

genere la deuda reconocida durante el período comprendido entre el 28 de marzo de 1984 y 1 de enero de 1988.

2. Se entenderá como deuda reconocida a estos efectos la resultante de la suma de la inversión material e intereses intercalarios según valores auditados a 31 de marzo de 1984. A estos valores se añadirán cada año las inversiones y gastos asociados a los programas de parada aprobados por la Dirección General de la Energía para cada grupo afectado, así como los intereses anuales que no lleguen a ser cubiertos por la compensación que aquí se regula. Igualmente, se deducirán cada año los activos objeto de compensación que sean enajenados durante el mismo. El valor considerado de estos activos será el incluido dentro de la inversión material que se reconoce incrementado en la parte proporcional que le corresponde de los intereses intercalarios. Valores de estos activos inferiores a los indicados podrán ser aceptados por la Dirección General de la Energía, previa propuesta razonada por parte de la compañía (s) propietaria (s) del activo en cuestión.

3. El tipo de interés aplicable a efectos del cálculo de intereses anuales a compensar, generados por la deuda reconocida a 31 de diciembre del año anterior, será el del valor del índice de precios al consumo de cada año incrementado en: (a) 5 puntos en 1984; (b), 4,5 puntos, en 1985; (c), 4 puntos, en 1986, y (d), 3,5 puntos, en 1987.

4. El reparto anual entre los diferentes grupos nucleares afectados, de las cantidades ingresadas en el fondo de compensación se hará proporcionalmente a la deuda reconocida para cada uno a 31 de diciembre del año anterior. Si los intereses anuales de la deuda reconocida para el conjunto de los grupos fuera inferior a la cantidad ingresada en ese año en el fondo, el superávit existente se aplicará a la reducción del déficit producido por los intereses no cubiertos en los años anteriores de este período. El valor compensado por este superávit se deducirá del valor de la deuda resultante al final del año de su compensación.

5. Caso de que alguno de los grupos nucleares afectados reactivaran su construcción, a ritmo normal, en base a los criterios de flexibilidad incluidos en el Plan Energético Nacional, o a una revisión del mismo, dejará automáticamente de estar incluido en esta compensación. El importe de la misma que recibirá el año de su reactivación será proporcional, al tiempo que durante ese año ha estado en actividad reducida con respecto al total del año.

6. A efectos de su futura compensación, las obligaciones financieras y reales a que se hace referencia en la Orden ministerial de 14 de octubre y Real Decreto 774/1984, de 18 de abril, serán a 31 de diciembre de 1987 las correspondientes a la deuda reconocida en dicha fecha, de acuerdo con los criterios incluidos en esta Resolución.

Lo que comunico a V. S.

Madrid, 21 de noviembre de 1984.—La Directora general, Carmen Mestre Vergara.

Sr. Presidente de UNESA:

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

26747

REAL DECRETO 2181/1984, de 31 de octubre, sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera.

La adecuación de la flota pesquera española en número de unidades, TRB y potencia a las exigencias actuales y de un próximo futuro, así como las modalidades de pesca para un racional aprovechamiento de los recursos, exige instrumentar un conjunto de medidas que contemplen a la totalidad de los buques pesqueros.

El Real Decreto 3240/1983, de 21 de diciembre, promulgado para una primera fase de construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera, ha demostrado ser insuficiente para cubrir las necesidades actuales y futuras.

Por tanto, se hace necesario establecer una norma que sirva para dimensionar y adecuar nuestra flota pesquera a los caladeros, tanto nacionales como foráneos, en los que pueda faenar y prepararla para el futuro, para así coadyuvar al mejor desenvolvimiento de la actividad pesquera.

