

TEXTO DEL REAL DECRETO 442/1994 CON LAS MODIFICACIONES  
INTRODUCIDAS POR LOS REALES DECRETOS 1395/1995,1562/1997, 2600/1998  
3452/2000, 1274/2003, 59/2005 y 1619/2007

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, Turismo y Comercio, a propuesta de la Gerencia del Sector de la Construcción 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.

Se considerará 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.

(arts. 3 y 4 suprimidos)

## Artículo 5.

Las empresas de construcción naval, que dispongan de la autorización administrativa prevista en la disposición adicional decimoctava de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, para realizar las construcciones o transformaciones a que se refieren los artículos 6 y 7 del presente Real Decreto, podrán ser beneficiarias de las ayudas previstas en el mismo, previa aprobación por la Dirección General de Desarrollo Industrial de programas específicos de mejora de la competitividad.

Los requisitos para la presentación y los criterios para la aprobación de los citados programas serán definidos por la Dirección General de Desarrollo Industrial y deberán orientarse prioritariamente a la mejora de la competitividad, mediante proyectos de colaboración horizontales y verticales. En la evaluación, aprobación y control de la ejecución de los proyectos, la Dirección General de Desarrollo Industrial velará especialmente por que se mantengan las capacidades del sector dentro de los límites que, en su caso, puedan establecerse en cada momento.

El incumplimiento manifiesto e injustificado del programa aprobado, así como la no presentación en el plazo establecido de los datos necesarios para la elaboración de los informes periódicos que requiere el apartado 28 del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval, adoptado mediante la Comunicación de la Comisión Europea 2003/C 317/06, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, número C 317, de 30 de diciembre de 2003, o de las auditorias anuales, podrá dar lugar a la suspensión del pago de las ayudas hasta en tanto la empresa regularice la situación. Tal suspensión de las ayudas, en su caso, será decidida por la Dirección General de Desarrollo Industrial previo informe de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval. En el caso de que una empresa, a la que se hayan suspendido temporalmente las ayudas, no regularice su situación en el plazo establecido en la Resolución de suspensión, la suspensión tendrá carácter definitivo.

## Artículo 6.

A los efectos del presente Real Decreto, la construcción de artefactos navales, que realicen las empresas de construcción naval, con programas aprobados según el artículo 5, se dividirá en las siguientes categorías:

a) Artefactos navales de casco metálico que tengan la consideración de buques mercantes autopropulsados de alta mar, en el sentido del Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval, adoptado mediante la Comunicación de la Comisión Europea 2003/C 317/06, publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, número C 317, de 30 de diciembre de 2003, que se relacionan a continuación:

- i) Buques para el transporte de pasajeros, mercancías o ambos, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100.
- ii) Buques para servicios especializados (por ejemplo, dragas, y rompehielos) de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100.
- iii) Remolcadores de una potencia igual o superior a 365 KW.
- iv) Buques de pesca de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, cuando se trate de créditos a la exportación y ayudas al desarrollo, si se ajustan a lo dispuesto en el acuerdo de la OCDE de 1998 sobre líneas directrices en materia de créditos a la exportación que se benefician de un apoyo oficial y en su Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques o en cualquier otro acuerdo que los modifique o reemplace, así como en las normas comunitarias sobre ayudas estatales a la pesca y la acuicultura.
- v) Cascos no finalizados de los buques mencionados en los puntos i) a iv), móviles y a flote.

A efectos de lo anterior, se entenderá por buque autopropulsado de alta mar todo buque cuyo sistema permanente de propulsión y de gobierno le confiera todas las características necesarias para la navegación autónoma en alta mar. Quedarán excluidos los buques militares (es decir, los buques que, de acuerdo con sus características estructurales básicas y su capacidad, estén destinados específicamente a ser empleados para fines militares, tales como buques de guerra y otros buques para acción ofensiva o defensiva) y las modificaciones hechas o los dispositivos añadidos a otros buques con fines exclusivamente militares, siempre que las medidas o prácticas aplicadas a estos buques, a esta modificaciones o a estos añadidos no constituyan medidas encubiertas a favor de la construcción naval mercante incompatibles con la normativa relativa a ayudas estatales.

b) Artefactos navales de otras categorías, que no tengan la consideración de buques mercantes autopropulsados de alta mar, y a los que no les serán de aplicación las ayudas de funcionamiento contempladas en el capítulo II, ni las de reestructuración del capítulo III del presente Real Decreto.

#### Artículo 7.

Se entenderá por transformaciones aquellas que se realicen sobre los artefactos navales, definidos en el artículo 6, cuyo arqueado 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 aquel sobre el que se apliquen los porcentajes de primas que correspondan. El valor base será determinado por la Gerencia del Sector de la Construcción 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 de hasta el 6% del valor base para los tipos de buques de nueva construcción siguiendo los criterios establecidos en el Reglamento (CE) N° 1177/2002 de Consejo de 27 de junio de 2002, relativo a un mecanismo de defensa temporal para la construcción naval.

