

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Ref: Eco, Fin y Fisc 6/2017/AP
Madrid, 8 de noviembre de 2017

Asunto: Subvención a la financiación de buques – RD 874/2017

Muy Srs. nuestros:

El pasado lunes, 6 de noviembre, se ha publicado en el BOE el RD 874/2017 por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, que deroga las normas anteriormente vigentes sobre esta materia, en particular el RD 442/1994 y varias normas posteriores que lo habían modificado.

En mayo de 2016 se nos había consultado un borrador de este RD que informamos favorablemente.

Como les informamos en nuestra circular de fecha 6 de mayo 2016 y referencia [Eco. Financ. y Fiscal/2016/MC](#), las justificaciones de esta nueva norma eran:

- El ahora derogado RD 442/1994 había acumulado sucesivas modificaciones y adaptaciones haciendo conveniente su consolidación.
- Los cambios en la normativa comunitaria, en particular la expiración del Marco de ayudas a la Construcción Naval (2011/C 364/06), en junio de 2014, hacían también necesaria la revisión de los fundamentos jurídicos de estas ayudas españolas.

Se ha aprovechado para separar en dos normas distintas los dos instrumentos de apoyo al sector naval que convivían en el RD 442/1994. El apoyo oficial a la financiación de buques, en forma de subvención al tipo interés se regula en el RD 874/2017 y las ayudas a actividades de I+D+i de la construcción naval, en el RD 873/2017. **Adjuntamos como anexos ambas normas.**

Respecto del primero, aparte esos nuevos fundamentos jurídicos, no aparecen cambios significativos con respecto al proyecto que nos fue consultado, ni a la normativa hasta ahora vigente, pero si resulta importante destacar dos cuestiones.

Por una parte, el artículo 3 del RD 874/2017 señala que *“podrán ser beneficiarios del apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés las entidades financieras o de crédito que concedan créditos a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles”*. Hasta ahora, el RD 442/1994 calificaba como beneficiarios de las ayudas a los astilleros.

En segundo lugar, la divisa para la denominación de los créditos. El nuevo RD dispone, en su artículo 5, que los créditos deberán estar denominados en euros.

Los demás elementos de los créditos se mantienen sin cambios, en los mismos términos del acuerdo OCDE de 2002:

- Importe máximo equivalente al 80% del valor oficial del buque determinado por Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.
- Periodo máximo de devolución de 12 años.
- El tipo de interés a abonar por el armador, será como mínimo el CIRR del euro en la fecha de formalización del préstamo. El artículo 6 del RD señala que el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad subvencionará, *“la diferencia entre el tipo de*

*interés del crédito concedido y el (CIRR) del euro en la fecha de la concesión del mismo,
con un límite en la subvención de un punto porcentual".*

El RD 873/2017 no afecta directamente a las empresas navieras, pero lo adjuntamos para su conocimiento.

Estamos a su disposición para cualquier consulta en relación con este asunto.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMPETITIVIDAD

12724 *Real Decreto 873/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula la concesión de ayudas al sector de construcción naval en materia de investigación, desarrollo e innovación.*

El sector de la construcción naval, relevante tanto desde el punto de vista económico como social, es dinámico y competitivo.

Con el fin de promover esa competitividad, la iniciativa actual LeaderSHIP 2020 de la Comisión Europea, que tiene su origen en la iniciativa LeaderSHIP 2015, aborda cuatro pilares fundamentales: la formación y el empleo; la competitividad internacional; el acceso a la financiación; la investigación, desarrollo e innovación.

Habida cuenta de las características del sector de la industria de la construcción naval y de la competencia internacional, las ayudas estatales a la construcción naval en el ámbito europeo han venido reguladas durante los últimos años por directivas, reglamentos y marcos de ayuda comunitarios específicos, siendo el último de ellos el Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval (2011/C 364/06), prorrogado hasta el 30 de junio de 2014 (2013/C 357/01). Este Marco establecía condiciones y límites particulares para el sector naval sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación.

Tras la expiración de dicho Marco, las ayudas de estado al sector en materia de I+D+i se han visto afectadas por los últimos cambios normativos comunitarios. El actual régimen de ayudas I+D+i para los años 2016-2020 a la construcción naval, notificado a la Comisión Europea con SA.43923, se basa en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, tal y como indicó la Comisión mediante la Comunicación 42410 (2015/PN).

En el ámbito nacional, de igual forma y con el objetivo de mejorar la competitividad de los astilleros españoles, el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, y sus sucesivas modificaciones, estableció el marco de apoyo institucional para mejorar la competitividad de los astilleros por medio de ayudas en materia de I+D+i, todo ello dentro de los límites comunitarios señalados.

La financiación de las ayudas horizontales en materia de I+D+i del sector ha sido posible históricamente gracias a la creación del fondo de reestructuración al amparo del Real Decreto 1433/1987, de 25 de noviembre, sobre primas a la construcción naval y mantenido por el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, y sus sucesivas modificaciones. El fondo se ha ido dotando mediante las primas de reestructuración reguladas en el citado Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, con cargo a las partidas presupuestarias del suprimido Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

Con este real decreto se suprimen las primas de reestructuración, no obstante, el fondo de reestructuración se encuentra suficientemente dotado para atender los pagos previstos hasta el 2020, derivados de las futuras concesiones de ayudas en materia de I+D+i a los astilleros. El fondo de reestructuración mantiene su fin, que es contribuir a la mejora de la competitividad del sector de construcción naval mediante las modalidades de apoyo que en cada momento resulten compatibles con la normativa comunitaria, como es el caso de las ayudas estatales de investigación, desarrollo e innovación.

Las últimas normas de aplicación del fondo de reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas en materia de I+D+i fueron aprobadas por la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, que define los criterios de acceso a dichas ayudas.

Los dos instrumentos de apoyo al sector que aún permanecen en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se separan y se regulan mediante sendos nuevos reales decretos específicos, uno para la subvención al tipo de interés, y otro para las ayudas en materia de I+D+i con cargo al fondo de reestructuración. Estos nuevos reales decretos permiten derogar el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo.

Este real decreto, por tanto, tiene por finalidad la adaptación de la norma nacional reguladora de los apoyos al sector en forma de ayudas directas en materia de I+D+i a los últimos cambios normativos comunitarios, la consolidación de las modificaciones habidas en el texto y la separación de los dos instrumentos de ayuda aún vigentes, manteniendo los apoyos en la forma de ayudas en materia de I+D+i.

Existen peculiares razones de interés público, social y económico para el desarrollo de actuaciones de impulso a la construcción naval mediante la concesión de subvenciones directas, como son: el efecto tractor en el empleo, directo e inducido, particularmente relevante en las regiones en las que las unidades productivas están localizadas, el carácter innovador de la actividad y su gran componente exportador. Asimismo, permite ofrecer posibilidades de acceso a ayudas en materia de I+D+i como las ofrecidas por el resto de Estados a sus astilleros.

Por ello, a estas ayudas, como continuación del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, les resulta de aplicación lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, relativo a las ayudas en régimen de concesión directa, siendo preciso un real decreto que, de conformidad con el artículo 28.2 de la referida ley, apruebe las normas especiales de las subvenciones reguladas en el citado artículo 22.2.c) y dé continuidad al anterior real decreto regulador de las ayudas al sector, con cargo al fondo de reestructuración.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Economía, Industria y Competitividad, previo informe del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de septiembre de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito.*

1. Constituye el objeto de este real decreto la regulación de la concesión directa de ayudas al sector de la construcción naval en España en materia de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), con el fin de potenciar la capacidad competitiva del sector y la diferenciación tecnológica de productos y procesos.

2. Las actividades a las que se refiere este real decreto deberán desarrollarse en territorio español.

Artículo 2. *Régimen jurídico.*

Las ayudas a que se refiere este real decreto se regirán, además de por lo dispuesto en el mismo, por lo establecido en las siguientes normas:

- a) Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado.
- b) Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
- c) Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- d) Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- e) Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

f) Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, por la que se aprueban las normas de aplicación del fondo de reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación.

g) Las demás disposiciones que resulten de aplicación y las que sustituyan a las anteriores.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto, se entiende por:

a) Artefacto naval: Aquel de casco metálico autopropulsado que, mediante su propulsión y gobierno permanente, tenga todas las características para la navegación autónoma, en alta mar o en vías navegables interiores y pertenezca a una de las siguientes categorías:

1.º Los buques de alta mar de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 y los buques de navegación interior de tamaño equivalente utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías.