En la elaboración de estas normas se ha tenido muy presente la obsolescencia y el consumo energético, así como la problemática nacional e internacional a la que se ven sometidas nuestras embarcaciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión celebrada el día 31 de octubre de 1984,

### DISPONGO: CAPITULO PRIMERO

#### Construcción de buques pesqueros

##### I. AUTORIZACION PARA CONSTRUCCION

Artículo 1.º A los efectos de facilitar la reconversión y reducción de la flota pesquera española, se podrá autorizar la construcción de buques pesqueros para las diferentes modalidades de pesca, en los términos regulados por el presente Real Decreto.

Art. 2.º Para construir buques pesqueros acogidos a este Real Decreto, además de la autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Dirección General de Ordenación Pesquera, se precisará el cumplimiento de los requisitos siguientes:

a) Aportación de una con cincuenta (1,50) toneladas de registro bruto de bajas de buques que operan en caladeros foráneos o nacionales, por cada tonelada de registro bruto de nueva construcción, cuando ésta sea de un tonelaje igual o inferior a 150 TRB; o

b) Aportación de una con treinta (1,30) toneladas de registro bruto de bajas de buques que operan en caladeros foráneos o nacionales, por cada tonelada de registro bruto de la nueva construcción, cuando ésta sea de un tonelaje superior a 150 TRB e inferior a las 500 TRB; o

c) Aportación de una con diez (1,10) toneladas de registro bruto de bajas de buques que operan en caladeros foráneos o nacionales, por cada tonelada de registro bruto de la nueva construcción, cuando ésta sea de un tonelaje igual o superior a las 500 TRB

d) En todo caso, que los buques aportados como baja tengan una antigüedad de veinte o más años. Sin embargo, también se admitirán como aportación de «bajas» para las nuevas construcciones, en la misma proporción que la apuntada en los apartados a), b) y c), las constituidas por buques en servicio, que, aun no alcanzando los veinte años de edad, adolezcan de defectos tales como la falta de seguridad en el mar, tecnología anticuada, excesivo consumo y carencia de rentabilidad o dificultades en caladeros internacionales.

##### II. BAJAS

Art. 3.º A estos efectos, se admitirán como «bajas», además de los desguaces propiamente dichos, el hundimiento sustitutivo de desguace debidamente autorizado, así como la pérdida del buque por accidente. Los buques cuyo desguace se ofrezca deberán encontrarse libres de cargas y gravámenes, lo que acreditará mediante la oportuna certificación registral.

Las bajas aportadas no podrán ser rehabilitadas en ningún caso.

Art. 4.º Ninguna baja podrá ser aplicada para la construcción de más de un buque. A los efectos de este Real Decreto se admitirán también como «bajas» las exportaciones definitivas de buques pesqueros cuando éstos no sean aportados o vendidos a Empresas conjuntas.

Bajo ningún concepto, las bajas podrán ser reimportadas para su inclusión en la 3.ª Lista.

Art. 5.º Los buques construidos con aportación de bajas con un censo determinado se incluirán en dicho censo con los derechos de acceso o antigüedad del buque más antiguo dentro de cada modalidad, siempre que su tonelaje represente más del 50 por 100 de la aportación.

Para incorporarse a los censos de Marruecos y NEAFC, las bajas aportadas habrán de proceder en un 80 por 100, con un mínimo, de buques procedentes de los respectivos censos marroquí y comunitario.

Art. 6.º Los buques ofertados en todo caso deberán haber sido despachados por última vez para faenar en un plazo superior a nueve meses de la fecha de solicitud de la nueva construcción.

##### III. LINEA DE CREDITO Y AYUDAS

Art. 7.º El Crédito Social Pesquero, además de las ayudas financieras que viene otorgando, concederá créditos para la construcción de buques pesqueros en las condiciones establecidas en el presente Real Decreto.

