las ayudas públicas, a las que se refieren los artículos 10 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, Energía y Turismo requerirá informe previo del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Disposición final tercera. *Desarrollo y aplicación.*

Se autoriza a los Ministros de Industria, Energía y Turismo, de Hacienda y Administraciones Públicas y de Fomento para, en el ámbito de sus competencias, dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Disposición final cuarta. *Pago de ayudas.*

El pago de las ayudas recogidas en el presente real decreto está condicionado a la preceptiva autorización de la Comisión Europea, con arreglo a lo establecido en el artículo 108.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en el Reglamento (CE) n.º 659/99 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE.

Disposición final quinta. *Aplicación temporal.*

El presente real decreto estará vigente de acuerdo con el Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval (2011/C 364/06) y, en su defecto, con el periodo de vigencia de las disposiciones de la Unión Europea reguladoras de ayudas horizontales o sectoriales aplicables al sector de construcción naval, o aquellas disposiciones que las sustituyan.

Dado en Madrid a 11 de marzo de 1994.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de la Presidencia,
ALFREDO PÉREZ RUBALCABA

INFORMACIÓN RELACIONADA:

-Las referencias hechas al Ministerio de Industria y Energía se entienden efectuadas al Ministerio de Ciencia y Tecnología y a su organización, según establece la disposición final 1 del Real Decreto 3452/2000, de 22 de diciembre. [Ref. BOE-A-2000-23667](#).

-Las referencias hechas al Reglamento (CE) n.º 1540/98 del Consejo, de 29 de junio de 1998, se entienden efectuadas al Marco comunitario aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval, según establece el art. único.1 del Real Decreto 59/2005, de 21 de enero.

-Las referencias hechas al Ministerio de Industria y Energía, al Ministerio de Ciencia y Tecnología, al Ministerio de Hacienda y a la Dirección General de Política Tecnológica se entienden efectuadas al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, al Ministerio de Economía y Hacienda y a la Dirección General de Desarrollo Industrial, según establece el art. único.5 del Real Decreto 59/2005, de 21 de enero. [Ref. BOE-A-2005-1573](#).

-Se mantiene la vigencia, en la forma indicada por el art. único.4 del Real Decreto 59/2005, de 21 de enero [Ref. BOE-A-2005-1573](#), condicionada a normativa comunitaria.

-Las referencias sobre primas y financiación a la construcción naval que se efectúan al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, al Ministerio de Economía y Hacienda y a la Dirección General de Desarrollo Industrial, deberán entenderse realizadas al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, respectivamente según establece la disposición adicional única. [Ref. BOE-A-2013-3809](#).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.