

**13541** ENTRADA en vigor del Acuerdo especial para el desarrollo de programas de cooperación en materia socio-laboral entre el Reino de España y la República Argentina, hecho en Buenos Aires el 29 de octubre de 1987 y publicada su aplicación provisional en el «Boletín Oficial del Estado» número 51, de fecha 29 de febrero de 1988.

El Acuerdo especial para el desarrollo de programas de cooperación en materia socio-laboral entre el Reino de España y la República Argentina, hecho en Buenos Aires el 29 de octubre de 1987, entró en vigor el 8 de abril de 1991, fecha de la última de las notificaciones cruzadas entre las Partes comunicándose recíprocamente el cumplimiento de sus respectivos requisitos constitucionales, según se establece en su artículo IX.

Lo que se hace público para conocimiento general, completándose así la publicación efectuada en el «Boletín Oficial del Estado» número 51, de fecha 29 de febrero de 1988.

Madrid, 22 de mayo de 1991.-El Secretario general técnico en funciones, Aquilino González Hernando.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

**13542** REAL DECRETO 826/1991, de 24 de mayo, sobre primas a la Construcción Naval.

El sistema de ayudas del Real Decreto 1433/1987, de 25 de noviembre, sobre primas a la Construcción Naval, sustituyó al establecido por el Real Decreto 1271/1984, de 13 de junio, sobre Medidas de Reconversión del Sector, debido a la finalización de la vigencia de este último y a las necesidades de acomodación de la Legislación española sobre tal materia a las pautas marcadas por la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas, de 26 de enero de 1987, sobre ayudas a la Construcción Naval (87/167/CEE), más conocida como Sexta Directiva.

Recientemente el Consejo de las Comunidades Europeas, ha adoptado una nueva Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1990, sobre ayudas a la construcción naval (90/684/CEE) o Séptima Directiva que, básicamente, es una continuación de la Sexta Directiva con algunas modificaciones. Su periodo de aplicación será de tres años (1991 a 1993).

El capítulo IV de la Sexta Directiva estableció un periodo transitorio para la aplicación por España del capítulo II que incluía la fijación de un techo común para todas las ayudas de funcionamiento. La duración de dicho periodo transitorio se extendía durante la vigencia de la Directiva condicionándolo a que la industria de Construcción Naval Española hubiese emprendido un programa de reestructuración sistemático y específico, que incluyese reducciones de capacidad, que le permitiese operar competitivamente al final de dicho periodo y siempre que las ayudas fuesen progresivamente reducidas.

Tal programa de reestructuración había sido emprendido de hecho al amparo del Real Decreto 1271/1984, de Reconversión del Sector de Construcción Naval, algunas de cuyas medidas fueron prorrogadas con posterioridad a la publicación de la Directiva, mediante las disposiciones legales pertinentes, a fin de alcanzar los objetivos marcados en la misma.

De tales objetivos, la reducción de capacidad es un hecho perfectamente constatable al poderse verificar los cierres totales o parciales de instalaciones ya efectuados. Y es otro hecho igualmente cuantificable la importante reducción de plantillas realizada, con el fin de ajustarlas a las necesidades de la nueva capacidad global alcanzada.

Sin embargo, aun cuando el sector está llegando a operar en un entorno más cercano al umbral de rentabilidad, lo que previsiblemente le permitirá a corto plazo competir con éxito frente a otros países comunitarios dentro del mismo marco de ayudas que autorice la Directiva Comunitaria, parece aún necesario corregir ciertos desequilibrios surgidos tras el brusco descenso de capacidad y plantillas realizado en los últimos años en España, que ha venido acompañado, al comienzo de la reconversión, de una escasez de cartera de pedidos y posteriormente de un importante incremento de costes originados primordialmente por el retraso sufrido en la aprobación por la CEE de las ayudas correspondientes al Real Decreto 1433/1987.

Asimismo, es preciso terminar de abordar las necesarias mejoras tecnológicas que permitan alcanzar los niveles de productividad que ya han logrado algunos astilleros comunitarios. De hecho, la mayor

actividad productiva desarrollada en los dos últimos años en el conjunto del sector está posibilitando la progresiva implantación de nuevos sistemas informatizados de diseño, gestión, planificación, etc., así como de innovaciones tecnológicas productivas, que están dando los primeros resultados satisfactorios. Sin embargo, la actividad a desarrollar en este campo de la productividad debe plantearse con objetivos más ambiciosos que permitan a la Construcción Naval española dar alcance, en un plazo razonable de tiempo, a otros países de nuestro entorno cuya evolución en este sentido está siguiendo durante los últimos años un ritmo permanentemente ascendente.

