

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (77)517

Vol. 1977/0164

Historical Archives of the European Commission

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(77) 517 final.

Bruxelles, le 28 octobre 1977.

Proposition de
DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les aides à la construction navale

(présentée par la Commission au Conseil)

COM(77) 517 final.

1. Introduction

1.1. Situation du secteur de la construction navale

Au cours des dernières années, la situation de la construction navale s'est considérablement aggravée sur le plan mondial. En effet, la très grande surcapacité qui s'est fait jour dans le domaine du transport maritime a eu pour conséquence une réduction rapide des commandes nouvelles placées par les armateurs, ce qui, à son tour, a amené une diminution considérable des carnets de commandes des chantiers.

Il en résulte pour les prochaines années une surcapacité considérable sur le plan mondial qui peut être évaluée à 40 % de la capacité de production de ce secteur. Dans de telles circonstances la concurrence de certains pays tiers (Japon, Corée, etc.) se fait plus particulièrement sentir.

C'est ainsi que nombreux chantiers de la Communauté, qui ne peuvent pas faire face à cette concurrence, se voient en difficulté pour maintenir leurs activités. Il en découle que l'emploi dans les chantiers ne peut être maintenu qu'à un niveau inférieur par rapport aux années 1974 et 1975. Les Etats membres se voient dès lors dans l'obligation de mettre en oeuvre des mesures nationales pour faire face à la crise qui s'étalera selon toute probabilité au-delà de l'année 1980.

1.2. Possibilité d'une action communautaire

Les instances communautaires ne peuvent rester indifférentes à ce développement. Lors de l'adoption par le Parlement européen de la résolution concernant l'industrie navale au mois de février⁽¹⁾, la Commission s'est d'ailleurs engagée d'agir rapidement en la matière. Par ailleurs, la discussion avec les Etats membres a permis de constater que la nécessité d'une action sur le plan communautaire existe. Ces discussions ont permis de dégager une préférence nette des Etats membres pour la poursuite de l'action concrétisée par les trois directives précédentes

(1) Résolution du 10.02.1977
réf. 181 e/77 ASS 109 umd

tout en adaptant cette orientation aux circonstances actuelles caractérisées par la crise qui touche le secteur.

1.3. Orientations du projet de directive

- 1.3.1. Dans le passé les directives successives du Conseil visant les aides à la construction navale ont essentiellement eu pour but d'harmoniser les interventions dans ce domaine et de réduire l'intensité des aides les plus dommageables pour la concurrence intracommunautaire telles que les aides à la production. Par ailleurs, ces directives ont progressivement été étendues à des formes d'aides qui n'étaient pas couvertes initialement. Ceci est notamment le cas pour la troisième directive, qui expire à la fin de l'année 1977, et qui contient des dispositions visant les aides aux investissements et les aides de sauvetage. La nouvelle directive s'inscrit dans cette même ligne d'action tout en étant adaptée aux circonstances particulièrement difficiles et qui ont été mentionnées ci-dessus (point 1.1.).
- 1.3.2. Ainsi en poursuivant l'orientation contenue dans les directives précédentes vers l'élimination des aides à la production, le projet de 4ème directive exclut l'octroi de telles aides en situation normale. Toutefois afin de faire face à la crise, des dispositions spécifiques ont été prévues autorisant de telles aides à condition qu'elles soient liées à la restructuration du secteur et qu'elles n'affectent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Ce dernier point revient à dire que ces aides ne peuvent être tolérées qu'à condition qu'elles servent exclusivement à l'alignement des prix des chantiers communautaires sur ceux des pays tiers et qu'elles n'ont pas pour effet d'enlever des commandes qui auraient normalement dû aller, en l'absence de toute aide, à un autre chantier communautaire.
- 1.3.3. Dans un autre domaine qui concerne certaines aides aux armateurs liées directement à l'achat de navires, il est prévu d'exercer un contrôle a posteriori afin d'éviter que les Etats membres utilisent ce moyen pour inciter des commandes exclusivement auprès des chantiers nationaux.

En effet, ceci constitue non seulement une discrimination au niveau de la construction mais enfreint également la liberté d'action de l'armateur de commander son navire là où les conditions économiques lui paraissent les plus favorables.

