

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 5 de noviembre de 1997

relativa a la ayuda que España se propone conceder a Astilleros Zamacona SA con respecto a cinco remolcadores

(El texto en lengua española es el único auténtico)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

(98/157/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 93,

Vista la Directiva 90/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval ⁽¹⁾, modificada por la Directiva 94/73/CE ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 4,

Después de haber emplazado a los interesados para que le presentaran sus observaciones, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 93 y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo que sigue:

I

El 20 de noviembre de 1996, la Comisión decidió incoar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 93 del Tratado con objeto de investigar la solicitud presentada por las autoridades españolas de prórroga el plazo de entrega de tres años que establece el apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE respecto de cinco buques remolcadores contratados en diciembre de 1991 por Astilleros Zamacona SA (denominados en lo sucesivo «Zamacona»), pequeño astillero situado en Bilbao. Si se aceptase la solicitud, los astilleros podrían recibir una ayuda del 9 % del valor contractual de cada

uno de los buques (es decir, el límite máximo de ayuda aplicable en 1991).

Con arreglo al apartado 3 del artículo 4 de la citada Directiva, el techo de ayuda aplicable a un contrato es el vigente en el momento de la firma del mismo, salvo si el buque se entrega más de tres años después de la firma del contrato definitivo. En estos casos, el techo será el que estuviere en vigor tres años antes de la fecha de entrega del buque. Dado que, en el presente caso, los buques no se entregaron hasta 1995-1996, normalmente el techo de ayuda aplicable sería, por lo tanto, el 4,5 %.

El párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 establece, no obstante, que la Comisión podrá prorrogar el plazo de tres años de dicha Directiva cuando lo justifique la complejidad técnica del proyecto o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero.

Dado que la Comisión no estaba segura de que se cumpliesen estas condiciones decidió iniciar el procedimiento.

La decisión de incoar el procedimiento del apartado 2 del artículo 93 se comunicó al Gobierno español mediante carta de la Comisión SG(96) D/10713, de 6 de diciembre de 1996, que se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽³⁾ en forma de comunicación a los demás Estados miembros y terceros interesados invitándoles a presentar sus observaciones.

⁽¹⁾ DO L 380 de 31. 12. 1990, p. 27.

⁽²⁾ DO L 351 de 31. 12. 1994, p. 10.

⁽³⁾ DO C 58 de 25. 2. 1997, p. 8.

II

En el transcurso del procedimiento, las autoridades españolas presentaron sus observaciones mediante carta de fecha 24 de enero de 1997. Esta información se completó con nuevos datos facilitados durante dos reuniones informales celebradas entre los servicios de la Comisión y los representantes del astillero los días 10 de abril y 28 de mayo de 1997, y mediante contactos bilaterales.

La Comisión recibió también observaciones de los Gobiernos de dos Estados miembros (Dinamarca y Reino Unido), que compartían las dudas de la Comisión en cuanto a la compatibilidad de la propuesta de prórroga del plazo de entrega con la Directiva 90/684/CEE. El Reino Unido, concretamente, señalaba que cuenta con varios astilleros en regiones sensibles que, al estar construyendo remolcadores, compiten directamente con empresas españolas tales como Zamacona. Estas observaciones se comunicaron al Gobierno español mediante carta de la Comisión de fecha 21 de abril de 1997, al tiempo que se le invitaba a presentar sus observaciones. Éstas se recibieron mediante carta de 12 de mayo de 1997.

III

En sus observaciones, las autoridades españolas reiteraron que, en su opinión, según la información suministrada anteriormente, las circunstancias que afectaban a los astilleros Zamacona deberían considerarse «perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afectaban al programa de trabajo de astillero». Concretamente, se presentaban distintos argumentos con objeto de corroborar esta afirmación, argumentos que pueden resumirse de la siguiente manera.

a) *Modificación de la legislación portuaria*

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre de 1992, sobre puertos estatales y marina mercante, que introducía un nuevo marco normativo y alteraba considerablemente la normativa sobre los servicios portuarios, especialmente el practicaje, no había sido prevista en el momento de la firma de los cinco contratos relativos a los remolcadores en diciembre de 1991.