Por todo ello, España ha presentado a la Comunidad un programa de reestructuración complementario (periodo 1991-92), que incluye las acciones tecnológicas y laborales necesarias para que los astilleros nacionales puedan ser competitivos con el mismo nivel de ayudas que los de otros países comunitarios a partir de 1992. Tal programa, aprobado por la Comisión de las Comunidades Europeas, ha dado origen a que en la Séptima Directiva, en su artículo 9, también se incluya un régimen especial para España.

La condición impuesta, en las Directivas Sexta y Séptima, no sólo a España sino al resto de los Estados miembros, de que las ayudas sean progresivamente reducidas, se ha venido cumpliendo, al ajustarse en cada momento las ayudas a los contratos, a los límites establecidos por la Comisión de las Comunidades Europeas. El presente Real Decreto contempla una reducción adicional a las ayudas que establecía el Real Decreto 1433/1987, de 25 de noviembre, sobre primas a la Construcción Naval, ajustándolas a los nuevos techos establecidos para 1991 por la Comisión de las Comunidades Europeas y permitiendo, además, la posibilidad de futuras variaciones.

Por los motivos expuestos anteriormente, se mantiene en el presente Real Decreto la prima de reestructuración creada anteriormente con el objetivo de ayudar a conseguir la competitividad y permanencia en el mercado del sector. Sin embargo, los logros ya alcanzados aconsejan reducir su nivel al 3 por 100 del valor base de los buques en lugar del 5 por 100 fijado anteriormente.

Desaparece la prima específica, que figuraba en el Real Decreto anterior, por un montante máximo del 5 por 100, cuyo doble destino de crear un fondo de ajuste financiero para cada astillero e incentivar la contratación de buques de características técnicas especiales, no parece ya necesario mantener.

Se mantiene la prima de producción, si bien limitada a dos gamas en función del valor base de los contratos para nuevas construcciones, reduciendo el porcentaje máximo al 13 por 100 en lugar del 23 por 100.

Se mantiene la prima de compensación de aranceles, que no tiene carácter de subvención, previéndose su progresiva reducción hasta su desaparición en función de la evolución de los derechos arancelarios.

El derecho a la percepción total de estas primas estará supeditado, no sólo a la total realización de la obra sobre la cual se haya convenido la ayuda, sino también a la presentación, aprobación y razonable cumplimiento de un programa individual del astillero que incluya no solamente compromisos de producción y económico-financieros, sino los que corresponden a las necesarias mejoras de productividad desglosadas en los distintos factores de producción, así como las acciones comerciales necesarias para mantener y ampliar el mercado interior y exterior.

Asimismo, es preciso mantener dentro de unos márgenes razonables la producción máxima para el sector indicada en el Programa de Actuación del Sector de Construcción Naval presentado a la Comisión de las Comunidades Europeas en noviembre de 1988, por lo que en caso de superarse dicho nivel global de producción se podrán aplicar las correspondientes reducciones de ayudas a las Empresas que claramente hayan superado sus niveles individuales aprobados.

También se considera necesario, a los efectos de concesión de ayudas, que se regulan en este Real Decreto seguir manteniendo la ordenación del sector en los dos subsectores, el de grandes astilleros y el de pequeños y medianos astilleros de la misma manera que ya establecía el Real Decreto 1433/1987.

Finalmente, la participación de las Comunidades Autónomas afectadas en la gestión de las ayudas que se regulan queda articulada, en las distintas actuaciones que se llevarán a cabo, a través de su presencia en la Gerencia del Sector Naval creada por el Real Decreto 1271/1984, ya que es éste el órgano de gestión al que se encomiendan las actuaciones preparatorias y la propuesta de concesión de las ayudas.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Comercio y Turismo y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de mayo de 1991,

DISPONGO

CAPITULO PRIMERO

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 1.º 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, Comercio y Turismo, a propuesta de la Gerencia del Sector Naval.

Art. 2.º 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.º y 7.º

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.

Art. 3.º 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.