1.4. Place de la directive dans l'optique d'une action industrielle

Le projet de quatrième directive a été élaboré en tenant compte des éléments d'analyse du secteur généralement accessibles. Les conclusions des travaux effectués au sein de l'OCDE, de la Commission et par des professionnels sont relativement concordantes sur les orientations principales probables de ce secteur pour la période de déroulement d'ici 1980. Ces orientations ont d'ailleurs été brièvement décrites dans le point 1.1. Les experts nationaux ont généralement confirmé ces éléments factuels lors de la discussion du projet de directive au cours des réunions multilatérales successives.

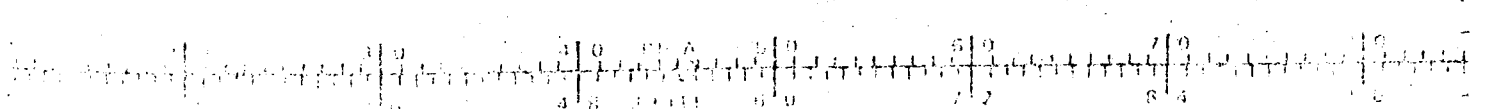
Le projet de directive tient largement compte des problèmes structurels de cette industrie et ne doit dès lors pas être considéré comme un simple cadre juridique destiné à limiter l'octroi des aides mais constitue en fait un élément essentiel d'une approche industrielle visant ce secteur.

1.5. Approche flexible de la directive

L'accent a été mis lors de l'élaboration de la présente directive sur le lien strict qui existe entre les dispositions prévues notamment en tant que mesure de crise et leur durée effective. En effet, de telles mesures ne sont justifiables qu'en cas de difficultés graves et c'est pour cette raison que la directive explicite les possibilités d'amendement plus particulièrement en cas d'amélioration des conditions dans lesquelles se place ce secteur. Cette éventualité pourrait découler

./.

10
9
8
7
6
5
4
3
2
1



du fait que les discussions sur le plan international aboutissent à un résultat sensible ou du fait que les conditions prévalant sur le marché s'améliorent.

2. Eléments constitutifs de la directive

2.1. Les aides à la production et à la vente (art. 1 et 2)

La directive ne prévoit pas une autorisation des aides à la production en temps normal. En effet, cette évolution découle de la dégressivité des plafonds dans les directives précédentes.

Les dispositions concernant les facilités de crédit à la vente se réfèrent à l'arrangement de l'OCDE en la matière.

Il est à souligner que pour la transformation de navires, le seuil admissible peut être réduit à 1.500 tjb lorsqu'il s'agit d'un alignement sur les conditions offertes par un chantier d'un pays tiers.

2.2. Les aides aux investissements (art. 4)

Cet article prévoit la notification au préalable des projets d'intervention en faveur des investissements qui ont pour effet d'accroître les capacités de production. La Commission peut de la sorte s'opposer aux projets qui iraient à l'encontre de l'intérêt commun.

D'autre part, toutes les décisions d'octroyer des aides en faveur des investissements dans ce secteur et dépassant 5 mio UCE doivent être communiquées à la Commission semestriellement. De la sorte la Commission peut avoir une vue d'ensemble des investissements qui sont effectués dans le secteur.

2.3. Les aides au sauvetage d'une entreprise (art. 5)

Cet article déclare que des aides en faveur du sauvetage d'une entreprise de construction, de réparation ou de transformation navales peuvent être déclarées comme compatibles avec le marché commun à condition

./.

que cette opération mène vers une solution acceptable à plus long terme. Il s'agit en l'occurrence d'une intervention de nature à éviter des fermetures soudaines de chantiers comportant des conséquences néfastes pour les travailleurs.

2.4. Aides pour faire face à la crise (art. 6)

Il s'agit dans le cas d'espèce d'un article destiné à rendre possible une action coordonnée des Etats membres face à la crise. En effet, en application de cet article, des aides et notamment des aides à la production peuvent être déclarées comme compatibles avec le marché commun sous réserve qu'elles sont liées à la réalisation d'objectifs visant la restructuration et qu'elles ne soient pas de nature à affecter les conditions d'échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

En outre, cet article prévoit l'établissement d'une liste de régimes d'aides considérés comme compatibles avec le marché commun au titre de cet article.