El espíritu de la nueva Ley se imponía sobre decisiones comerciales adoptadas por los armadores un año antes de su entrada en vigor. Esto dio lugar a cambios en la propiedad de cuatro buques, a acuerdos de explotación conjunta, etc. Además, dado que la legislación concedía gran importancia a la seguridad, se introdujeron cambios en las características de los buques, tales como la construcción de dobles cascos en las cámaras de máquinas, una nueva disposición de los tanques de combustible, una

mayor potencia de los motores auxiliares, un mejor sistema de lucha contra incendios y la modificación de chimeneas y puentes con objeto de mejorar la visibilidad.

Según las autoridades españolas, las perturbaciones derivadas de la entrada en vigor de dicha Ley fueron considerables y justificables.

b) *Construcción de un nuevo puerto de armamento*

Según las autoridades españolas, la construcción del nuevo puerto de armamento por parte de la Junta del puerto de Bilbao (propietaria del terreno en el que desarrolla su actividad Zamacona) supuso una perturbación inesperada del programa de trabajo de Zamacona. Éste afirma que, aunque las disposiciones de un acuerdo de 10 de octubre de 1991 con la Junta no contenían unos plazos concretos para la finalización de los trabajos ni una descripción pormenorizada de la naturaleza de los mismos, se le aseguró verbalmente que dichos trabajos estarían finalizados el 30 de abril de 1992, a pesar de lo cual éstos no comenzaron hasta el 19 de mayo de 1992 y no finalizaron hasta el 4 de mayo de 1993. Además, el nuevo puerto no fue totalmente operativo hasta junio de 1994, una vez que el astillero hubo realizado otros trabajos y encargado las instalaciones necesarias (cableado, tomas de agua, tomas para sopletes, una grúa, dispositivos contra incendios, talleres, etc.).

Por lo que se refiere al impacto de estos trabajos sobre el programa de Zamacona, dichos trabajos consistieron en la realización de moldes de cierre de una zona a rellenar contigua a las instalaciones de Zamacona; el relleno de la zona objeto de cierre posterior; la demolición del espigón en el que se situaba la anterior zona de armamento del astillero; la construcción de un nuevo muelle de armamento. La construcción de los muelles de cierre y su relleno supuso el paso de entre 40 y 50 camiones diarios por el astillero, retrasando así los trabajos de construcción de los buques. Además, se tuvieron que ocupar el antiguo muelle de armamento del astillero y la grada principal hasta la construcción del nuevo muelle debido tanto a su uso como vía de acceso a la obra, como a la localización en ellos del área de trabajo. Según Zamacona, esto supuso la necesidad de realizar el armamento de dos de los buques que ya estaban en construcción en precarias condiciones, mientras que los demás hubieron de construirse en tierra, dentro del pabellón de reparaciones.

Según las autoridades españolas, los efectos perjudiciales para la productividad de Zamacona quedan demostrados mediante un análisis de las principales características de las actividades de Zamacona desde 1988 contenidas en el cuadro siguiente:

	Período anterior	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Contratos vigentes		6	4	3	15	3	1	11	8
Total acumulado	5	11	15	18	33	36	37	48	56
Puestas de quilla		4	5	5	6	4	5	8	12
Total acumulado		4	9	14	20	24	29	37	49
Botaduras		4	6	6	4	5	6	6	11
Total acumulado		4	10	16	20	25	31	37	48
Entregas		4	5	5	3	7	4	7	12
Total acumulado		4	9	14	17	24	28	35	47
Plantilla					54	50	74	76	82
Facturación (en miles de millones de pesetas españolas)					1 695	2 176	2 013	2 840	3 941
Facturación por persona (en millones de pesetas españolas)					31,39	43,52	27,20	37,37	48,06

Según las autoridades españolas estas cifras reflejan que:

- en 1993 se registró el menor número de contratos;
- la cartera de contratos para 1992 y 1993 no pudo respetarse satisfactoriamente, experimentando las puestas de quilla y las entregas una disminución en términos absolutos y relativos;
- en 1994, una vez finalizada las obras, se alcanzó un nivel satisfactorio de fabricación.