2.º Los buques de alta mar y los buques de navegación interior para servicios especializados (por ejemplo, dragas y rompehielos) de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100.

3.º Los remolcadores de potencia igual o superior a 365 kW.

4.º Los buques pesqueros, de un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100, siempre y cuando no se conceda una ayuda al buque por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca o el instrumento que lo reemplace, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) n.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 y (CE) n.º 791/2007, del Consejo, y el Reglamento (UE) n.º 1255/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo.

5.º Los cascos no finalizados de los buques mencionados en los párrafos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, móviles y a flote.

b) Transformación: aquella que se realice sobre un artefacto naval, definido en los párrafos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º, cuyo arqueo bruto (GT) sea igual o superior a 500, después de la obra de transformación, de acuerdo con la definición de transformación del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, y cualquier normativa que lo sustituya.

Artículo 4. *Beneficiarios y requisitos.*

1. Podrán ser beneficiarios de las ayudas al sector naval en materia de I+D+i las empresas del sector naval (astilleros) autorizadas en España para la construcción de buques de casco metálico de más de 100 GT, que dispongan de autorización administrativa prevista en la disposición adicional decimoctava de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 1991.

2. No podrán tener la condición de beneficiarios:

a) Las personas o entidades en quienes concurra alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13.2 y 13.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, así como que tengan pendientes obligaciones de reintegro de subvenciones o ayudas.

A estos efectos deberán aportarse, en los términos previstos en los artículos 25 y 26 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de junio, los correspondientes certificados y declaraciones responsables.

b) Las empresas en crisis, de acuerdo al artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, tal y como vienen definidas en su artículo 2.18.

c) Las empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente, tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal o incompatible con el mercado común.

3. La presentación de la solicitud de subvención conlleva la autorización del solicitante para que el órgano concedente obtenga de forma directa la acreditación del cumplimiento de obligaciones tributarias y con la Seguridad Social a través de certificados telemáticos. El solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, en cuyo caso deberá aportar los correspondientes certificados en los términos previstos por el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

4. Son obligaciones de los beneficiarios las indicadas en el artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y en el artículo 8.1.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Artículo 5. *Financiación.*

1. Las ayudas al sector naval en materia de I+D+i serán financiadas con cargo al fondo de reestructuración, depositado actualmente en la sociedad mercantil Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión, SA (PYMAR), como entidad gestora del mismo.

2. El otorgamiento y cuantía de las ayudas quedarán supeditados a la disponibilidad de recursos del fondo de reestructuración. No obstante, el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad podrá dotar, con cargo a sus presupuestos y con un límite máximo anual de 15 millones de euros, estas ayudas, si se diesen las circunstancias de necesidad y lo estimase conveniente para continuar con las ayudas de I+D+i al sector.

3. Las aplicaciones del fondo de reestructuración deberán realizarse, previa autorización expresa del titular del Departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia para cada actuación específica, dentro de aquellas a las que se hace referencia en el presente real decreto y en la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, por la que se aprueban las normas de aplicación del fondo de reestructuración del Sector de Construcción Naval para ayudas a la investigación, desarrollo e innovación.

4. La entidad gestora será única y exclusivamente depositaria del fondo y deberá informar trimestralmente a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa de las aplicaciones realizadas en cada trimestre, así como de la situación del mismo incluyendo los nuevos devengos recibidos y el detalle de la cuenta de intereses.

Asimismo, la entidad gestora llevará a cabo la gestión de la obtención de los rendimientos financieros, mediante inversiones en deuda pública u otras autorizadas expresamente por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, los cuales se incorporarán a una cuenta de la que se llevará contabilidad separada. Las aplicaciones con cargo a dicha cuenta de intereses se realizarán mediante autorización expresa de dicha Dirección General.

Artículo 6. *Ayudas de I+D+i.*

1. Serán susceptibles de ayuda las actuaciones de I+D+i que pretendan potenciar la capacidad competitiva del sector de la construcción naval y la diferenciación tecnológica de productos y procesos. Se distinguen las siguientes actuaciones:

a) Estudios de viabilidad técnica previos a proyectos de investigación industrial o de desarrollo experimental, según se definen en el artículo 2.87) del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio.

b) Investigación industrial, según la definición del artículo 2.85) del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio.

c) Desarrollo experimental, con arreglo a la definición que realiza el artículo 2.86) del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio. Será aplicable también a las construcciones y transformaciones de artefactos navales, como prototipo de buque y sistemas.

d) Innovación en materia de procesos y organización, según las definiciones de los artículos 2.96) y 2.97) del Reglamento (UE) n.º 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio.

2. Los valores máximos de las ayudas, la intensidad de las mismas, los costes subvencionables y los criterios de evaluación de los proyectos objeto de estas ayudas cumplirán lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio y, en particular, lo establecido en la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.

3. Se establece un límite anual total de gasto para ayudas de I+D+i con cargo al fondo de reestructuración de 15 millones de euros para las solicitudes presentadas por los astilleros, de acuerdo al régimen notificado a la Comisión Europea (SA.43923).

Artículo 7. *Subcontratación.*

1. El beneficiario debe ser el impulsor y principal actor del objeto de la subvención.

2. En el caso de innovación en materia de procesos y organización, el beneficiario podrá subcontratar la actividad hasta el 100 por ciento. Los astilleros grandes empresas únicamente podrán ser beneficiarios de estas ayudas si, junto con la solicitud, declaran que el proyecto se realizará con la subcontratación de pequeñas y medianas empresas (PYME) y, durante la fase de justificación, el beneficiario acredita que las PYME han asumido un mínimo sumado del 30 por ciento del total de los costes subvencionables y aporta la declaración responsable de las PYME señalando su condición.

3. En las actuaciones de I+D, el límite máximo de subcontratación será el 50 por ciento del importe de la actividad subvencionada. En el caso de prototipo de buque y sistemas, este porcentaje se elevará al 60 por ciento.

4. No podrá concertarse por el beneficiario la subcontratación de la actividad subvencionada con las personas o entidades que recoge el artículo 29.7 de la Ley 38/2013, de 17 de noviembre.

En la fase de justificación, el beneficiario deberá aportar las declaraciones responsables de las entidades subcontratadas que acrediten que éstas cumplen, en el momento de la contratación, los requisitos establecidos por el artículo 13 de la Ley 38/2013, de 17 de noviembre.

Artículo 8. *Compatibilidad con otras ayudas.*

Estas ayudas son compatibles con las recibidas por otra Administración Pública. La cuantía de las ayudas concedidas podrá ser modificada cuando se hayan obtenido concurrentemente otras ayudas para los mismos fines y éstas superen conjuntamente el coste total de la actividad subvencionada o la intensidad permitida para las ayudas. El receptor de las distintas ayudas para los mismos fines deberá comunicarlo a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Para cualquier otro aspecto, se cumplirá con lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio.

Artículo 9. *Órganos competentes para instruir y resolver el procedimiento.*

1. El órgano competente para instruir el procedimiento es la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, que será la encargada del seguimiento de las ayudas.

El órgano instructor verificará el cumplimiento de los requisitos de las solicitudes y será el encargado de realizar, de oficio, cuantas actuaciones se estimen necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe pronunciarse en la resolución, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Para la subsanación y mejora de la solicitud se estará a lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El órgano instructor elevará la propuesta de resolución definitiva al órgano competente para resolver.

2. El órgano competente para resolver es el titular del Departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia.

La resolución será motivada, quedando acreditados sus fundamentos. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución no podrá exceder de seis meses desde la fecha de presentación de la solicitud.

