

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de directive du Conseil concernant les aides à la construction navale*COM(86) 531 final**(Présentée par la Commission au Conseil le 2 octobre 1986.)**(86/C 281/05)*

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 92 paragraphe 3 point d) et son article 113,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive du Conseil 81/363/CEE, du 28 avril 1981, concernant les aides à la construction navale ⁽¹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 85/2/CEE ⁽²⁾ expire le 31 décembre 1986;

considérant que, en dépit des progrès réalisés dans l'adaptation structurelle de l'industrie communautaire de la construction navale depuis l'adoption de la directive 81/363/CEE (cinquième directive), la crise mondiale dans la construction navale continue à s'aggraver et s'accompagne du déséquilibre entre la capacité et la demande, entraînant une baisse des prix à un niveau qui est souvent inférieur à celui des coûts fixes des chantiers navals européens; que le problème des prix a été aggravé par le développement dans les pays tiers d'une capacité très compétitive sur le plan des coûts, qui produit notamment des navires standard en série;

considérant que la reprise de la demande envisagée dans la cinquième directive n'a pas eu lieu, étant donné que les perspectives de la demande dans la construction navale ne sont pas encourageantes et eu égard au fait que toute reprise de la demande aboutira vraisemblablement à une expansion immédiate des installations de production dans certains pays tiers;

considérant qu'une industrie compétitive de la construction navale revêt un intérêt essentiel pour la Communauté et contribue à son développement économique et social en fournissant un marché substantiel pour toute

une série d'industries, notamment celles qui utilisent les technologies avancées; qu'elle contribue également au maintien de l'emploi dans un certain nombre de régions, notamment dans certaines régions qui souffrent déjà d'un taux élevé de chômage; que les considérations qui précèdent s'appliquent également à la conversion et à la réparation des navires;

considérant qu'il est clair désormais que le secteur souffre d'une crise structurelle fondamentale plutôt que d'un problème conjoncturel de demande, de sorte qu'il serait bien peu opportun de réagir à l'aggravation de la crise en gonflant le volume des aides au fonctionnement qui tendent à renforcer le cloisonnement du marché intérieur et accaparent les maigres ressources budgétaires des États membres sans apporter d'amélioration durable à la compétitivité de l'industrie de la construction navale de la Communauté;

considérant que, du fait notamment des différences de coût qui existent pour la plupart des catégories de navires par rapport aux chantiers navals de certains pays tiers, il n'est peut-être pas possible d'abolir immédiatement les aides dans ce secteur en raison de la nécessité d'encourager la restructuration de nombreux chantiers navals; considérant qu'une politique d'aides plus rigoureuse et plus sélective est néanmoins nécessaire pour soutenir la tendance actuelle de production axée sur des navires de plus haute technologie et d'assurer des conditions équitables et uniformes de concurrence intracommunautaire; que cette politique constitue l'approche la plus appropriée pour assurer le maintien d'un niveau suffisant d'activité dans les chantiers navals européens et par conséquent la survie d'une industrie européenne de la construction navale efficace et concurrentielle;

considérant que tous ces éléments appellent une approche différenciée en fonction des divers types d'aides actuellement accordées par les États membres; qu'un niveau d'aides à la production axé sur la production dans les secteurs où la Communauté est le moins

⁽¹⁾ JO n° L 137 du 23. 5. 1981, p. 39.

⁽²⁾ JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 13.

désavantagée sur le plan des coûts et où il existe une réelle possibilité de rétablir la compétitivité à long terme, semblent constituer l'approche la plus appropriée pour atteindre les objectifs susmentionnés d'amélioration de la compétitivité et de réduction des distorsions intracommunautaires des échanges; que ce niveau des aides devrait être atteint au moyen d'un plafond maximal commun qui serait révisé périodiquement après consultation avec les États membres (et sur la base d'une étude réalisée par des experts indépendants), en tenant dûment compte du développement attendu à long terme de l'industrie de la construction navale, de manière à assurer aussi bien les niveaux d'activités optimaux justifiables du point de vue économique que la poursuite de l'adaptation structurelle; qu'il est nécessaire, pour éviter toute discrimination, d'assujettir toutes les formes d'aides à la production à un plafond maximal commun, prenant également en compte la compensation des pertes et les aides accordées indirectement par l'entremise de tiers; que, en vue de permettre à tous les États membres de soutenir la concurrence sur un pied d'égalité à ce niveau d'aides à la production et eu égard aux disparités structurelles persistantes des chantiers navals dans les différents États membres, il peut être nécessaire d'autoriser des aides à la restructuration pour permettre de mener à bien les changements structurels souhaitables, à condition qu'ils n'aboutissent pas à des augmentations de capacité; bien qu'il soit proposé de traiter la conversion des bateaux à l'instar de la construction navale, il n'y a pas lieu, sauf pour ce qui est des aides à la fermeture ainsi qu'à la recherche et au développement, d'autoriser les aides au secteur de la réparation navale eu égard à la surcapacité permanente dans ce secteur;

