

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 21 mai 1997

concernant les aides accordées par l'Allemagne à Bremer Vulkan Werft GmbH

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(97/616/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

après avoir mis les intéressés en demeure de lui présenter leurs observations, conformément aux dispositions de l'article précité,

considérant ce qui suit:

I

Par lettre du 1^{er} août 1996, la Commission a informé l'Allemagne de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité CE en ce qui concerne l'aide d'État liée au contrat accordée en faveur du chantier naval Bremer Vulkan Werft GmbH (dénommé ci-après «BVW» ou le «chantier») pour la construction du navire de croisière *Costa I*.

La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*⁽¹⁾; la Commission a invité les autres États membres et les tiers intéressés à présenter leurs observations sur les mesures en cause.

L'Allemagne y a donné suite par lettres du 26 novembre 1996, du 13 janvier 1997 et du 12 mars 1997, qui ont été enregistrées le jour même.

La Commission n'a pas reçu d'observations de tiers dans cette affaire.

Par lettre du 12 août 1996, la Commission a informé les autorités allemandes qu'elle ouvrait la procédure prévue à l'article 93 paragraphe 2 du traité CE en ce qui concerne l'aide à la production liée au contrat accordée à BVW pour la construction de deux navires porte-conteneurs.

La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*⁽²⁾; les autres États membres ainsi que les tiers intéressés ont été invités à présenter leurs observations à ce sujet.

L'Allemagne y a donné suite par lettres du 13 janvier 1997, du 4 mars 1997 et du 14 mars 1997, cette dernière ayant été enregistrée le 17 mars.

Un autre État membre a en outre fait part de ses observations à la Commission.

II

1. Navire de croisière *Costa I*

En avril 1994, l'armateur italien Costa Crociere et la BVW ont signé un contrat portant sur la construction d'un navire de croisière. La construction de ce navire, qui aurait dû être terminée à la fin du mois de juillet 1996, a commencé en juin 1994. La valeur du contrat atteignait à ce moment 602,219 millions de marks allemands (DEM).

(¹) JO C 290 du 3. 10. 1996, p. 10.

(²) JO C 330 du 5. 11. 1996, p. 6.

La crise financière subie par BVW, qui a éclaté à l'automne 1995 et s'est soldée, en mai 1996, par une cessation des paiements, a encore aggravé la situation, car des sous-traitants ont dénoncé leurs contrats ou ont exigé des acomptes sur ces contrats. De ce fait, le chantier a enregistré pour cette nouvelle construction une perte supérieure à 100 millions de DEM.

En 1994, le *Land* de Brême avait accordé une première garantie de 200 millions de DEM pour couvrir un prêt hypothécaire de 440 millions de DEM. Une garantie supplémentaire de plus de 40,7 millions de DEM a été octroyée en 1995 pour couvrir un crédit destiné à financer les coûts supplémentaires.

D'autres aides liées au contrat ont été octroyées sous forme de subventions pour un montant total de 40,6 millions de DEM dans le cadre du régime général d'aides destiné à soutenir la concurrence (*Wettbewerbshilfe*).

Par lettre du 10 avril 1996, l'Allemagne a informé la Commission que le *Land* de Brême s'était déclaré disposé à accorder un prêt de 72,075 millions de DEM destiné à financer les dépenses supplémentaires occasionnées par la procédure de règlement judiciaire. L'Allemagne a indiqué que le prêt en question, assorti d'un taux d'intérêt de 4,851 %, était indispensable pour achever la construction du navire, car sans cela le *Land* de Brême aurait été forcé d'honorer des garanties allant jusqu'à 260,7 millions de DEM. En outre, les banques s'étaient dans le même temps engagées à apporter 120 millions de DEM en vue de l'achèvement de la construction du navire, montant qui serait réclamé à la livraison.

La Commission a établi que, si l'on tient compte des nouveaux chiffres concernant le montant du contrat, les aides liées à ce contrat atteignent, même sans y inclure le prêt en question, une intensité de 9,52 % de la valeur du contrat avant aide. Le prêt envisagé aurait pour effet d'augmenter considérablement ce pourcentage.