Se podrán entender desestimadas las solicitudes formuladas si, transcurrido el plazo máximo para resolver, no se hubiera dictado resolución expresa, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 10. *Procedimiento.*

1. El beneficiario, o líder del proyecto en el caso de colaboración entre empresas, dirigirá la solicitud a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, en la forma establecida en el artículo 14 de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.

El efecto incentivador de las ayudas se entenderá cumplido cuando se garanticen las condiciones recogidas en el artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio. La fecha de la solicitud, en el caso de I+D e innovación en materia de procesos y organización, será siempre anterior a la fecha de inicio de los trabajos.

2. A la vista de dicha solicitud y del informe de evaluación previo de la entidad externa, independiente y debidamente acreditada, el órgano instructor redactará el correspondiente informe de evaluación, formulará la propuesta de resolución provisional, debidamente motivada, que notificará a los interesados y concederá un plazo de 10 días para presentar alegaciones. Examinadas las alegaciones aducidas, en su caso, por los interesados, el órgano instructor emitirá la propuesta de resolución definitiva que será notificada al interesado para que, en el plazo de 10 días contados a partir del siguiente al de su notificación, comunique su aceptación, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud. En caso de aceptación, deberá acreditar también en dicho plazo su condición de beneficiario, tal y como se especifica en el artículo 13 de la Ley 38/2013, de 17 de noviembre. Finalmente, el órgano competente dictará la correspondiente resolución.

Las propuestas de resolución provisional y definitiva no crean derecho alguno a favor del beneficiario propuesto, frente a la Administración, mientras no se le haya notificado la resolución de concesión.

3. Finalizado el proyecto, el beneficiario comunicará la finalización del proyecto a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, para que pueda ser realizada la comprobación material de la actuación. El órgano encargado del seguimiento de las ayudas realizará la inspección técnica y comprobación material de las actuaciones objeto de subvención.

4. El pago de la ayuda quedará sujeto a la justificación final de la actuación y al cumplimiento de las condiciones impuestas en dicha resolución. No se contemplarán adelantos o anticipos a cuenta. El otorgamiento y cuantía de las ayudas quedarán supeditados a la disponibilidad de recursos del fondo de reestructuración.

5. De acuerdo a los artículos 18 y 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se remitirá a la Base de Datos Nacional de Subvenciones información sobre las ayudas.

Artículo 11. *Justificación.*

1. La justificación de las ayudas se realizará de acuerdo con lo establecido en el capítulo IV, artículo 30 y sucesivos de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y el título II, capítulo II de su Reglamento.

Una vez realizadas las actuaciones correspondientes, las empresas beneficiarias presentarán sus justificaciones según la modalidad de cuenta justificativa, con aportación de informe de auditor. Dichas justificaciones se presentarán de una sola vez para cada proyecto individual.

2. La documentación deberá indicar de forma expresa y justificadamente que la ayuda pública recibida de I+D o innovación ha producido un verdadero efecto de incentivación.

3. Documentación de justificación. Junto a la solicitud se remitirá una memoria técnico-económica, que incluya la cuenta justificativa de los gastos del proyecto, y el correspondiente informe a emitir por el auditor.

a) En el caso de proyectos de I+D, la memoria incluirá:

- 1.º Resumen y conclusiones.
- 2.º Objetivos del proyecto.
- 3.º Actividades desarrolladas.
- 4.º Resultados obtenidos.
- 5.º Efecto incentivador.
- 6.º Anexos:

i. Informe económico.

ii. Certificados de finalización del proyecto y de que no ha recibido ningún otro tipo de subvención.

En el caso de prototipo de buque y sistemas, la memoria incluirá adicionalmente los siguientes anexos:

- i. Formato oficial de descripción del avance novedoso, según el anexo I –Documento A– de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.
- ii. Formato oficial de costes subvencionables, según el anexo I –Documento B– de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.
- iii. Certificado de arqueo con las GT's del proyecto y cálculo de CGT, en el caso de prototipo de buque.

b) En el caso de proyectos de innovación en materia de procesos y organización, se considerarán subvencionables los costes de los estudios de viabilidad efectuados durante los doce meses anteriores a la presentación de la solicitud de ayuda. La memoria incluirá:

- 1.º Resumen y conclusiones.
- 2.º Objetivos del proyecto.
- 3.º Actividades desarrolladas.
- 4.º Resultados obtenidos.
- 5.º Efecto incentivador.
- 6.º Anexos:

i. Formato oficial de descripción de la innovación, según el anexo I –Documento A– de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.

ii. Formato oficial de costes subvencionables, según el anexo I –Documento B– de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.

iii. Certificados de finalización del proyecto y de que no ha recibido ningún otro tipo de subvención.

En todos los casos, la cuenta justificativa deberá incluir un detalle pormenorizado de los costes incurridos, agrupando por cada uno de los conceptos de coste y, especificando para todos y cada uno de los costes incurridos, como mínimo:

- a) Fecha de factura.
- b) Número de factura.
- c) Fecha de pago.
- d) Proveedor.
- e) Concepto.
- f) Importe sin el Impuesto del Valor Añadido (IVA).

4. El informe a emitir por el auditor se realizará conforme a lo especificado en el anexo II de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, respecto a los procedimientos acordados de auditoría y se redactará, sellará y firmará después de que el auditor de cuentas haya verificado que:

a) Los conceptos objeto de subvención y las correspondientes facturas se adecuan, en las cuantías, conceptos y periodo de realización del gasto, a los conceptos subvencionables y que están registradas contablemente, de acuerdo con lo dispuesto en el Plan General de Contabilidad o en su correspondiente adaptación sectorial, y demás normativa de desarrollo que le sea aplicable a la entidad beneficiaria.

b) Los gastos e inversiones justificadas son coherentes con la naturaleza de las actividades subvencionadas.

El informe relativo a la revisión de cuenta justificativa será realizado, firmado y sellado por un auditor de cuentas registrado en situación de ejerciente en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas dependiente del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), a los efectos que exige la revisión de cuentas justificativas de subvenciones y de verificación de la actuación objeto de ayuda del fondo de reestructuración. Salvo que se indique expresamente lo contrario en alguna resolución de la Dirección General de Industria de la Pequeña y Mediana Empresa, no es obligatorio que el auditor que realiza la comprobación de la cuenta justificativa de una subvención, sea también aquel que realiza la auditoría de las cuentas anuales de la empresa.

Artículo 12. *Plazo de justificación.*

1. La presentación de la documentación justificativa se realizará, como máximo, en el plazo de tres meses desde la finalización del plazo establecido para la realización de la actividad objeto de la subvención.

2. El incumplimiento de la obligación de justificación determinará la declaración de pérdida de derecho a la ayuda.

3. En el caso de la justificación tardía, entendiéndose por tal la que, siendo completa, fuera presentada una vez vencido el plazo máximo de tres meses antes referido, habrá lugar igualmente a la declaración de pérdida de derecho, si bien ésta podrá graduarse, correspondiendo en todo caso una pérdida del 20 por ciento de la ayuda finalmente resultante e incrementándose dicho porcentaje a razón de un 20 por ciento adicional por cada 15 días hábiles de demora.

Artículo 13. *Pago de las ayudas.*

1. A la vista de la documentación justificativa requerida, previo informe de la Dirección General de Industria de la Pequeña y Mediana Empresa, el titular del Departamento ministerial, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia, ordenará el pago de las aplicaciones aprobadas para que sean libradas con cargo al fondo de reestructuración, o declarará la procedencia de la pérdida del derecho al cobro total o parcial e iniciará el trámite de audiencia previo a la resolución correspondiente.

2. Como requisitos previos al cobro de las ayudas correspondientes, cada empresa perceptora de las mismas, deberá justificar:

a) Mediante los correspondientes certificados, en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, solo en el caso en el que el solicitante no autorice que el órgano concedente obtenga de forma directa dicha acreditación a través de certificados electrónicos.

b) Mediante la presentación de la correspondiente declaración responsable, no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro de ayudas o subvenciones o no hallarse

sujeto a una orden de recuperación pendiente tras una Decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado común.