Art. 8.º Las condiciones de financiación para la construcción de estos buques serán:

a) Importe del crédito: Hasta el 85 por 100 del valor de construcción del buque, fijado por la Entidad de Crédito u otras veces conocidas y deducidas las primas a la construcción naval y la desgravación fiscal que pudieran corresponderle.

b) Plazos: El plazo de amortización de los créditos será, como máximo, de doce años, contados a partir de la fecha de

la Entidad de Crédito para la terminación de la construcción del buque. De ellos, los dos primeros están exentos de reembolso de capital.

c) Interés: Será del 11 por 100 anual, como mínimo, sin perjuicio de las comisiones legalmente establecidas.

d) Garantía: Aquella que estime suficiente la Entidad crediticia.

Art. 9.º Todas las Empresas que se acojan a estas medidas de reconversión y reducción de la flota pesquera recibirán además, y con cargo a los Presupuestos de la Secretaría General de Pesca Marítima, una ayuda de 30.000 (treinta mil) pesetas por TRB de la nueva construcción, cuando, estando comprendidas en el apartado a) del artículo 2.º, haya aportado una con cincuenta (1,50) TRB de bajas por TRB construida, y una ayuda de 20.000 (veintidós mil) pesetas por TRB de la nueva construcción, cuando, estando comprendidas en el apartado b) del artículo 2.º, hayan aportado una con treinta (1,30) TRB de bajas por TRB construida, y una ayuda de 22.000 (veintidós mil) pesetas por TRB de la nueva construcción, cuando, estando comprendidas en el apartado c) del artículo 2.º, hayan aportado una con diez (1,10) TRB de bajas por TRB construida, para lo cual es imprescindible acreditar la puesta de quilla del nuevo buque mediante certificación expedida por la Inspección General de Buques.

#### IV. PROCEDIMIENTO

Art. 10. La solicitud del crédito, a que hacen referencia las presentes normas, deberá formularse ante la Entidad financiera, cumpliendo cuanto exija dicha Entidad al respecto. La solicitud deberá indicar, de forma clara, que se formula para recogerse a los beneficios de este Real Decreto e irá acompañada el proyecto triplicado de la nueva construcción y de la «carpetita de bajas», en la que deberá constar un resumen de las mismas con el nombre de cada buque aportado, su modalidad de pesca autorizada, su TRB y su potencia, así como su situación de actividad.

Se precisará un certificado de actividad, expedido por el órgano competente de la Administración del Estado en el litoral del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el cual conste la fecha y el tipo de modalidad de pesca en el que se ha faenado en el último año los buques aportados, así como la fecha de su último despacho y un compromiso formal del propietario de cada una de las embarcaciones, formulado ante el citado órgano competente, por el que se compromete a que las embarcaciones serán inmovilizadas y dadas de baja en la Lista en el Censo de la Flota.

Asimismo, se precisará una Hoja de Asiento, certificada y resta al día, de cada uno de los buques aportados, en la cual conste que el buque está libre de cargas y gravámenes. No obstante, esta exigencia podrá ser sustituida por pacto satisfactorio entre el solicitante, la Entidad financiera y el acreedor. Igualmente deberá figurar en esta Hoja de Asiento para qué nueva construcción se aporta la referida embarcación.

Art. 11. La concesión del crédito por parte de la Entidad financiera requerirá la autorización para la construcción de la Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera), sin perjuicio de la competencia que en esta materia corresponda al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

A este objeto, el Crédito Social Pesquero remitirá a la Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera), para su aprobación en el ámbito de su competencia—el procede—, el expediente de solicitud de crédito, en el cual se incluirá instancia, «carpetita de bajas», proyecto duplicado y presupuesto de la nueva construcción.

Art. 12. En todos los casos, la Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera) analizará las «bajas» propuestas y admitirá o rechazará la petición de la nueva construcción en aras de una mejor ordenación de la flota, con independencia de las facultades que en materia de construcción de buques competen al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Art. 13. En el momento de autorizarse la nueva construcción se entregará la documentación de los buques aportados como «bajas» al órgano competente de la Administración del Estado en el litoral del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cuya autoridad emitirá las respectivas certificaciones.