La Commission ne pouvait se rallier d'emblée à l'argument selon lequel le *Land* de Brême aurait adopté la même attitude que les banques commerciales qui ont apporté, elles aussi, de nouveaux financements. Les prêts bancaires sont garantis de telle manière qu'ils peuvent être intégralement remboursés par la vente du navire. D'après les informations dont dispose la Commission, le prêt du gouvernement du *Land* de Brême n'est pas assorti d'une couverture comparable. La Commission a donc dû considérer que le montant total de ce prêt constituait une aide d'État.

Dès lors, l'ensemble des aides accordées pour ce contrat dépassent sensiblement le plafond de 9 % et ne peuvent par conséquent pas être considérées comme compatibles avec la directive 90/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1990, concernant les aides à la construction navale⁽¹⁾,

modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1904/96⁽²⁾.

2. Les navires porte-conteneurs

La Commission a ouvert la procédure à la suite de l'octroi d'aides à la production liées au contrat en faveur de BVW pour la construction de deux navires porte-conteneurs de capacité moyenne (2 700 EVP) (navires n° 110 et n° 111). La construction des navires, qui devait initialement être achevée pour l'un à la fin de l'année 1996 et pour l'autre à la fin de l'année 1997, a débuté en 1995.

Le montant du contrat s'élevait alors à 84,6 millions de DEM pour chaque navire.

Le *Land* de Brême s'était déclaré disposé en principe à s'engager en qualité de caution pour deux garanties de financement pour la durée de la construction en faveur de BVW dans le but de couvrir les acomptes et les paiements intermédiaires de l'armateur.

En outre, une aide de 4,9 millions de DEM destinée à soutenir la concurrence avait déjà été accordée pour chacune des commandes.

Comme l'expose la Commission dans sa décision d'ouverture de la procédure, les garanties accordées par le *Land* de Brême et les aides destinées à soutenir la concurrence constituent des aides à la production liées au contrat qui devaient être examinées en vertu de l'article 4 de la directive 90/684/CEE. Les garanties prévues couvraient 100 % des acomptes et des paiements intermédiaires de l'armateur. Dans sa décision du 28 février 1996 (aide N 108/96, régime de garantie du *Land* de Brême), la Commission a toutefois indiqué qu'une garantie de financement pour la durée de la construction pouvait couvrir jusqu'à 80 % du montant du prêt à garantir.

Par ailleurs, les recettes dégagées par la vente des navires ne couvraient même pas les frais de production, et les pertes importantes qui en ont résulté ont dû être financées par la masse de la faillite. La Commission se posait donc la question de savoir si les modalités de financement, et notamment les garanties particulièrement élevées accordées par l'État allemand pour ces contrats, pouvaient être considérées comme compatibles avec le marché commun.

III

Par l'intermédiaire de sa représentation permanente, le gouvernement d'un autre État membre a fait part à la Commission de ses observations sur la procédure relative aux deux navires porte-conteneurs.

Cet État membre exprime également des doutes quant à la compatibilité de l'aide. Cette dernière ne pourrait être considérée comme compatible avec le marché commun que si le chantier était fermé totalement ou partiellement. Il ne serait pas suffisant de réduire les capacités tout en poursuivant les activités du chantier.

⁽¹⁾ JO L 380 du 31. 12. 1990, p. 27.

⁽²⁾ JO L 251 du 3. 10. 1996, p. 5.

IV

En ce qui concerne le navire *Costa I*, l'Allemagne a transmis à la Commission une estimation des coûts et des prix, ainsi qu'un récapitulatif du financement.

Il ressort de ces informations qu'il y a une différence de 118,55 millions de DEM entre le produit de la vente du navire (prix contractuel s'élevant à 632,419 millions de DEM plus l'aide d'État accordée dans le cadre de la *Wettbewerbshilfe* s'élevant à 40,5 millions de DEM, soit un montant total de 673,019 millions) et le montant des coûts se chiffrant à 791,569 millions de DEM. Le *Land* de Brême a financé la plus grande partie des pertes liées à l'exécution du contrat par un crédit de 100,250 millions de DEM de HIBEG GmbH. Ce montant aurait dû être remboursé par le chantier au moment de la livraison du navire, c'est-à-dire au plus tard le 1^{er} août 1996. Étant donné que ce remboursement n'a pas été effectué, HIBEG GmbH a demandé au curateur d'inscrire ce crédit pour ledit montant au passif dans l'état des créances. Le gouvernement allemand n'exclut cependant pas qu'une partie du crédit HIBEG soit remboursée au cours de la procédure de faillite.