3. La cuantía de las ayudas concedidas podrá ser modificada cuando se hubiesen alterado las condiciones para la obtención de la subvención, así como cuando se hayan obtenido concurrentemente otras ayudas para los mismos fines y éstas superen conjuntamente el coste total de la actividad subvencionada o la intensidad permitida para las ayudas. En estos supuestos, así como en aquellos previstos en el artículo 12 de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre, la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa elevará la correspondiente resolución de declaración de pérdida de derecho al cobro de ayuda al Ministro, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia.

Artículo 14. *Infracciones y sanciones.*

1. En los supuestos de infracciones administrativas en materia de subvenciones y ayudas públicas, será de aplicación lo previsto en el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el título IV de su Reglamento.

2. Las infracciones podrán ser calificadas como leves, graves o muy graves de acuerdo con los artículos 56, 57 y 58 de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre. La potestad sancionadora por incumplimiento se ejercerá de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la misma ley.

Artículo 15. *Causas de reintegro de las ayudas.*

1. Con independencia de las devoluciones a que hubiere lugar de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, procederá el reintegro, total o parcial, y la exigencia del interés de demora desde la fecha del pago de la subvención hasta que se acuerde la procedencia del reintegro de la misma, en los supuestos regulados en el artículo 37 de la citada ley, así como en los demás previstos expresamente por el presente real decreto.

El incumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y en las demás normas aplicables, así como de las condiciones que, en su caso, se hayan establecido en la correspondiente resolución de concesión, dará lugar a la pérdida del derecho al cobro de la subvención o, en su caso, previo el oportuno procedimiento de reintegro, a la obligación de devolver las ayudas percibidas más los intereses de demora correspondientes, en el momento de detectarse el incumplimiento, conforme a lo dispuesto en el título II, capítulo I de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el título III de su Reglamento.

2. En concreto, se establecen las siguientes causas de pérdida de derecho al cobro de las ayudas:

a) Si se abandona el proyecto, o se cancela el contrato del buque y en un plazo máximo de un año el astillero no ha firmado otro contrato que permita la entrega del mismo incorporando todos los avances novedosos del proyecto correspondiente, se perderá el derecho al cobro de la ayuda concedida.

b) Si no se finaliza el proyecto, es decir, en el caso de que no se hayan culminado las actuaciones que determinaron la concesión de las ayudas, procederá la declaración de la pérdida total del derecho a las mismas salvo que quepa apreciar motivadamente que el interesado se ha aproximado de modo significativo al cumplimiento total y que ha desarrollado una actuación inequívocamente tendente a la satisfacción de sus compromisos. En este último caso, la declaración de pérdida de derecho al cobro de la ayuda podrá ser parcial y proporcionada al grado de cumplimiento, el cual será determinado por el órgano encargado del seguimiento de las ayudas en función de la importancia de los incumplimientos y su peso en el conjunto de los fines u objetivos perseguidos. En cualquier

caso, dicho grado de cumplimiento, medido en términos de presupuesto concedido, nunca podrá ser inferior al 60 por ciento.

Deberán cumplirse los requisitos establecidos en el artículo 14.6 de la Orden IET/2679/2015, de 4 de diciembre.

En todo caso, el alcance del incumplimiento será total en los siguientes casos:

- 1.º Falseamiento, inexactitud u omisión de los datos suministrados por el beneficiario que hayan servido de base para la concesión.
- 2.º Incumplimiento de la finalidad para la que la ayuda fue concedida.
- 3.º La no inscripción en los registros oficiales exigidos por la legislación para el desarrollo de la actividad financiada.

c) Si, habiéndose finalizado el proyecto, el importe de los costes subvencionables justificados fuera inferior al de los costes subvencionables estimados que determinaron el importe de la ayuda, se declarará, sin perjuicio del pago de la cantidad debidamente justificada, la pérdida parcial del derecho al cobro de la ayuda por el importe restante.

3. En caso de decisión previa por la que la Comisión haya declarado una ayuda como ilegal e incompatible con el mercado interior, la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa suspenderá todo pago de ayudas al beneficiario en tanto no reintegre el importe declarado ilegal, junto con los correspondientes intereses de demora.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio de los procedimientos.*

Las ayudas solicitadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, y anteriores a 1 de enero de 2017, se regirán por la normativa vigente al tiempo de su solicitud. Las ayudas solicitadas a partir de 1 de enero de 2017 se regirán por este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas todas las normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

2. Asimismo, quedan derogadas expresamente las siguientes disposiciones:

a) Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre, por el que se adapta la normativa sobre ayudas a la construcción naval a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

b) Los capítulos I y III del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval.

c) Los artículos 1.1.1, 2.1, 3.1, 4.1, 6.2, 7.1, 8.1 y 9.1 del Reglamento de Primas y Financiación a la Construcción Naval, aprobado por Orden de 26 de septiembre de 1994.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en las reglas 13.ª y 15.ª del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y de fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica, respectivamente.

Disposición final segunda. *Desarrollo y aplicación.*

Se autoriza al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para, en el ámbito de sus competencias, dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final cuarta. *Vigencia.*

La vigencia del presente real decreto finaliza el 31 de diciembre de 2020.

Dado en Madrid, el 29 de septiembre de 2017.

FELIPE R.

El Ministro de Economía, Industria y Competitividad,
LUIS DE GUINDOS JURADO

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ECONOMÍA, INDUSTRIA Y COMPETITIVIDAD

12725 *Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques.*

Históricamente los astilleros españoles han fabricado en sus instalaciones gran diversidad de tipologías de buques, con un elevado componente de innovación tecnológica. La alta calidad de sus productos y la adaptabilidad a los encargos a medida realizados por los armadores han hecho que el sector de construcción naval español sea actualmente identificado a nivel internacional como un sector de productos de alto grado de diferenciación. El sector tiene un componente netamente exportador y, como muestra, cabe decir que alcanzó en 2014 una tasa de exportaciones del 94%. Además, goza de un buen posicionamiento internacional en algunas de las tipologías de buques más construidas en nuestro país.

El sector ha sabido adaptarse y sobrevivir a las continuas dificultades a las que se enfrenta de forma permanente en el difícil y globalizado entorno internacional. La bajada del precio del crudo ha impactado también seriamente al sector, concentrado en los últimos años en la construcción de buques «offshore» de apoyo a las plataformas petrolíferas y su actividad relacionada, por lo que se ve ahora obligado de nuevo a realizar un enorme esfuerzo en los próximos años para diversificar sus productos.

La superación de estas continuas dificultades a lo largo del tiempo ha sido posible, entre otras razones, por el apoyo oficial dado por el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval. Este real decreto, con sus sucesivas modificaciones, establece un marco de apoyo institucional que permite mejorar la competitividad de los astilleros por medio de la concesión directa de ayudas a través de dos instrumentos: las ayudas horizontales a I+D+i y las facilidades crediticias a la construcción naval. El Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se desarrolla mediante la Orden de 26 de septiembre de 1994 por la que se aprueba el Reglamento de Primas y Financiación a la Construcción Naval.

El Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se adaptó a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones mediante el Real Decreto 1511/2005, de 19 de diciembre. Las dos últimas modificaciones del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se produjeron mediante el Real Decreto 237/2013, de 5 abril, para adecuarlo a las normas del derecho de la Unión Europea en aquel momento, y el Real Decreto 701/2013, de 20 de septiembre, de racionalización del sector público, por el que se suprime la Gerencia del Sector de la Construcción Naval y se modifica consecuentemente el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo.

Tras los numerosos años de aplicación, el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, ha acumulado una excesiva lista de sucesivas modificaciones y adaptaciones, siendo necesario su consolidación. Igualmente, los últimos cambios desde 2013 en la normativa comunitaria reguladora de las ayudas al sector aconsejan una nueva revisión de la redacción del mismo. También el último real decreto modificativo, el Real Decreto 701/2013, de 20 de septiembre, ya aconsejaba la aprobación de un nuevo texto del Reglamento de primas y financiación a la construcción naval que sustituyese al anterior, si bien se optó finalmente por incluir las disposiciones del citado reglamento reformado dentro de este real decreto, unificando todo en un mismo texto y procediendo a su derogación.