2.5. Clauses de non-discrimination (art. 7 et 9)

Ces articles prévoient que les aides en faveur des armateurs ainsi que les mesures en faveur de la construction, la transformation et la réparation navales ne peuvent être discriminatoires à l'égard des produits en provenance des autres Etats membres.

En outre, l'article 8 prévoit que les Etats membres transmettent périodiquement des renseignements concernant les décisions d'accorder des aides aux armateurs.

2.6. Clauses de révision (art. 10)

Cet article rend explicite que la directive peut être modifiée si la situation a évolué favorablement ou si les discussions internationales aboutissent à un résultat concret. De cette manière la directive ne s'écarte pas de la stratégie suivie à l'égard de nos partenaires au sein de l'OCDE où il a été convenu d'adapter les mesures à prendre aux circonstances réelles de la crise.

2.7. Durée de la directive

Il s'agit en l'occurrence d'une directive qui contient des dispositions plus particulièrement pour faire face à la crise, la durée ne paraît dès lors pas pouvoir excéder 3 ans. En effet, il convient de réexaminer la situation après cette période afin de déterminer si de telles mesures sont encore nécessaires ou si de toute éventualité elles ne sont pas suffisantes.

*

*

*

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant les aides à la construction navale

Le Conseil des Communautés Européennes

1. vu le traité instituant la Communauté Economique Européenne, et notamment son article 92 paragraphe 3 sous d) et son article 113,
2. vu la proposition de la Commission,
3. vu l'avis du Parlement européen,
4. vu l'avis du Comité Economique et Social,
5. Considérant que la situation de la construction navale s'est considérablement aggravée au cours des dernières années et que les chantiers de la Communauté, confrontés à une baisse généralisée de la demande, doivent en outre affronter sur ce marché mondial déprimé une concurrence vive au niveau des prix; qu'il s'en suit une réduction importante du plan de charge des chantiers qui a pour effet d'aggraver les problèmes structurels du secteur, allant jusqu'à en menacer la survie;
6. Considérant qu'une industrie de la construction navale saine et compétitive est indispensable à la Communauté; qu'elle contribue à son développement économique et social car elle représente un marché substantiel pour un ensemble de secteurs, y compris ceux à technologie avancée, et contribue également au maintien de l'emploi dans un certain nombre de régions de la Communauté; que ceci est également le cas pour la transformation et la réparation navales;

7. Considérant que dans une situation normale du secteur le maintien des aides au fonctionnement ne se justifie pas parce qu'elles n'ont qu'un effet conservatoire et ne sont pas susceptibles d'accroître d'une manière significative et durable le degré de compétitivité de la construction navale communautaire à l'échelle mondiale; que de telles aides peuvent cependant être admises dans la présente période de crise sous forme de mesures à la fois transitoires afin de permettre à l'industrie d'affronter les nouvelles conditions du marché, et dégressives pour l'inciter à s'y adapter; qu'elles doivent pouvoir être appliquées avec une flexibilité suffisante pour permettre aux chantiers communautaires de faire face à certaines situations particulières du marché et qu'elles peuvent, dans le cas d'une aggravation de la crise, être complétées; que ces aides doivent être soumises à un contrôle permettant, d'une part, d'éviter les distorsions de concurrence intracommunautaire contraire à l'intérêt commun et, d'autre part, d'établir le lien avec la restructuration du secteur;

8. Considérant que pour faire face aux difficultés actuelles que doit affronter le secteur les pays membres de l'OCDE ont approuvé des lignes d'orientation générale spécifiant que, pour remédier au déséquilibre structurel important de cette industrie, des efforts doivent être entrepris par tous les pays constructeurs pour que la réduction inévitable de la capacité de construction navale dans le monde puisse être réalisée équitablement et de manière à causer le moins de dommages possibles; que la Communauté entend poursuivre son effort quant à l'application de ces lignes d'orientation pour obtenir une répartition plus juste de la charge de la crise tant au plan interne par la définition d'une approche sectorielle sur le plan de la Communauté qu'au plan international en particulier au sein de l'OCDE;

*

*

*

9. Considérant que la directive 75/432/CEE concernant les aides à la construction navale visait notamment à corriger les distorsions de concurrence sur le marché international et a contribué d'une part à réduire les aides directes à la construction navale et d'autre part à harmoniser les aides à l'intérieur de la Communauté; que cette directive expire le 31 décembre 1977;

./.