Igualmente, los datos correspondientes a la facturación, la plantilla y la facturación por persona reflejan que el crecimiento registrado en 1991 y 1992 se vio frenado en 1993 [a pesar de la absorción del astillero Ardeag —véase la letra c)], pero se reanudó a partir de 1994.

c) Adquisición del astillero Ardeag

Las autoridades españolas han señalado que el programa de actuación de Zamacona para el período 1991-1996 fue aprobado por el Ministerio de Industria el 18 de marzo de 1992. Posteriormente, en el marco más amplio de la reestructuración del sector de la construcción naval en España, Zamacona adquirió Ardeag, absorción que incluía tanto su cartera de pedidos como su plantilla a partir del 1 de enero de 1993. Posteriormente, Zamacona presentó un programa de actuación revisado en diciembre de 1992, que obtuvo la aprobación ministerial el 10 de marzo de 1993.

Las autoridades españolas reconocen que la absorción no justifica por sí sola la demora en la entrega de los cinco

remolcadores pero afirman que si se suma a todas las demás circunstancias del momento, se llegó a una situación de perturbación inesperada considerable y justificable. Esta perturbación era inesperada ya que la absorción no estaba prevista cuando se firmaron los contratos de los cinco remolcadores, y es justificable puesto que la absorción dio lugar a una reducción neta de la capacidad en ambos astilleros, contribuyendo así a la necesaria reconversión estructural del sector. Según las autoridades españolas, la perturbación fue considerable ya que la transferencia de los pedidos de Ardeag, y de los trabajos en curso, supusieron trabajos extraordinarios que causaron retrasos en el programa inicial de producción de Zamacona. Zamacona afirma que se vio obligado a conceder prioridad a los contratos de Ardeag y que las horas de trabajo extraordinarias representaron, según sus estimaciones, un total de 78 846 horas de trabajo/hombre (dos terminaciones, dos nuevas construcciones completas, y las correspondientes actividades de reparación y transformación que se hubieron de realizar en 1993 y 1994) que, según los cálculos de Zamacona, equivalían a algo más de diez meses de trabajo según el promedio mensual de horas de trabajo por hombre durante el período 1993-1995.

Según las autoridades españolas, el hecho de que la absorción fuese una decisión voluntaria es irrelevante a efectos de determinar si se produjo una perturbación inesperada, considerable y justificable del programa de trabajo de Zamacona, ya que el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE no establece que las circunstancias de la perturbación deben ser ajenas al astillero.

IV

Conviene recordar que el párrafo primero del apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE establece que el techo de ayuda aplicable a un contrato será el vigente en la fecha de la firma del contrato definitivo. No obstante, esta disposición no se aplicará a los buques entregados más de tres años después de la fecha de la firma del contrato definitivo; en estos casos, el techo aplicable a dicho contrato será el vigente tres años antes de la fecha de entrega del buque. El objetivo de esta última disposición es impedir que los astilleros eludan el efecto de reducción progresiva del techo de ayuda, aceptando pedidos con un nivel más elevado de ayuda al final del año natural inmediatamente antes de la aplicación de una reducción, sin que existan perspectivas reales en cuanto a la terminación de la construcción de los buques dentro de un plazo de encargo razonable.

En el presente caso, el valor contractual de los buques en cuestión era inferior a 10 millones de ecus. En diciembre de 1991, cuando se firmaron los contratos, el techo de ayuda aplicable era el 9 %. Sin embargo, como se verá más adelante, los buques no se entregaron hasta la segunda mitad de 1995 o principios de 1996, de manera que se excedió el plazo de tres años en períodos de 7 a 14 meses. En consecuencia, el techo de ayuda aplicable a estos contratos debería ser el vigente tres años antes de la fecha de entrega de los remolcadores, es decir, el correspondiente a 1992-1993, que era el 4,5 %.

No obstante, el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 de la mencionada Directiva establece que la Comisión puede prorrogar el plazo de tres años cuando lo justifique la complejidad técnica del proyecto de construcción naval, o los retrasos originados por perturbaciones inesperadas, considerables y justificables que afecten al programa de trabajo de un astillero. La solicitud de las autoridades españolas se basa en esta justificación. Las autoridades españolas sostienen que al acceder a esta solicitud no se incumplirían las condiciones de competencia en el sector de construcción naval. Sin embargo, ello permitiría a Zamacona recibir un nivel de ayuda superior al que tendría derecho a recibir lo que supondría una ventaja competitiva sobre los demás astilleros. Además, acceder a dicha solicitud equivaldría a sentar un importante precedente, ya que hasta la fecha la Comisión ha interpretado el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 de la mencionada Directiva de una manera restrictiva y sólo ha aprobado una solicitud de amplia-

ción, basándose en la complejidad técnica del proyecto de construcción naval.