El último Marco de ayudas comunitario para el sector (2011/C 364/06) recogía explícitamente la posibilidad de aplicar al sector las condiciones del «Acuerdo de 1998 sobre directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial» de la OCDE (Acuerdo de la OCDE) y su anejo «Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de

buques» (nuevo Acuerdo Sectorial). Dicho Acuerdo de la OCDE está ahora incorporado a la normativa comunitaria mediante el Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial. Tras la expiración del Marco, es necesario igualmente actualizar las referencias normativas.

Los dos instrumentos de apoyo al sector que aún permanecen en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se separan y se regulan mediante sendos nuevos reales decretos específicos, uno para la subvención al tipo de interés, y otro para las ayudas en materia de I+D+i con cargo al fondo de reestructuración. Estos nuevos reales decretos permiten derogar el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo.

Este real decreto tiene, por tanto, el fin de adaptar la norma nacional reguladora de los apoyos al sector a los últimos cambios normativos comunitarios y consolidar las modificaciones habidas en el texto, manteniendo el apoyo oficial a los créditos concedidos por entidades de crédito a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, con los límites y condiciones señalados en el Acuerdo de la OCDE, igualándose así a las condiciones en las que compiten nuestros astilleros en el mercado internacional y favoreciendo la actividad exportadora de este sector.

Además, de acuerdo con la práctica del mercado, y en las condiciones que éste fije, las subvenciones al tipo de interés de los créditos con apoyo oficial podrán ser objeto de descuento por entidades de crédito, con lo que se transformarán en un beneficio directo para la operación, cumpliéndose así el objetivo fijado en el Acuerdo de la OCDE. Asimismo, se contempla la posibilidad de que una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado asuma las obligaciones derivadas del crédito con apoyo oficial con anterioridad a la entrega del buque, con el fin de otorgar flexibilidad a los acreditados para organizar la financiación de sus actividades.

Por otro lado, se mantiene la posibilidad del libramiento del pago de la subvención mediante la cesión a un tercero del cobro de la misma de forma irrevocable, como ya sucedía con la normativa que ahora se deroga, permitiendo con ello que la subvención sea recibida por el beneficiario en el momento de su devengo. La cesión puede realizarse a favor de un tercero, incluido Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión, SA (PYMAR), en su condición de órgano de gestión del subsector de pequeños y medianos astilleros, de acuerdo con el artículo 10.1 del Real Decreto 1271/1984, de 13 de junio, sobre medidas de reconversión del sector de construcción naval.

Al igual que el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, se mantiene la concesión directa en tanto en cuanto la concurrencia competitiva se muestra totalmente inadecuada para este tipo de actuación ya que quedarían contratos de financiación de buques firmados sin conocer la realidad de sus condiciones de financiación, quedando por tanto en desventaja evidente ante contratos firmados en otros países que sí pueden ofrecer esas condiciones de financiación y conocerlas previamente a la firma de un contrato de construcción.

Por ello, a estas ayudas les resulta de aplicación lo previsto en el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, relativo a las ayudas en régimen de concesión directa, siendo preciso un real decreto que, de conformidad con el artículo 28.2 de la referida ley, apruebe las normas especiales de las subvenciones reguladas en el citado artículo 22.2.c) y dé continuidad al anterior real decreto regulador de las ayudas al sector.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Economía, Industria y Competitividad, previo informe del Ministro de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de septiembre de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito.*

1. Constituye el objeto de este real decreto la regulación del apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos concedidos por entidades de crédito a armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles.

2. Las citadas subvenciones se otorgarán en régimen de concesión directa a solicitud de los interesados, atendiendo a su carácter singular por su interés público, económico y social derivado de las particulares circunstancias económicas y sociales del sector naval originadas por las especiales condiciones de competencia en el mercado mundial, y al amparo de lo dispuesto en los artículos 22.2.c) y 28 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 2. *Régimen jurídico.*

Las ayudas a las que se refiere este real decreto se regirán, además de por lo dispuesto en el mismo, por lo establecido en las siguientes normas:

- a) Reglamento (UE) n.º 1233/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial.
- b) Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.
- c) Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- d) Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- e) Ley 39/2015, 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- f) Las demás disposiciones que resulten de aplicación.

Artículo 3. *Beneficiarios.*

1. Podrán ser beneficiarios del apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés las entidades financieras o de crédito que concedan créditos a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles (en adelante, acreditados), esto es, las empresas de construcción naval autorizadas en España para la construcción de buques de casco metálico de más de 100 GT, que dispongan de la autorización administrativa prevista en la disposición adicional decimoctava de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991.

2. No podrán tener la condición de beneficiarios las personas o entidades en quienes concurra alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 13.2 y 13.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como las que tengan pendientes obligaciones de reintegro de subvenciones o ayudas.

3. No podrán obtener la condición de beneficiarios las empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente, tras una decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal o incompatible con el mercado común.

4. A los efectos indicados en los dos apartados precedentes, deberán aportarse, en los términos previstos en los artículos 22, 25 y 26 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, los correspondientes certificados y declaraciones responsables allí regulados.

5. Son obligaciones de los beneficiarios las indicadas en el artículo 14 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y de las Administraciones Públicas las del artículo 8.1.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Artículo 4. *Financiación.*

El apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés se financiará con cargo a las partidas presupuestarias a tal efecto del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

Artículo 5. *Actuaciones susceptibles de ayuda y características de financiación.*

1. Los criterios de acceso y procedimiento aplicables a las ayudas en forma de subvención al tipo de interés para la construcción o transformación de buques de casco metálico en astilleros españoles se regulan en este real decreto.

A los efectos de determinar el ámbito de aplicación y las condiciones del crédito subvencionado, en lo no previsto en este real decreto será de aplicación lo dispuesto en el Acuerdo sectorial sobre créditos a la exportación de buques, aprobado en el marco de la OCDE y recogido en el anexo 1 del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011, relativo a la aplicación de determinadas directrices en materia de créditos a la exportación con apoyo oficial y, en lo no expresamente regulado por dicho acuerdo sectorial se aplicará el Acuerdo de 1998 sobre líneas directrices en materia de crédito a la exportación con apoyo oficial de la OCDE, también aprobado en dicho marco y recogido en dicho Reglamento.

2. Las actuaciones susceptibles de ayuda serán los créditos para la construcción o transformación de buques de casco metálico que se concedan a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, para la ejecución de construcciones y transformaciones definidas en el citado Acuerdo sectorial. Los créditos deberán estar denominados en euros.

3. El importe del crédito subvencionado será, como máximo, el 80 por ciento del valor del buque. El valor del buque será determinado por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, y no podrá ser superior al precio del contrato de construcción o transformación del mismo más los intereses, a los que debe hacer frente el prestatario descontado el apoyo oficial, devengados en el crédito hasta la fecha prevista de entrega del buque, con un límite máximo de estos intereses del 5 por ciento del precio del contrato de construcción o transformación del buque.

4. El período máximo de amortización de los créditos será de doce años, contados a partir de la fecha que se fije para la entrega de la construcción o transformación, a intervalos regulares, normalmente de seis meses y como máximo de doce meses.

5. Los intereses deberán pagarse en intervalos de duración no superior a seis meses, debiendo efectuarse el primer pago como máximo a los seis meses de la fecha prevista de entrega del buque.

6. El tipo de interés, que debe hacer frente el prestatario descontado el apoyo oficial, será como mínimo el tipo de interés comercial de referencia (CIRR) del euro en la fecha de su formalización, de acuerdo con el artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 1233/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de noviembre de 2011.

7. Estos créditos podrán concederse por entidades de crédito, bien separadamente o mediante formación de créditos sindicados.

8. Se entenderá como crédito susceptible de ayuda aquel en el que la entidad de crédito se obligue a acreditar la entrega al acreditado de la cantidad objeto del crédito para la construcción o transformación del buque, y el acreditado a asumir las obligaciones de reembolso y costes financieros a él inherentes. Se considerará que el crédito susceptible de ayuda ha sido destinado para la construcción o transformación del buque en la medida en que se acredite que el buque se ha construido y entregado al armador. A tal fin, solo serán susceptibles de ayuda aquellos créditos para los que las garantías de naturaleza pecuniaria exigidas en su caso al acreditado no excedan del 80 por ciento del importe total del crédito. En la parte que no sean pecuniarias, se podrá constituir cualquier otro tipo de garantía, incluyendo hipotecas, avales, pagarés o cualquier otro tipo de activos financieros.