10. Considérant que même dans cette situation difficile du secteur les distorsions de concurrence sur le marché international ont été atténuées grâce aux arrangements successifs conclus, au sein de l'OCDE, par les principaux pays constructeurs en vue d'harmoniser les conditions de crédit à l'exportation de navires ; que, au sein de ce même organisme, les principaux pays constructeurs ont conclu un arrangement général qui prévoit la réduction progressive des mesures spécifiques d'aide qui faussent la concurrence dans l'industrie de la construction navale ;
11. Considérant que les structures de production doivent être adaptées aux nouvelles conditions du marché de telle sorte que, d'une part, les entreprises du secteur puissent parvenir à suivre normalement l'évolution économique générale et faire face à la concurrence mondiale sans être soutenues par des interventions des pouvoirs publics et que d'autre part les efforts d'investissement au niveau du secteur soient compatibles avec l'équilibre mondial de l'offre et de la demande ; que lors de l'appréciation des aides visées par la présente directive, la Commission devra tenir compte également des objectifs communs pour l'assainissement du secteur au niveau communautaire lorsque ceux-ci seront définis par le Conseil.
12. Considérant par ailleurs qu'une action efficace dans ce domaine exige une solution couvrant l'ensemble des aides et des interventions qui affectent de manière directe ou indirecte les conditions de concurrence et des échanges sur le marché de la construction navale, de la transformation et de la réparation de navires ;
13. Considérant que dans ces conditions il y a lieu de limiter les aides et les interventions de sauvetage destinées à constituer une solution de maintien temporaire d'une entreprise de construction, de transformation et de réparation navales à celles qui sont nécessaires pour éviter des problèmes sociaux aigus ;
14. Considérant que des mesures en faveur des armateurs nationaux peuvent conduire à des conséquences dommageables pour la situation concurrentielle d'autres chantiers et sur la structure de la flotte des Etats membres ; que de telles mesures ne devront en aucun cas être discriminatoires à l'égard de certains chantiers de la Communauté ;
15. Considérant qu'afin de pallier à un certain manque d'interpénétration du marché communautaire, il importe que les armateurs de la CEE adressent également leurs appels d'offres dans la mesure du possible aux chantiers des autres Etats membre.

A arrêté la présente directive :

Article premier

Aux fins de l'application de la présente directive les termes suivants auront la signification précisée ci-après :

- a) "construction" signifie construction dans la Communauté des bâtiments de mer à coque métallique suivants :
- navires de commerce pour le transport de passagers et/ou de marchandises, d'un tonnage d'au moins 150 tonneaux de jauge brute;
 - bateaux de pêche d'un tonnage d'au moins 150 tonneaux de jauge brute;
 - bateaux dragueurs ou pour travaux en mer d'un tonnage d'au moins 150 tonneaux de jauge brute;
 - remorqueurs d'une puissance d'au moins 500 chevaux.
- b) "transformation" signifie la transformation de bâtiments de mer à coque métallique d'un tonnage d'au moins 5.000 tjb, sauf l'exception mentionnée à l'article 2, pour autant que les travaux exécutés entraînent une modification radicale du plan de chargement de la coque ou du système de propulsion.
- c) "réparation" signifie la réparation des bâtiments de mer mentionnés sous a).
- d) "vente" signifie la vente des bâtiments de mer mentionnés sous a) à des armateurs nationaux, d'autres pays de la Communauté ou localisés dans les pays tiers.