V

El análisis de los documentos contractuales permite obtener los datos que se exponen a continuación: los cinco contratos se firmaron en diciembre de 1991 (junto con otros once contratos de los cuales sólo uno entró efectivamente en vigor). El plazo de entrada en vigor (cláusula 18 de los contratos) se retrasó en varias ocasiones, yendo desde el 30 de abril de 1992 hasta el 30 de diciembre de 1992, y estaba condicionado a un primer pago del armador. La cláusula 10 de los contratos establecía que el período de construcción sería de catorce meses a partir de la fecha de entrada en vigor (salvo en el caso del contrato nº 300, que contemplaba un plazo de construcción de 14 a 16 meses), a menos que el astillero notificase a los armadores la imposibilidad de respetar este plazo por razones ajenas a la voluntad de Zamacona (es decir, por motivos de fuerza mayor). La cláusula 18 de todos los contratos excepto el contrato nº 300 establecía asimismo que, en el caso de no entrar en vigor en la fecha prevista, los contratos serían nulos de pleno derecho.

El 25 de noviembre de 1992 se modificaron dos contratos (nº 318 y nº 319) para ampliar hasta el 31 de julio de 1994 como máximo el plazo de entrada en vigor (prorrogando el plazo inicial en otros 19 meses). El 20 de diciembre de 1993 se firmaron unas *addenda* a los contratos nº 318 y nº 319, para modificar las especificaciones de los buques (en ambos casos con el efecto de reducir ligeramente el precio contractual) y otro *addendum* el 5 de marzo de 1994 estableciendo para esta fecha la fecha de entrada en vigor de los contratos. El 10 de mayo de 1994 se firmaron *addenda* a los contratos nº 300 y nº 301 para revisar las especificaciones de los buques (aumentando el precio contractual en aproximadamente un 30 %) y para fijar para esta fecha la entrada en vigor de los contratos (aparentemente se firmó el 28 de abril de 1995 otro *addendum*, cuyos pormenores se desconocen, al contrato nº 301). El 20 de marzo de 1994 se firmó un *addendum* al contrato nº 320, revisando las especificaciones del buque (aumentando ligeramente el precio contractual) y estableciendo para esta fecha la entrada en vigor del contrato.

Por último, en 1994, después de su entrada en vigor, cuatro de los cinco contratos fueron cedidos a otros armadores.

Estos hechos pueden resumirse en el cuadro siguiente:

Nº	Fecha del contrato	Entrada en vigor inicial	Modificación del contrato	<i>Addendum</i> nº 1	Nueva entrada en vigor	<i>Addendum</i> nº 2	Fecha real de entrada en vigor	Cesión del contrato	Plazo de construcción	Fecha real de entrega
300	16.12.91	30.4.1992, condicionada al primer pago del armador		10.5.94	10.2.94		10.5.94	12.5.94	14-16 meses	19.10.95

Nº	Fecha del contrato	Entrada en vigor inicial	Modificación del contrato	Addendum nº 1	Nueva entrada en vigor	Addendum nº 2	Fecha real de entrada en vigor	Cesión del contrato	Plazo de construcción	Fecha real de entrega
301	30.12.91	30.11.1992, condicionada al primer pago y confirmación por escrito del armador		10.5.94	10.2.94	28.4.95	10.5.94	22.12.94	14 meses	14.5.96
318	27.12.91	30.12.1992, condicionada al primer pago y confirmación por escrito del armador	25.11.92	20.12.93	31.7.1994, condicionada al primer pago y confirmación por escrito del armador	5.3.94	5.3.94		14 meses	11.7.95
319	27.12.91	30.12.1992, condicionada al primer pago y confirmación por escrito del armador	25.11.92	20.12.93	31.07.94	5.3.94	5.3.1994, con <i>addendum</i> nº 2	6.3.94	14 meses	26.7.95
320	27.12.91	30.12.1992, condicionada al primer pago y confirmación por escrito del armador		20.3.94	20.3.1994, con desembolso a la firma del <i>addendum</i>		20.3.94	12.4.94	14 meses	19.10.95

Como puede observarse, el plazo de entrega de tres años establecido en el apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE fue superado en períodos de 7 a 14 meses; además, se excedieron los plazos de entrega inicialmente previstos en los contratos en los siguientes períodos:

- contrato nº 300: 2 años y 2 meses,
- contrato nº 301: 2 años y 4 meses,
- contrato nº 318: 1 año y 4 meses,
- contrato nº 319: 1 año y 5 meses,
- contrato nº 320: 1 año y 7 meses.