9. No será admisible la subrogación de terceros en la situación jurídica del acreditado o la asunción por terceros de sus obligaciones derivadas del crédito hasta que esté acreditada la entrega del buque, salvo que la asunción de obligaciones se realice con una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado para la cual únicamente se deberá comunicar dicha asunción al órgano instructor a través del formulario electrónico que presenta la entidad de crédito para la solicitud de la subvención, conforme a lo establecido en el artículo 7. Tras la entrega del buque, el beneficiario podrá solicitar la autorización del órgano instructor para que la devolución del crédito vivo sea asumida por una entidad de crédito, una compañía del grupo mercantil de esta o un tercero. A la

solicitud se adjuntará un certificado de asunción de deuda por el que la entidad que corresponda asuma de forma irrevocable el importe de la deuda viva del crédito, aceptando expresamente todas y cada una de las características del crédito objeto de la subvención al tipo de interés. Una vez recibido este certificado, el órgano instructor, tras las oportunas comprobaciones, entre las que está la emisión del informe económico definitivo con el valor del buque a la entrega definido en el artículo 11, dictará, si procede y en el plazo de un mes, la correspondiente resolución de autorización de la asunción de deuda a cargo de la entidad de que se trate, indicando el cuadro de amortización final.

La solicitud y el certificado se presentarán siguiendo los modelos que estarán disponibles para los beneficiarios en la sede electrónica del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. Estos documentos podrán aportarse en formato electrónico y firmarse electrónicamente. En todo caso, deberá quedar acreditada la representación de los firmantes en el documento de asunción de deuda, debiendo ser bastanteados ante la Abogacía del Estado en el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad los poderes del representante.

Artículo 6. *Cuantía de las ayudas.*

El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad subvencionará, con cargo a sus presupuestos, la diferencia entre el tipo de interés del crédito concedido y el tipo de interés comercial de referencia (CIRR) del euro en la fecha de la concesión del mismo, 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 7. *Solicitud de las ayudas.*

1. La entidad de crédito, a petición de uno de los astilleros que cumplan con la condición establecida en el artículo 3, presentará la solicitud de subvención del tipo de interés, conteniendo las menciones indicadas en el artículo 66 de la Ley 39/2015, 1 de octubre, dirigidas a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

2. En el caso de créditos sindicados, la solicitud será presentada por la entidad designada como agente, realizándose con ella todas las gestiones, si bien se considerarán beneficiarias a todas las entidades integradas en el crédito sindicado, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

3. La entidad de crédito solicitará la subvención al tipo de interés mediante la presentación de un formulario electrónico, a su disposición en la sede electrónica del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, que contendrá la información que figura en el anexo I de este real decreto, firmado por la persona apoderada por la entidad de crédito y al que se adjuntará la siguiente documentación:

- a) Contrato de crédito en el que se fijen sus condiciones.
- b) Acreditación válida del poder del firmante de la solicitud.
- c) Acreditación del cumplimiento de las obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, solo en el caso en el que el solicitante no autorice que el órgano concedente obtenga de forma directa dicha acreditación a través de certificados electrónicos, conforme a lo establecido en el artículo 22.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

4. Por su parte, tras la presentación de la solicitud por la entidad de crédito, el astillero presentará el formulario electrónico, a su disposición en la sede electrónica del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, que contendrá la información que figura en el anexo II de este real decreto, firmado por persona apoderada del astillero y al que se adjuntará, a su vez, la siguiente documentación:

- a) Contrato de construcción o de transformación firmado por el armador y el astillero, con todos los anexos, adendas o cartas relativas a dicho contrato, si existieran, y que puedan afectar a la determinación del valor del buque.

- b) Proyecto que deberá incluir la especificación de la construcción o transformación, el plano de disposición general del buque, así como un presupuesto de la obra.
- c) Permiso de construcción expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o permiso de transformación, en su caso, si resulta exigible por la normativa aplicable.
- d) Para las transformaciones, certificado de arqueo bruto (GT) del buque después de las obras.

5. Las solicitudes de la subvención del tipo de interés se presentarán cuando se disponga de la documentación indicada, no más tarde de dos meses desde la fecha de otorgamiento del crédito y nunca con posterioridad a la fecha de entrega del buque.

Artículo 8. *Instrucción y resolución del procedimiento.*

1. El órgano competente para instruir el procedimiento es la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, que será el encargado del seguimiento de las ayudas.

El órgano competente para la instrucción realizará, de oficio, cuantas actuaciones estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe formularse la propuesta de resolución.

La evaluación de las solicitudes se llevará a cabo por personal funcionario de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa y se hará por riguroso orden de entrada y cuando se disponga de la totalidad de la documentación exigida en el artículo 7.

Para la subsanación y mejora de la solicitud se estará a lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o precepto que lo sustituya.

La subvención se calculará de conformidad con lo previsto en el artículo 6 de este real decreto.

El órgano instructor formulará la propuesta de resolución, debidamente motivada, la notificará a los interesados y concederá un plazo de 10 días para presentar alegaciones.

Examinadas las alegaciones aducidas en su caso por los interesados, el órgano instructor elevará la propuesta de resolución definitiva al órgano competente para resolver.

2. El órgano competente para resolver el procedimiento es el Ministro de Economía, Industria y Competitividad, sin perjuicio de las delegaciones existentes en la materia.

La resolución será motivada, quedando acreditados sus fundamentos.

El plazo máximo para la resolución del procedimiento y su notificación es de seis meses contados desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico del Departamento ministerial. Si, transcurrido dicho plazo, el órgano competente para resolver no hubiese notificado dicha resolución, los interesados estarán legitimados para entender desestimada la solicitud, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 9. *Justificación, seguimiento y control de las ayudas.*

Semestralmente y hasta el último devengo de intereses, el beneficiario enviará a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa una certificación de los intereses liquidados y pagados, la subvención devengada y la situación del crédito, suscrita por la persona apoderada responsable, o validará la propuesta de dicha Dirección General, según el modelo disponible al efecto en la sede electrónica del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

Artículo 10. *Pago de las ayudas.*

El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad abonará al beneficiario esta subvención semestralmente, una vez queden certificados, según indica el artículo 9, el devengo de la misma, el pago de los intereses y la situación del crédito, según se disponga

en el registro electrónico del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, y quede acreditada la condición de beneficiario en cada devengo según los apartados 2 y 3 del artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

El beneficiario podrá solicitar, mediante un contrato privado con una cesión irrevocable del cobro, recibir los abonos a través de un tercero.

Artículo 11. *Comprobación de la actuación susceptible de ayuda.*

El acreditado deberá presentar el formulario electrónico que figura en el anexo III de este real decreto, junto con la siguiente documentación para la comprobación de la actuación susceptible de ayuda en los seis meses siguientes a la entrega del buque:

a) Las cuentas anuales del acreditado, referentes al último ejercicio social cerrado antes de finalizar el plazo de presentación de la documentación, donde figure el crédito recibido, y acompañadas del informe de auditoría de cuentas correspondiente. En su defecto, un balance del acreditado, donde figure el crédito recibido, referido a una fecha comprendida dentro de los seis meses anteriores a la presentación de la documentación, y acompañado del informe de un auditor independiente. En caso de que una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado haya asumido las obligaciones del crédito, este requisito se referirá a las cuentas anuales del grupo, en caso de que existiera obligación de consolidar, o de no existir esta obligación y si el crédito recibido no figura en las cuentas anuales individuales del acreditado, a un balance consolidado *ad hoc* de ambas sociedades referido a los seis meses anteriores a la presentación de la documentación junto con el informe de un auditor independiente.

b) Copia del certificado de arqueo en GT, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o la autoridad u organismo competente. En su caso, copia del certificado de navegabilidad y copia del acta de pruebas oficiales expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante o la autoridad u organismo competente. Para el caso de las transformaciones y reformas en territorio español de buques de pabellón extranjero que no requieran autorización previa del proyecto correspondiente, otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, el astillero deberá presentar la comunicación previa y la declaración responsable ante la Dirección General de la Marina Mercante dos meses antes de la entrega del buque a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, para que un funcionario público pueda visitar la obra objeto de la financiación subvencionada.

c) Detalle del cierre contable de la obra de construcción o transformación del buque, en el que, como mínimo, se acredite suficientemente la liquidación de la misma entre el armador y el astillero. Tal documentación deberá ser certificada en un informe a emitir por un auditor y expresará con detalle las alteraciones acordadas en relación con el precio final del buque, indicando su motivo (extras, abonos, partidas a revisión directa, suministros de armador, reducciones de equipos, penalidades, etc.).

d) Para las construcciones, hoja de asiento actualizada con la entrega del buque al armador, del registro marítimo correspondiente.