Article 2

Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition qu'elles respectent les dispositions prévues dans la résolution du Conseil de l'OCDE du 18 juillet 1974 ou dans les accords qui la remplaceront éventuellement, les aides et interventions sous forme de facilités de crédit :

- en faveur de toute vente ou transformation de navires;
- en faveur de la transformation de navires d'au moins 1.500 tjb pour autant qu'il s'agisse d'un alignement sur les conditions offertes par un constructeur ressortissant d'un pays non signataire de la résolution de l'OCDE du 18 juillet 1974.

Article 3

Nonobstant les dispositions particulières de la présente directive, les dispositions générales des articles 92 et 93 du Traité CEE s'appliquent pleinement au secteur de la construction, la transformation et la réparation navales.

Article 4

Aides aux investissements

1. Lorsqu'un Etat membre envisage, en application d'un régime d'aide à quelque titre que ce soit, une aide à un investissement dans un chantier de construction navale qui aura pour effet d'accroître la capacité de production navale existante du chantier, cet Etat membre notifie ce projet à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 93(3) du Traité. De tels projets ne peuvent être mis à exécution avant l'accord de la Commission.

Dans son appréciation de tels projets, la Commission tient compte en particulier de toute compensation de l'augmentation de capacités par les réductions de capacités dans d'autres chantiers du même Etat membre ainsi que du contexte régional dans lequel se place l'investissement.

2. Les Etats membres communiqueront à la Commission leurs décisions d'octroyer des aides à des investissements dans des chantiers de construction, de transformation ou de réparation navales pour autant que le montant de ces investissements est supérieur à 5 millions d'unités de compte. Cette communication se fait chaque année sous forme d'un tableau établi sur le modèle figurant à l'annexe I, le 1er mars pour les décisions prises pendant le second semestre de l'année civile écoulée et le 1er septembre pour les décisions prises pendant le premier semestre de l'année civile en cours.

Article 5

Aides au sauvetage d'une entreprise

Les aides et interventions de sauvetage destinées à constituer une solution de maintien temporaire d'une entreprise de construction, de transformation ou de réparation navales, dans l'attente d'une solution définitive des problèmes auxquels ladite entreprise est confrontée, et pour autant qu'elles se justifient

./.

par les problèmes sociaux aigus peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun au titre de la présente directive. Ces projets d'aides sont communiqués au préalable et individuellement à la Commission en application de l'article 93(3) du Traité. Ils ne peuvent pas être mis à exécution avant l'accord de la Commission.

Article 6

Aides pour faire face à la crise

1. Les aides et interventions à la production peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun au titre de la présente directive lorsqu'elles sont accordées pour pallier à la crise grave qui conduit à une réduction importante des carnets de commandes dans un Etat membre et par la suite à une diminution de la production. De telles aides doivent être dégressives; leur octroi doit être lié à la réalisation d'objectifs visant la restructuration du secteur destinés à rendre l'industrie compétitive et apte à fonctionner sans aide.
2. Les projets d'interventions individuels au titre des mesures visées au paragraphe 1 ci-dessus devront lorsqu'ils se trouvent confrontés à une offre d'un chantier d'un autre Etat membre être notifiés préalablement à la Commission. De tels projets d'aides ne peuvent être mis à exécution avant l'accord de la Commission. Celle-ci vérifiera que ces aides n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
3. Les Etats membres font parvenir à la Commission, d'une part, un tableau réservé à l'usage exclusif de celle-ci établi sur le modèle figurant à l'annexe II et dans lequel sont indiquées les décisions d'octroi des aides et les décisions d'intervention visées au paragraphe 1 ainsi que l'estimation de leurs effets, et, d'autre part, un rapport sur la réalisation des objectifs visant la restructuration.

Cette communication se fait chaque année le 1er mars pour les décisions prises au cours du second semestre de l'année civile écoulée et le 1er septembre pour les décisions prises pendant le premier semestre de l'année civile en cours.

La Commission vérifiera sur base de ces rapports si les efforts visant la réalisation des objectifs de restructuration dont il est question au paragraphe 1 de cet article contribuent effectivement à l'adaptation du secteur aux nouvelles conditions du marché mondial de la construction navale.

Elle établit périodiquement un rapport d'ensemble devant permettre une discussion avec les experts nationaux.