Además, en vista de los retrasos en la entrada en vigor y demás modificaciones, resulta extremadamente dudoso que los contratos de 1991 puedan considerarse definitivos a los efectos de lo dispuesto en el párrafo primero del apartado 3 del artículo 4 de la mencionada Directiva, que establece que el techo de ayuda aplicada será el «vigente en la fecha en que se firme el contrato definitivo» (el subrayado se ha añadido). Estas dudas se refieren particularmente a los contratos nº 301 y nº 320, que, en principio, deberían haber sido declarados nulos y sin valor de conformidad con lo establecido en los contratos iniciales, al incumplir los armadores las obligaciones establecidas en la cláusula 18 en relación con la entrada en vigor; y para los contratos nº 300 y nº 301 en los que los precios experimentaron un incremento significativo.

Los hechos que se acaban de exponer constituyen motivos suficientes para concluir que no se han cumplido las condiciones pertinentes para la ampliación del plazo de entrega previsto en el apartado 3 del artículo 4 de la mencionada Directiva.

VI

Con respecto a las alegaciones de las autoridades españolas en apoyo de la ampliación solicitada, conviene recordar que la redacción del párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 de la mencionada Directiva exige que la Comisión determine si el retraso en la entrega de los buques ha sido originado por una perturbación inesperada, considerable y justificable que afecte al programa de trabajo del astillero. Ninguno de los argumentos presentados por las autoridades españolas demuestra que se haya cumplido esta condición.

La modificación de la legislación portuaria ha constituido, al parecer, un acontecimiento repentino e imprevisible en diciembre de 1991, cuando se firmaron los contratos. No obstante, no se ha aportado ninguna prueba de que este acontecimiento inesperado perturbase el programa de trabajo de Zamacona, provocando un retraso en la entrega de los buques. La nueva legislación hizo que reinara la incertidumbre entre los armadores, llevándoles a retrasar la entrada en vigor de los contratos. Los armadores decidieron igualmente introducir importantes modificaciones en el diseño y especificaciones de los buques, no sólo para tener en cuenta el nuevo marco normativo, sino también (como se observó en el escrito de apertura del procedimiento) la devaluación de la peseta (que había aumentado los costes; por ejemplo en el caso de los motores de propulsión alemanes inicialmente especificados, que se sustituyeron por máquinas menos costosas), lo cual, juntamente con la necesidad de obtener la finan-

ciación precisa, constituyó un nuevo factor de retraso de la entrada en vigor de los contratos por parte de los armadores. Es obvio que fue este factor el que retrasó la entrega de los buques, y no una perturbación en el programa de trabajo de Zamacona.

En cuanto a la construcción del nuevo muelle de armamento, este acontecimiento no parece que fuera imprevisible en diciembre de 1991, cuando se firmaron los contratos, ya que, antes de tal fecha, la Junta del puerto de Bilbao había terminado un proyecto de remodelación de sus instalaciones que habría significado la desaparición de la zona de muelles de Zamacona, utilizada para armamento y reparación de buques. Esto llegó a arrojar serias dudas sobre la existencia misma de los astilleros, hasta que en octubre del mismo año la Junta del puerto de Bilbao y Zamacona acordaron contractualmente la sustitución del espigón demolido por un nuevo muelle.

Por lo que se refiere a la importancia de la perturbación, es obvio que las obras perjudicaron las actividades de Zamacona durante todo el año 1992 y hasta mayo de 1993, aunque debe observarse que las puestas de quilla, las botaduras y las entregas no parecen haber sido significativamente inferiores a los niveles anteriores, a pesar de las afirmaciones de Zamacona en sentido contrario.

No obstante, no existen pruebas de que la perturbación ocasionase un retraso en la entrega de los remolcadores. En particular, no existen pruebas de que Zamacona, conforme, por ejemplo, a la cláusula 10 de los contratos, notificase a los armadores que debía retrasar la entrega de los buques debido a la perturbación de su programa de trabajo. Esto no es sorprendente, ya que los contratos no entraron en vigor hasta marzo/mayo de 1994, casi un año después de la finalización de las obras e inmediatamente antes de que Zamacona terminase el encargo del nuevo muelle.