En el supuesto de que el acreditado sea un sujeto distinto del astillero, la documentación detallada en los párrafos b), c) y d) deberá ser proporcionada por el astillero al acreditado para su presentación como parte de la documentación adjunta al formulario del anexo III.

La Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa podrá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante la documentación de su competencia que considere necesaria para determinar que las características técnicas principales del buque objeto de financiación subvencionada, comunicadas en la concesión, coinciden con las del buque en la entrega.

Una vez recibida toda esta documentación, en el plazo de dos meses, el órgano instructor emitirá un informe económico definitivo con el valor del buque a la entrega.

Artículo 12. *Compatibilidad de las ayudas.*

1. Para la compatibilidad de estas ayudas se estará a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 1233/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo. A este respecto, el acreditado deberá comunicar si tiene concedidas o pendientes de concesión otras ayudas para la financiación del buque cuya construcción o transformación es objeto de subvención al amparo de este real decreto, en la forma prevista en el anexo III.

2. El apoyo oficial a los créditos, concedidos por las entidades de crédito para la construcción o transformación de buques, regulado en este real decreto será compatible con los créditos concedidos por el Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM) para dichos buques. El acreditado está obligado a comunicar a la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa que se ha concedido un crédito para el buque por parte del FIEM. En este caso, el valor máximo del crédito subvencionado por este real decreto será el 40 por ciento del valor del buque determinado por la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.

Artículo 13. *Publicidad.*

De acuerdo a los artículos 18 y 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se remitirá a la Base de Datos Nacional de Subvenciones la información sobre estas ayudas.

Artículo 14. *Infracciones y sanciones.*

En los supuestos de infracciones administrativas en materia de subvenciones y ayudas públicas, será de aplicación lo previsto en el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el título IV de su Reglamento.

Las infracciones podrán ser calificadas como leves, graves o muy graves de acuerdo con los artículos 56, 57 y 58 de la citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre. La potestad sancionadora por incumplimiento se ejercerá de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la misma ley.

Artículo 15. *Causas de anulación y de reintegro de las ayudas. Incumplimientos parciales.*

1. Con independencia de las devoluciones a que hubiere lugar de acuerdo con las causas de invalidez de la resolución de concesión de la subvención previstas en el artículo 36 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, procederá el reintegro, total o parcial, y la exigencia del interés de demora desde la fecha del pago de la subvención hasta que se acuerde la procedencia del reintegro de la misma al beneficiario, es decir, la entidad financiera o de crédito, en los supuestos regulados en el artículo 37 de la citada ley, así como en los demás previstos expresamente por el presente real decreto.

2. El incumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y en las demás normas aplicables, así como de las condiciones que, en su caso, se hayan establecido en la correspondiente resolución de concesión, dará lugar a la pérdida del derecho al cobro de la subvención o, en su caso, previo el oportuno procedimiento de reintegro, a la obligación de devolver las subvenciones al tipo de interés percibidas más los intereses de demora correspondientes al beneficiario, es decir, la entidad financiera o de crédito, en el momento de detectarse el incumplimiento, conforme a lo dispuesto en el título II, capítulo I de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el título III de su Reglamento.

3. En el caso de incumplimientos parciales, y siempre y cuando el cumplimiento se aproxime de modo significativo al cumplimiento total y se acredite por el interesado una actuación inequívocamente tendente a la satisfacción de sus compromisos, se determinará la cantidad a reintegrar por el beneficiario, es decir, la entidad financiera o de crédito, con arreglo al principio de proporcionalidad y en función de los costes justificados y de las actuaciones acreditadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en relación con el apartado 3.n) del artículo 17 de dicha ley.

En particular, una vez estudiada la documentación justificativa de la actuación susceptible de ayuda, según lo dispuesto en el artículo 11 del presente real decreto, procederá la pérdida del derecho al cobro del importe de la subvención, de modo que si el valor del buque a la entrega resultase inferior, en más de un 5 por ciento al valor del buque calculado en la concesión, la subvención a pagar se reducirá en la misma proporción a lo largo de la vida del crédito, previo acuerdo de inicio de pérdida de derecho al cobro y resolución correspondiente. En caso de haberse empezado a cobrar la subvención, el exceso de las cantidades percibidas se reintegrará con los intereses de demora calculados desde el momento del pago de la subvención hasta la fecha en que se acuerde la procedencia del reintegro.

4. La cancelación del contrato de construcción o transformación del buque o del contrato de financiación del buque, antes de la entrega del mismo, será causa de la pérdida de derecho al cobro de la subvención o, en su caso, de reintegro de la subvención recibida más los correspondientes intereses de demora por el beneficiario, es decir, la entidad financiera o de crédito.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio.*

En el caso de operaciones de financiación de contratos de construcción de buques que, habiendo sido realizadas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, no hayan podido ser atendidas al amparo del anterior Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, podrá reiterarse la solicitud de ayuda de acuerdo con las normas del presente real decreto, con independencia de que se haya entregado el buque y siempre que se den los siguientes requisitos:

- a) Que en el momento de formularse la primera solicitud se cumpliesen las condiciones del Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, o que, no cumpliéndose dichas condiciones, los contratos de construcción hubieran sido firmados con posterioridad al 5 de mayo de 2016.
- b) Que la nueva solicitud se presente dentro del plazo de cuatro meses a contar desde la entrada en vigor del presente real decreto.
- c) Que se hayan realizado las adaptaciones pertinentes en las operaciones de financiación para cumplir, en la fase en la que se encuentre la operación y a la fecha de presentación de la nueva solicitud, todos los requisitos establecidos en esta norma.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas todas las normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.
2. Quedan derogadas expresamente las siguientes disposiciones:
 - a) El Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval.
 - b) La Orden de 26 de septiembre de 1994, del Ministerio de Industria y Energía, por la que se aprueba el Reglamento de Primas y Financiación a la Construcción Naval.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Desarrollo y aplicación.*

Se autoriza al Ministro de Economía, Industria y Competitividad para, en el ámbito de sus competencias, dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación del presente real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final cuarta. *Periodo de vigencia.*

El periodo de vigencia del presente real decreto finaliza el 31 de diciembre de 2020.

Dado en Madrid, el 29 de septiembre de 2017.

FELIPE R.

El Ministro de Economía, Industria y Competitividad,
LUIS DE GUINDOS JURADO

ANEXO I

Solicitud de subvención al tipo de interés

1. Datos del solicitante.

Sociedad:

CIF:

Domicilio:

Nombre del representante:

Cargo del representante:

2. Datos del acreditado.

Sociedad:

CIF:

Domicilio:

País donde radica la sociedad:

3. Datos del buque a construir o transformar.

Armador contractual:

Astillero constructor/transformador:

Número de construcción⁽¹⁾:

Tipo de buque⁽²⁾:

Fecha de contrato:

Fecha entrega:

4. Datos del crédito a conceder.

Precio del buque⁽³⁾:

Importe del crédito subvencionado, a efectos del artículo 5.3 del presente real decreto:

Intereses devengados hasta la entrega:

Crédito concedido:

Moneda:

Fecha de formalización:

Tipo de interés:

Fechas liquidación intereses:

Plazo de carencia:

Plazo de amortización:

Amortizaciones:

5. Declaraciones de la entidad financiadora.

Mediante la firma de la presente solicitud, el representante de la entidad financiadora declara bajo su responsabilidad lo siguiente:

a) Que el contrato de crédito objeto de esta solicitud ha entrado en vigor anteriormente a la fecha de firma de esta solicitud.

b) Que la entidad financiadora no tiene deudas por reintegro de ayudas o préstamos con la Administración, ni está sujeta a una orden de recuperación pendiente tras una Decisión previa de la Comisión Europea que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado común.

c) Que la entidad financiadora no está incurso en ninguna de las prohibiciones a las que se refiere el artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 26 y 27 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

⁽¹⁾ En el caso de transformación, el número de obra interno.

