

**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.