Por último, con respecto a la adquisición del astillero Ardeag a partir del 1 de enero de 1993, este acontecimiento no era previsible en diciembre de 1991 cuando se firmaron los contratos, por lo que constituye un acontecimiento inesperado. El efecto sobre Zamacona, en términos de incorporación de plantilla adicional y de absorción de la cartera de pedidos de Ardeag, fue también considerable. No obstante, a pesar de las aseveraciones españolas en sentido contrario, es importante observar que la absorción fue una decisión comercial de Zamacona (que también le permitió beneficiarse de ayudas a la inversión por un importe total de 559 millones de pesetas españolas) y las consecuencias en cuanto al incremento y a la posible perturbación del programa de trabajo de Zamacona no eran imprevisibles en tales circunstancias.

En lo que respecta a la importancia de estos efectos, las propias autoridades españolas al parecer reconocen que no fue tanta que justificase un retraso en la entrega de los cinco remolcadores. Según Zamacona, el trabajo adicional a que dio lugar por la absorción equivalió a 78 846 horas/hombre (de las cuales las dos nuevas construcciones

representaron más de 41 000 horas, es decir, más del 50 %). Zamacona estima que esto equivale a unos 10 meses de trabajo. Sin embargo, es difícil seguir estos cálculos, ya que existen puntos incongruentes con los datos suministrados en relación con los efectos de la construcción del nuevo muelle de armamento (que, al parecer, incluyen datos de la plantilla y contratos anteriores de Ardeag, y muestran que en 1993 sólo entró en vigor un contrato de nueva construcción). Aun aceptando la estimación de 10 meses de trabajo adicional, ello no justificaría el retraso sobre las fechas iniciales de entrega de los buques, que superó con creces los 10 meses. Pero, lo que es más importante aún, al igual que en el caso del nuevo muelle de armamento, no se ha presentado prueba alguna en apoyo de la afirmación de Zamacona de que la perturbación ocasionada por la absorción le obligó a retrasar la entrega de los buques. Todo ello viene a confirmar que el motivo de los retrasos en la entrega de los buques se debió a la decisión de los armadores de retrasar la entrada en vigor de los contratos.

VII

A la luz de todo lo expuesto, debe concluirse que existen serias dudas de que los contratos n° 300, n° 301, n° 318, n° 319 y n° 320, firmados en diciembre de 1991, fuesen efectivamente contratos definitivos. Debe concluirse, asimismo, que el retraso en la entrega de los cinco remolcadores contemplados en estos contratos no se debió a una perturbación inesperada, considerable y justificable en el programa de trabajo de Zamacona. En consecuencia, no se reúnen las condiciones establecidas en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE, y el nivel de ayuda concedida para estos cinco remolcadores no debe exceder del techo de ayuda vigente tres años antes de la fecha de entrega efectiva de los buques, es decir, el 4,5 %. Cualquier decisión diferente crearía un peligroso precedente, con graves consecuencias para el control de las ayudas de Estado en el sector de la construcción naval.

Puesto que las autoridades españolas han asegurado que no se ha concedido aún una ayuda superior al 4,5 % para los contratos de que se trata, no es necesario disponer el reembolso de la misma,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se declara incompatible con el mercado común la propuesta de España de conceder una ayuda, en forma de subvención directa, a Astilleros Zamacona SA por un valor máximo del 9 % del valor contractual antes de la ayuda, para cinco contratos de remolcadores (n° 300, n° 301, n° 318, n° 319 y n° 320), firmados en diciembre de 1991, ya que dicha ayuda no cumple lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE.

Artículo 2

España reducirá el nivel de ayuda propuesta para los cinco contratos, de tal forma que se garantice que el nivel de ayuda respecto de cada uno de los buques no exceda del 4,5 % del valor contractual antes de la ayuda, de conformidad con el techo común correspondiente a 1992 y 1993, establecido por la Comisión de conformidad con lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del artículo 4 de la Directiva 90/684/CEE.

Artículo 3

España informará a la Comisión, dentro de los dos meses siguientes a la notificación de la presente Decisión, acerca de las medidas que hubiere adoptado en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 5 de noviembre de 1997.

Por la Comisión
Karel VAN MIERT
Miembro de la Comisión