4. Les interventions sous forme de garantie de prix peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun au titre de la présente directive sous réserve que les conditions mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus soient respectées.
5. Les aides et interventions reprises dans la liste contenue dans l'annexe III sont considérées comme compatibles avec le marché commun en application des paragraphes 1 et 4 du présent article.

La Commission adaptera la liste de l'annexe III en fonction des décisions qu'elle prendra à l'égard des projets d'aide ou des régimes existants.

Article 7

Les aides à l'achat de navires octroyées aux armateurs d'un Etat membre ne peuvent être discriminatoires à l'égard des chantiers de construction navale dans les autres Etats membres.

Ces aides aux armateurs nationaux lorsqu'elles sont octroyées d'une manière sélective feront l'objet d'un rapport semestriel par les Etats membres, le 1er mars pour les décisions d'octroi d'aides prises pendant le second semestre de l'année civile écoulée et le 1er septembre pour les décisions prises pendant le premier semestre de l'année civile en cours.

Cette communication se fera sous forme d'un tableau établi sur le modèle figurant à l'annexe IV. Sur base des éléments qui lui sont communiqués, la Commission établira périodiquement un rapport qui reprendra sous forme globale les informations individuelles.

Ces rapports feront l'objet de discussions avec les Etats membres dans le but de vérifier qu'il n'y ait pas de discriminations qui résultent de l'application de ces aides au niveau de la construction navale. Ces dispositions ne préjugent en rien toute réglementation future qui pourra être prise par la Communauté en matière d'aides aux armements.

Article 8

Lors de l'appréciation des aides nationales visées par la présente directive, la Commission tiendra compte de l'intérêt commun concrétisé également par des objectifs communs, pour l'assainissement du secteur au niveau communautaire, lorsque ceux-ci seront définis par le Conseil sur proposition de la Commission.

Article 9

Les Etats membres s'abstiennent de toute intervention autre que celles prévues aux articles 2 à 7 ou que celles considérées comme compatibles avec le marché commun aux termes des articles 92 et 93 du Traité favorisant, à l'intérieur du territoire national la construction, la transformation et la réparation de navires définies à l'article 1 ainsi que la fabrication de produits qui leur sont incorporés.

Article 10

Le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission aménage au besoin la présente directive le moment venu.

Un tel aménagement peut découler aussi bien d'une amélioration de la situation de la demande que d'une évolution favorable sur le plan des contacts internationaux.

Article 11

La présente directive est applicable jusqu'au 31 décembre 1980.

Article 12

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

10
9
8
7
6
5
4
3
2

Tableau des aides en faveur d'investissements conformément à l'article 4

Description de l'investissement	Objet de l'investissement (1)	Montant de l'investissement	Type d'encouragement	Equivalent-subvention en % du montant de l'investissement
(1) Insertion éventuelle dans un programme de développement sectoriel ou régional				

Renseignements à communiquer par les Etats membres concernant les aides et interventions visées à l'article 6, paragraphe 1er

Numéro d'ordre	Type de navire	Tonneaux de jauge brute	Incidences financières en % du prix contractuel (1)

(1) L'équivalent-subvention est calculé au moyen d'un taux d'actualisation de 8%. Lorsque les paiements sont fractionnés, les équivalents subventions correspondants sont indiqués dans le tableau relatif à la période où ces paiements ont été effectués.

Liste des aides considérées comme compatibles avec le marché commun
en application de l'article 6 paragraphe 1

1. Régime d'aide en faveur de la construction navale notifié à la Commission le 22.03.1977 et faisant objet de la lettre de la Commission du 01.07.1977 signalant au gouvernement néerlandais que la Commission n'avait pas de réserve à formuler à l'égard de ce régime.

2. Régime d'aide en faveur de la construction navale notifié à la Commission le 18.02.1977 et faisant objet de la lettre de la Commission du 01.07.1977 signalant au gouvernement britannique que la Commission n'avait pas de réserve à formuler à l'égard de ce régime.

Renseignements à communiquer par les Etats membres concernant les aides aux armateurs conformément à l'article 7

Numéro d'ordre	Type de navire	Tonneaux de jauge brute	Modalités de l'aide	Incidences financières en % du prix contractuel	Pays de construction