L'Allemagne a en outre demandé à la Commission de considérer le montant des aides dépassant le plafond des aides à la production liées au contrat comme une aide à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

En ce qui concerne les deux navires porte-conteneurs, l'Allemagne a également proposé de qualifier l'aide d'État accordée au chantier d'aide à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

L'Allemagne a informé la Commission des montants d'aide suivants:

- en ce qui concerne le navire porte-conteneurs n° 110, une garantie a été accordée pour un montant de 37,9 millions de DEM, intérêts non compris, pour couvrir les acomptes et les paiements intermédiaires de l'armateur pendant les mois de janvier à mai 1997, ainsi qu'une aide de 3,794 millions de DEM accordée dans le cadre de la *Wettbewerbshilfe*.

Le montant total des coûts de construction du navire s'éleve à 88,6 millions de DEM; ces coûts sont supportés par l'armateur et le curateur du chantier (respectivement à concurrence de 54,25 millions de DEM et de 34,35 millions de DEM). Au 31 décembre 1996, le curateur avait déjà investi 50,10 millions de DEM. À la livraison du navire au mois de mai 1997, 15,75 millions de DEM lui seront remboursés, de sorte

que son apport sera ramené à 34,35 millions de DEM. L'aide accordée au titre de la *Wettbewerbshilfe* sera également versée au curateur et permettra de réduire encore l'apport de ce dernier,

- en ce qui concerne le navire n° 111, le montant des acomptes et des paiements intermédiaires de l'armateur pour les mois de janvier à mai 1997 s'éleve à 32,50 millions de DEM. Il est proposé de constituer une garantie pour couvrir ces paiements. Un prêt bancaire est en outre requis pour couvrir les frais de construction restants. Une garantie est également prévue pour couvrir ce prêt de 31,60 millions de DEM, qui sera remboursé lors de la livraison du navire au mois d'août 1997. L'Allemagne a par ailleurs l'intention d'accorder une aide de 3,794 millions de DEM au titre de la *Wettbewerbshilfe*.

Au 31 décembre 1996, le curateur avait déjà investi 13,90 millions de DEM dans la construction de ce navire. Le coût total s'éleve à 90,60 millions de DEM, dont 54,25 millions sont supportés par l'armateur, et 29,65 millions de DEM, par le curateur. L'apport de ce dernier se réduit de 3,794 millions de DEM, montant de l'aide qui doit être accordée au titre de la *Wettbewerbshilfe*. Le *Land* de Brême interviendra pour la différence de 6,7 millions de DEM subsistant entre les coûts et les recettes.

L'Allemagne affirme qu'il existe un lien étroit entre l'achèvement des deux navires et que l'abandon de la construction du navire n° 111 aurait des conséquences graves pour le navire n° 110. Il en résulterait probablement des problèmes non seulement pour le personnel, puisque la moitié des travailleurs sont occupés à la construction du navire n° 110, mais également pour les sous-traitants, ces derniers ayant fondé le calcul de leurs prix sur la construction des deux navires. 14 millions de DEM ont déjà été dépensés pour la construction du navire n° 111; le curateur a en outre passé des commandes pour un montant d'environ 20 millions de DEM pour la construction du navire. Les commandes pour le navire n° 110 sont d'ailleurs du même ordre. Selon l'Allemagne, l'abandon de la construction du navire n° 111 pourrait occasionner un dommage qui se chiffrerait à plus de 100 millions de DEM s'il entraînait également l'abandon du navire n° 110.

L'Allemagne a en outre annoncé la fermeture totale de la Bremer Vulkan Werft GmbH, en faillite, après l'achèvement des deux navires et des travaux restant à accomplir au navire n° 108 (c'est-à-dire la coque du navire *Costa II*, qui a été vendue à un autre propriétaire) pour le mois d'août 1997.

La fermeture se déroulera conformément à l'article 7 de la directive 90/684/CEE. Cela signifie que le chantier devra rester fermé pendant une période qui ne peut être inférieure à cinq ans. Si, au terme de la période de cinq ans, mais avant le dixième anniversaire de la fermeture, l'Allemagne souhaite procéder à la réouverture de l'installation de construction navale, elle doit obtenir l'accord préalable de la Commission. L'Allemagne est en outre autorisée, moyennant l'accord de la Commission en vertu de l'article 7 de la directive 90/684/CEE, à accorder des aides sociales.