Esta prima sólo se podrá conceder si un astillero de Corea del Sur ha ofrecido un precio inferior por el mismo contrato. Con el fin de confirmar este extremo, y como norma general, deberá presentarse una copia del contrato del astillero competidor de Corea del Sur. Si esto no fuera posible, debido a razones de confidencialidad o a otros motivos, el astillero constructor y el comprador deberán presentar declaraciones por escrito confirmando la existencia de la oferta coreana.

El porcentaje máximo de ayuda de funcionamiento, así como los tipos de buque que puedan acceder a ella, se ajustará en cada momento a lo que determine la normativa de la Unión Europea.

## CAPITULO III

### **Prima de reestructuración**

#### Artículo 10.

Se establece una prima denominada de reestructuración que se incorporará al fondo de reestructuración establecido en el Artículo 10 del Real Decreto 1433/1987, de 25 de noviembre, que se destinará a contribuir a la mejora de la competitividad del sector, mediante las modalidades de apoyo al sector marítimo que en cada momento resulten compatibles con

la normativa comunitaria, a excepción de las primas de funcionamiento reguladas en el capítulo II. Serán beneficiarios de estas ayudas los astilleros que cumplan con las condiciones establecidas en el Artículo 5. Asimismo y a solicitud de cualquiera de los órganos de gestión creados al amparo del artículo 10 del Real Decreto 1271/1984 de 13 de junio, sobre medidas de reconversión en el sector de la construcción naval, en el ámbito de sus respectivas actuaciones, podrán serlo aquellos organismos o entidades, cuyos fines y competencias, estén orientados a colaborar al objetivo de mejorar la competitividad del sector naval.

Solamente se generarán primas de reestructuración, en la medida que el sector de construcción naval lo requiera, en cuyo caso, la Dirección General de Desarrollo Industrial, previo informe de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval, decidirá la aplicación sobre el valor base de los contratos del porcentaje de prima de reestructuración que permita cubrir las necesidades que se planteen, porcentaje que en ningún caso podrá ser superior al 10%.

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio definirá los criterios de acceso a las ayudas a que se refiere el párrafo primero del presente artículo, que estarán orientados no solo a favorecer individualmente la competitividad de las empresas del sector, sino también a fomentar los programas de cooperación horizontal y vertical, promovidos por aquellas, que permitan continuar con el proceso de síntesis e integración de la industria naval.

#### CAPITULO IV

#### **Sistema de financiación**

Artículo 11.

Las condiciones de financiación contenidas en este capítulo se aplicarán a los prestamos que se concedan a los armadores o terceros, para las construcciones y transformaciones indicadas en los artículos 6 y 7 del presente Real Decreto.

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, el 28 de febrero de 2002, que entró en vigor el 16 de abril de 2002, en sustitución del aprobado por Resolución del Consejo de la OCDE de 3 de agosto de 1981, 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.

#### Artículo 12.

1. El importe del crédito será hasta el 80 por ciento del valor base determinado por la Gerencia del Sector de la Construcción Naval una vez deducidas las ayudas que deban considerarse a estos efectos.

2. El periodo 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, Turismo y Comercio 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 un punto porcentual. El porcentaje de subvención a conceder, en su caso, será determinado por el Ministerio de Industria Turismo y Comercio, a propuesta de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval, previo acuerdo de su Comité.

#### 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 de la Construcción 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 de la Construcción Naval podrá comunicar al astillero los valores provisionales solicitados, sujetos a la resolución administrativa correspondiente.

#### Disposición adicional primera.

Las solicitudes de primas se dirigirán a la Dirección General de Desarrollo Industrial (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio) y se presentarán a través de la Gerencia del Sector de la Construcción Naval o de cualquier 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 requerido 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 la 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 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

Se faculta al Ministro de Industria, Turismo y Comercio, al Ministro de Economía y Hacienda y al Ministro de Fomento para dictar en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto.

#### Disposición final segunda.

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 9 a 12 de este Real Decreto, se realizarán de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias y financieras previstas para cada ejercicio al que tales ayudas afectan. A este respecto, el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio requerirá informe previo al Ministerio de Economía y Hacienda.

#### Periodo de vigencia. (Apartado cuatro, artículo único RD 59/2005

El Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, de acuerdo con el citado Marco comunitario, estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2006, excepto su artículo 9, relativo a la prima de funcionamiento, que, de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 502/2004 del Consejo, de 11 de marzo de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1177/2002 del Consejo, de 27 de junio de 2002, estará vigente hasta el 31 de marzo de 2005. No obstante, si mediante otros reglamentos o normas comunitarios se prorrogaran o ampliaran estos plazos de vigencia, el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, tendrá la vigencia que se indique en dichas normas comunitarias.