⁽²⁾ En el caso de transformación, se referirá al tipo de buque transformado.

⁽³⁾ En el caso de transformación, precio contractual de la transformación.

6. Cumplimiento de obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social⁽⁴⁾.

- ☐ La entidad financiadora autoriza a la DGIPYME para que obtenga, de forma directa a través de certificados electrónicos, acreditación del cumplimiento por parte de la entidad financiadora de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- ☐ Se adjunta a la presente solicitud la correspondiente acreditación del cumplimiento por parte de la entidad financiadora de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social.

7. Comunicación de la asunción de obligaciones derivadas del crédito por una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado.

Una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado ha asumido las obligaciones derivadas del crédito:

- ☐ No.
- ☐ Sí.

Denominación de la sociedad	NIF	Fecha de asunción de las obligaciones del crédito

Datos de la disposición del crédito.

Fechas y cantidades previstas:

Fecha	Cantidad

8. Datos de la amortización del crédito.

Fechas y cantidades previstas:

Fecha	Cantidades amortizadas	Saldo vivo

⁽⁴⁾ Elegir una opción marcando la casilla correspondiente.

9. Datos de la subvención de intereses.

Fechas y cantidades previstas:

Fecha devengo	Subvención

Documentación a adjuntar a la presente solicitud:

- a) Contrato de crédito en el que se fijen sus condiciones.
- b) Acreditación válida del poder del firmante de la solicitud.
- c) Acreditación del cumplimiento de las obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social, solo en el caso en el que el solicitante no autorice que el órgano concedente obtenga de forma directa dicha acreditación a través de certificados electrónicos, conforme a lo establecido en el artículo 22.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

ANEXO II

Información aportada por el astillero constructor/transformador en relación con la solicitud de subvención al tipo de interés

1. Datos del astillero constructor/transformador.

Sociedad:

CIF:

Domicilio:

Nombre del representante:

Cargo del representante:

2. Datos del buque a construir o transformar.

Armador contractual:

Número de construcción⁽¹⁾:Tipo de buque⁽²⁾:

Fecha de contrato:

Fecha de entrega:

2.1 Características técnicas (según formulario electrónico).

2.2 Resumen del presupuesto (según formulario electrónico).

2.3 Condiciones del contrato de construcción (según formulario electrónico).

2.4 Programa de construcción (según formulario electrónico).

3. Declaraciones del astillero constructor/transformador.

Mediante la firma de la presente comunicación, el representante del astillero constructor/transformador declara bajo su responsabilidad que el contrato de construcción/transformación del buque referido en el apartado 2 ha entrado en vigor a la fecha de firma de esta comunicación.

4. Cálculo del arqueo bruto (GT) y del arqueo bruto compensado (CGT)⁽³⁾.☐ Proyecto de construcción de buque:

GT	
CGT	

☐ Proyecto de transformación de buque:

GT	
----	--

Documentación a adjuntar a la presente comunicación:

a) Contrato de construcción o de transformación firmado por el armador y el astillero, con todos los anexos, adendas o cartas relativas a dicho contrato, si existieran, y que puedan afectar a la determinación del valor del buque.

b) Proyecto que deberá incluir la especificación de la construcción o transformación, el plano de disposición general del buque, así como un presupuesto de la obra.

c) Permiso de construcción expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, o permiso de transformación, en su caso, si resulta exigible por la normativa aplicable.

d) Para las transformaciones, certificado de arqueo bruto (GT) del buque después de las obras.

⁽¹⁾ En el caso de transformación, el número de obra interno.

⁽²⁾ En el caso de transformación, se referirá al tipo de buque transformado.

⁽³⁾ Elegir una opción marcando la casilla correspondiente.

ANEXO III

Información justificativa de la actuación subvencionada aportada por el acreditado

1. Datos del acreditado.

Sociedad:

CIF:

Domicilio:

Nombre del representante:

Cargo del representante:

2. Datos del buque construido o transformado.

Astillero constructor/transformador:

Armador contractual:

Número de construcción⁽¹⁾:Tipo de buque⁽²⁾:

Fecha de contrato:

Fecha de entrega:

3. Declaraciones del acreditado.

Mediante la firma del presente cuestionario, el representante del acreditado declara bajo su responsabilidad lo siguiente:

a) Que el crédito que dio lugar a la subvención al tipo de interés objeto de esta comunicación, ha sido recibido en su totalidad para la construcción del buque referido en el apartado 2.

b) En relación con la posible concesión de otras ayudas:

- ☐ Que, para la construcción/transformación del buque referido en el apartado 2, el acreditado no tiene concedida ni pendiente de concesión ninguna ayuda para la financiación margen de la subvención al tipo de interés objeto de esta comunicación.
- ☐ Que, para la construcción/transformación del buque referido en el apartado 2, el acreditado tiene concedidas o pendientes de concesión las siguientes ayudas para la financiación:

Ayuda	Administración otorgante	Fecha de la resolución	Importe de la ayuda

⁽¹⁾ En el caso de transformación, el número de obra interno.

⁽²⁾ En el caso de transformación, se referirá al tipo de buque transformado.

Documentación a adjuntar a la presente comunicación:

a) Las cuentas anuales del acreditado, referentes al último ejercicio social cerrado antes de finalizar el plazo de presentación de la documentación, donde figure el crédito recibido, y acompañadas del informe de auditoría de cuentas correspondiente. En su defecto, un balance del acreditado, donde figure el crédito recibido, referido a una fecha comprendida dentro de los seis meses anteriores a la presentación de la documentación, y acompañado del informe de un auditor independiente. En caso de que una sociedad del grupo, multigrupo o asociada del acreditado haya asumido las obligaciones del crédito, este requisito se referirá a las cuentas anuales del grupo, en caso de que existiera obligación de consolidar, o de no existir esta obligación y si el crédito recibido no figura en las cuentas anuales individuales del acreditado, a un balance consolidado *ad hoc* de ambas sociedades referido a los seis meses anteriores a la presentación de la documentación junto con el informe de un auditor independiente.

b) Copia del certificado de arqueo en GT, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o la autoridad u organismo competente. En su caso, copia del certificado de navegabilidad y copia del acta de pruebas oficiales expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante o la autoridad u organismo competente¹⁰. Para el caso de las transformaciones y reformas en territorio español de buques de pabellón extranjero que no requieran autorización previa del proyecto correspondiente, otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, el astillero deberá presentar la comunicación previa y la declaración responsable ante la Dirección General de la Marina Mercante dos meses antes de la entrega del buque a la DGIPYME, para que un funcionario público pueda visitar la obra objeto de la financiación subvencionada.

c) Detalle del cierre contable de la obra de construcción o transformación del buque, en el que, como mínimo, se acredite suficientemente la liquidación de la misma entre el armador y el astillero, con revisión de los justificantes de pago. Tal documentación deberá ser certificada en un informe a emitir por un auditor y expresará con detalle las alteraciones acordadas en relación con el precio final del buque, indicando su motivo (extras, abonos, partidas a revisión directa, suministros de armador, reducciones de equipos, penalidades, etc.).⁽³⁾

d) Para las construcciones: hoja de asiento actualizada con la entrega del buque al armador, del registro marítimo correspondiente.

⁽³⁾ Debe ser proporcionado por el astillero para su presentación al acreditado.