Le curateur procède actuellement à la vente des actions à la Bremer Vulkan Marineschiffbau GmbH, une filiale de Bremer Vulkan Verbund AG, ainsi qu'à la vente à la Friedrich Lurssen Werft GmbH d'un dock appartenant au chantier. Au nom du curateur, l'Allemagne a assuré que ce dock ne serait utilisé que pour des activités ne relevant pas des activités de construction navale au sens de la directive 90/684/CEE. Ce dock doit effectivement être utilisé par le chantier Friedrich Lurssen Werft GmbH pour la construction de navires de guerre et de plaisance, activités qui ne tombent pas dans le champ d'application de ladite directive.

V

L'Allemagne a demandé à la Commission de considérer l'aide accordée pour le navire *Costa I* ainsi que l'aide accordée pour les navires n° 110 et n° 111 comme des aides à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

La Commission admet que la fermeture de la Bremer Vulkan Werft GmbH, en faillite, constitue une fermeture définitive au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

Selon l'article 7 de la directive 90/684/CEE, les aides destinées à couvrir les coûts normaux entraînés par la fermeture partielle ou totale de chantiers de construction ou de réparation navales peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, à condition que la réduction des capacités qui en résulte soit réelle et irréversible.

Afin de s'assurer de la nature irréversible des fermetures faisant l'objet d'aides, l'État membre concerné veille à ce que les installations de construction et de réparation navales restent fermées pendant une période qui ne peut être inférieure à cinq ans. L'article 7 paragraphe 2 de la directive 90/684/CEE prévoit une liste non exhaustive des coûts susceptibles d'ouvrir droit à ces aides, c'est-à-dire une liste des coûts normaux entraînés par la fermeture partielle ou totale du chantier naval.

D'autres coûts qui ne sont pas expressément mentionnés à l'article 7 paragraphe 2 de la directive 90/684/CEE peuvent également être considérés comme susceptibles

d'ouvrir droit à des aides, pour autant qu'il s'agisse de coûts normaux résultant de la fermeture du chantier naval. Étant donné qu'il convient d'organiser la fermeture du chantier dans les règles, de tenir compte de nombreux fournisseurs et sous-traitants, qu'une partie non négligeable des travaux a déjà été exécutée et qu'en outre un nombre considérable de contrats de fournitures et de services conclus avec des tiers doivent encore être exécutés, la Commission reconnaît que des efforts doivent être consentis pour limiter les dommages économiques et sociaux et que, pour cette raison, les coûts entraînés par l'achèvement de la construction des navires doivent être considérés comme des coûts normaux résultant de la fermeture.

Le montant et l'intensité de l'aide sont justifiés par le fait que les coûts faisant l'objet de l'aide résultent uniquement de la fermeture du chantier. L'aide facilite donc la cessation complète des activités de construction navale et n'est octroyée que jusqu'à l'achèvement des navires.

Dans ses deux décisions d'ouverture de la procédure, la Commission avait déjà établi que le plafond de l'aide destinée à achever la construction des derniers bateaux dans un chantier pouvait être dépassé en cas de cessation complète pour permettre à la procédure de fermeture de se dérouler normalement et éviter les faillites consécutives des sous-traitants. La décision de la Commission concernant l'aide N 272/87 (fermeture du chantier naval français de La Ciotat) peut être citée de précédent; dans cette affaire, l'aide à l'achèvement de navires en construction a en effet été autorisée en tant qu'aide à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

La Bremer Vulkan Werft GmbH, en faillite, devra être fermée au moment de la livraison des navires au mois d'août 1997. Il s'agit d'une fermeture réelle et irréversible, l'Allemagne s'étant engagée à respecter les conditions prévues à l'article 7 de la directive 90/684/CEE, y compris l'arrêt des activités pour une durée qui ne peut être inférieure à cinq ans.

Selon les données fournies par le chantier, sa capacité totale s'élève à 225 000 tbc. Si ces chiffres reflètent la capacité maximale et non les taux d'utilisation effective, il est cependant certain que la fermeture du chantier contribuera à une réduction sensible des capacités de construction navale en Allemagne.