Art. 4.º Las ayudas a la construcción naval que se regulan en este Real Decreto, podrán ser percibidas por las Empresas definidas en el artículo 2.º por las construcciones y transformaciones que se definen en los artículos 6.º y 7.º

Art. 5.º 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.º deberán presentar un programa de actuación a la Dirección General de Industria, a través de la Gerencia del Sector Naval, según los criterios que ésta establezca. Dichos programas contemplarán objetivos claros de mejoras de productividad y calidad desglosados en los distintos factores de producción, incluyendo las necesarias innovaciones tecnológicas de diseño, gestión, planificación y producción, mejoras de la estructura laboral y de los sistemas de incentivos ligados a la productividad y su repercusión en la actividad productiva y económico financiera de la Empresa, así como de las acciones de tipo comercial precisas para mantener y ampliar el mercado disponible en la actualidad.

Tales programas deberán incluir ciertos parámetros relativos a la evolución previsional, tanto económico-financiera como de productividad de los astilleros. Estos parámetros se definirán por la Gerencia del Sector Naval previamente a la presentación de los programas.

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 le 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.

Art. 6.º 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 u 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.

Art. 7.º Se entenderá por transformaciones aquellas que se realicen sobre los artefactos navales, definidos en el artículo 6.º, cuyo arqueo bruto (GT) sea igual o superior a 1.000 antes 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.

Art. 8.º Se entenderá por valor base de una construcción o transformación aquel 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 producción

Art. 9.º Se establece una prima a la producción con los siguientes valores:

1.º Para nuevas construcciones de buques cuyo valor base sea inferior a 10.000.000 de ECU\$ hasta el 9 por 100 del valor base.

2.º Para nuevas construcciones de buques cuyo valor base sea igual o superior a 10.000.000 de ECU\$ hasta el 13 por 100 del valor base.

3.º Para transformaciones de buques hasta el 9 por 100 del valor base.

Los porcentajes indicados anteriormente serán reducidos en los equivalentes a las ayudas que pueda recibir el astillero o el armador, cuya procedencia sea directamente de las Administraciones Públicas o a través de terceros, según los criterios establecidos en la Séptima Directiva. Igualmente podrán reducirse tales porcentajes en el caso de que la producción del astillero supere sustancialmente el valor previsto en su programa de actuación aprobado.

Para los buques pesqueros con destino a armadores pertenecientes a la CEE las ayudas serán exclusivamente las que se concedan a estos últimos según los criterios establecidos en el Reglamento (CEE) 4028/1986, del Consejo de las Comunidades Europeas y disposiciones comunitarias o nacionales que, respectivamente, lo complementen o desarrollen.

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

## CAPITULO III

### Prima de compensación de aranceles

Art. 10. Esta prima, que por su propia finalidad, no tiene carácter de subvención, representa una compensación parcial de los derechos arancelarios aplicables a los materiales y equipos para buques, y podrán tener derecho a su percepción las Empresas definidas en el artículo 2.º

Se prevé la siguiente evolución de su valor en porcentaje sobre el valor base:

Durante el año 1991: 1,25 por 100.

Durante el año 1992: 0,55 por 100.

A partir de 1993: 0,00 por 100.

## CAPITULO IV

### Prima de reestructuración

Art. 11. 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 en el 3 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.

La cuantía de la distribución del fondo destinado a cada concepto de reestructuración así como las condiciones para acceder a sus beneficios será determinada, según las necesidades y la evolución del sector, por la Dirección General de Industria del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo a propuesta de la Gerencia del Sector Naval.

## DISPOSICION ADICIONAL

Las solicitudes de primas se presentarán en la Gerencia del Sector Naval dentro de los dos meses siguientes a la fecha en que se firme el contrato definitivo.

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 las Comunidades Europeas acepte la prórroga del plazo de tres años.

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

#### DISPOSICION TRANSITORIA

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 1991, tendrán derecho a las ayudas establecidas en el Real Decreto 1433/1987. Si la solicitud de primas se ha presentado a partir del 1 de enero de 1991, tendrán derecho a las ayudas establecidas en el presente Real Decreto.

#### DISPOSICION DEROGATORIA

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 11 y en la disposición transitoria, quedan derogados en el Real Decreto 1433/1987 y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto.

#### DISPOSICIONES FINALES

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 1991, así como las incluidas en la segunda frase de la disposición transitoria.

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

Segunda.-Se faculta al Ministerio de Industria, Comercio, y Turismo en el ámbito de su competencia para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto, que entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 93.3 del Tratado Constitutivo de la CEE.

Dado en Madrid a 24 de mayo de 1991.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Industria, Comercio y Turismo,  
JOSE CLAUDIO ARANZADI MARTINEZ