Art. 14. Al propio tiempo que se presenta el expediente de solicitud de crédito, el astillero constructor presentará, ante el órgano competente en materia de pesca, el expediente reglamentario para una nueva construcción, el cual seguirá su curso normalmente establecido.

Art. 15. Serán requisitos indispensables para percibir el último plazo de crédito y para ser desechado el nuevo buque, que las bajas estén materializadas como tales. El despacho provisional inicial para hacerse a la mar requerirá la autorización expresa de la Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera).

#### V. GENERALES

Art. 16. La selección se hará según el orden de presentación de las solicitudes, siempre que cumplan todos los requisitos exigidos, dentro de cada modalidad de pesca.

Art. 17. Los buques que se construyan en virtud de las disposiciones de este Real Decreto disfrutarán de las primas a la construcción naval establecidas o que establezca el Ministerio de Industria y Energía, previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

#### CAPITULO II

##### Modernización y reconversión de buques pesqueros

Art. 18. La Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera) fomentará, mediante ayudas económicas, todas aquellas obras de reforma y modernización que supongan una clara mejora tecnológica y de ahorro energético e incluso la adquisición de determinados equipos de pesca que faciliten un ejercicio más racional de esta actividad.

Art. 19. El importe de estas ayudas no reembolsables tendrá un límite del 30 por 100 del coste de la obra o adquisición, sin que, en ningún caso, pueda exceder de 5.000.000 de pesetas.

Art. 20. El orden de prioridad para el disfrute de las ayudas a que se refieren los dos artículos anteriores será el siguiente: toberas, haladores, maquinillas y otros equipos de pesca.

Art. 21. Las obras a realizar deberán iniciarse y finalizarse dentro de la vigencia del presente Real Decreto, si bien, para aquellas que por su importancia no puedan estar acabadas dentro de dicho período, corresponde a la Secretaría General de Pesca Marítima (Dirección General de Ordenación Pesquera) decidir la fecha límite de su terminación, a efectos del disfrute de la ayuda otorgada.

Art. 22. No serán objeto de las ayudas señaladas en el artículo 18 las obras normales de varada y sus derivadas, así como las de mantenimiento y conservación.

Art. 23. Cuando la Administración se vea obligada a exigir a un buque pesquero el cambio de caladero hasta entonces habitual o a que varíe su modalidad de pesca, podrá conceder ayudas económicas a los buques objeto de esta imposición de hasta 3.000.000 de pesetas, en el primer caso, y de hasta el 30 por 100 del coste preciso para adaptarlos y pertrecharlos a la nueva modalidad.

Art. 24. En todos los casos, una vez agotados los recursos aplicables a estas medidas de ayuda, que afectan a la flota pesquera, consignados en los Presupuestos Generales del Estado, no se admitirán más peticiones de ayudas no reembolsables, dado el carácter limitativo del crédito, sin perjuicio de que puedan las partes interesadas acogerse a las líneas crediticias establecidas.

Art. 25. El presente Real Decreto tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1985.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—En las Comunidades Autónomas del País Vasco y Cataluña, la autorización para la construcción de buques de pesca se realizará, respectivamente, de acuerdo con lo previsto en los Reales Decretos 2413/1982, de 27 de agosto, y 665/1984, de 8 de febrero.

Segunda.—Lo dispuesto en este Real Decreto se entiende sin menoscabo de las competencias que sobre las condiciones técnicas tengan asumidas las respectivas Comunidades Autónomas.

Tercera.—Si algún buque se construyera para faenar en aguas del Mediterráneo, deberá cumplir, además, toda la normativa establecida para cada modalidad en este mar.

#### DISPOSICION DEROGATORIA

Queda derogado el Real Decreto 3240/1983, de 21 de diciembre, sobre construcción, modernización y reconversión de la flota pesquera en su fase inicial para el año 1984.

#### DISPOSICION FINAL

Se faculta al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de su competencia, para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto.

Dado en Madrid a 31 de octubre de 1984.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación,  
CARLOS ROMERO HERRERA