Actuellement, 1 050 travailleurs sont encore occupés à la construction des navires n° 110 et n° 111. Il apparaît que l'achèvement des travaux dans de bonnes conditions et le maintien d'un climat social serein dans la région de Brême, déjà fortement touchée par les mesures de licenciement consécutives à la faillite de Bremer Vulkan Verbund AG, exigent la poursuite des travaux pendant quelques mois. Un arrêt soudain des travaux sur les deux navires aurait de surcroît des conséquences matérielles et financières très graves pour de nombreux sous-traitants.

L'octroi des prêts pour un montant total de 100,25 millions de DEM pour la construction du navire *Costa I* visait également à permettre un règlement dans de bonnes conditions. Si ces prêts n'avaient pas été accordés, on aurait assisté à une faillite soudaine du chantier avec toutes les conséquences que cela suppose pour le personnel et les sous-traitants, étant donné qu'il n'aurait pas été possible de terminer la construction du navire. Dans ce cas, l'armateur aurait annulé sa commande et le *Land* de Brême aurait dû honorer les garanties déjà émises.

Même la vente probable du dock couvert au chantier Friedrich Lurssen Werft GmbH ne changera rien au fait que les capacités seront réduites de manière réelle et irréversible. Le dock couvert sera effectivement utilisé exclusivement pour la construction de navires de guerre et de plaisance, activités qui ne tombent pas dans le champ d'application de la directive 90/684/CEE.

Étant donné que la fermeture de Bremer Vulkan Werft GmbH, en faillite, est considérée comme une fermeture totale au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE, une distinction précise entre l'aide à la production liée au contrat et l'aide à la fermeture n'est plus indispensable dans le cas du navire *Costa I*, car l'aide décrite au chapitre IV est considérée comme une aide à la fermeture à condition qu'elle dépasse le plafond des aides liées au contrat.

La prise de position de l'État membre, évoquée au chapitre III, confirme la décision de la Commission, dans la mesure où il y est établi que l'aide en question peut être considérée comme compatible dans le cas d'une fermeture totale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Le prêt de 100,25 millions de DEM accordé à titre de compensation de pertes par le *Land* de Brême pour la construction du navire *Costa I* constitue une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE.

2. Les garanties de 220 millions de DEM et de 40,7 millions de DEM accordées par le *Land* de Brême, ainsi que les subventions d'un montant de 40,6 millions de DEM, doivent également être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE.

3. L'aide d'État mentionnée aux paragraphes 1 et 2 est autorisée, jusqu'à concurrence du plafond, à titre d'aide à la production liée au contrat au sens de l'article 4 de la directive 90/684/CEE; le montant qui dépasse ce plafond

est autorisé à titre d'aide à la fermeture au sens de l'article 7 de ladite directive.

Article 2

1. La garantie de 37,90 millions de DEM accordée par le *Land* de Brême ainsi que la subvention de 3,794 millions de DEM accordée pour le navire porte-conteneurs n° 110 doivent être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE.

2. L'aide d'État visée au paragraphe 1 est autorisée à titre d'aide à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

Article 3

1. Les garanties de 32,50 millions de DEM et de 31,60 millions de DEM accordées par le *Land* de Brême, la subvention de 3,794 millions de DEM, ainsi que le financement au titre de la compensation des pertes d'un montant de 6,70 millions de DEM apporté par le *Land* de Brême pour la construction du navire porte-conteneurs n° 111, doivent être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité CE.

2. L'aide d'État mentionnée au paragraphe 1 est autorisée en tant qu'aide à la fermeture au sens de l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

Article 4

L'Allemagne respecte son engagement de fermer le chantier Bremer Vulkan GmbH en faillite à Vegesack immédiatement après l'achèvement de la construction des navires n° 110 et n° 111 et des travaux restant à accomplir au navire n° 108.

L'Allemagne communique la date exacte de la fermeture du chantier à la Commission. Si la fermeture n'a pas lieu avant la fin du mois d'août 1997, la Commission est tenue informée de ce retard et de ses causes.

L'Allemagne respecte intégralement les conditions fixées à l'article 7 de la directive 90/684/CEE.

Article 5

La république fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 mai 1997.

Par la Commission

Karel VAN MIERT

Membre de la Commission