considérant que le processus de restructuration est moins avancé en Espagne et au Portugal que dans les autres pays de la Communauté et que l'application immédiate du plafond maximal commun en matière d'aide à la production est susceptible de créer des difficultés dans ces deux pays; qu'il y aurait dès lors lieu de ménager une période de transition pour leur permettre, après une période supplémentaire de restructuration, de se conformer progressivement au plafond maximal commun;

considérant que, en vue d'assurer la transparence totale des aides indispensables pour garantir le bon fonctionnement d'un système d'aides communautaires tant sous l'angle des aides au fonctionnement que du partage de l'effort de restructuration, il sera nécessaire de renforcer les règles de notification, notamment quant à la notification des aides accordées aux armateurs pour l'achat ou pour la conversion des navires ainsi que l'obligation pour les États membres de faire rapport *a posteriori* sur les versements effectués et sur le niveau de restructuration atteint,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I GÉNÉRALITÉS

Article premier

Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) «*construction navale*»:

la construction dans la Communauté des bâtiments de mer (navires) à coque métallique suivants:

- navires de commerce pour le transport de passagers et/ou de marchandises, d'au moins 100 tonnes brutes,
- bateaux de pêche d'au moins 100 tonnes brutes,
- dragues ou autres navires pour travaux en mer, d'au moins 100 tonnes brutes, à l'exclusion des plates-formes de forage,
- remorqueurs d'une puissance d'au moins 365 kilowatts;

b) «*transformation navale*»:

la transformation dans la Communauté de bâtiments de mer à coque métallique d'au moins 1 000 tonneaux de jauge brute pour autant que les travaux exécutés entraînent une modification radicale du plan de chargement, de la coque, du système de propulsion ou des infrastructures d'accueil des passagers;

c) «*réparation navale*»:

réparation des bâtiments de mer visés au point a);

d) «*aides*»:

les aides d'État visées aux articles 92 et 93 du traité; cette notion couvre non seulement les aides accordées par l'État lui-même, mais également celles octroyées par les collectivités régionales ou locales ainsi que les éléments d'aide éventuellement contenus dans les mesures de financement prises par les États membres à l'égard des entreprises de construction et de réparation navales sur lesquelles ils exercent un contrôle direct ou indirect et qui ne sont pas considérées comme du capital à risque fourni à une société selon les pratiques normales en économie de marché.

Ces aides peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition qu'elles satisfassent aux critères de dérogation contenus dans la présente directive.

Article 2

Les aides octroyées conformément à la présente directive ne peuvent être assorties de conditions discriminatoires à l'égard de produits originaires des autres États membres.

Article 3

Aides aux armateurs

1. Toutes les aides, quelle que soit leur forme, y compris les facilités de crédit et les avantages fiscaux particuliers, octroyées aux armateurs ou à des tiers pour l'acquisition de navires neufs ou pour la transformation de navires sont couvertes par la présente directive.

2. Les aides prévues au paragraphe 1 sont soumises aux règles de notification prévues à l'article 10 et leur application, aux règles énoncées à l'article 4 et aux procédures de surveillance prévues à l'article 11.

3. Les aides octroyées par un État membre à ses armateurs ou à des tiers dans cet État pour l'acquisition de navires neufs ou pour la transformation de navires ne peuvent conduire à des distorsions de concurrence entre les chantiers nationaux et ceux des autres États membres à l'occasion de la passation de commandes.

4. Les présentes dispositions ne font pas obstacle à toute réglementation future qui pourrait être arrêtée par la Communauté en matière d'aides aux armateurs.

CHAPITRE II

AIDES AU FONCTIONNEMENT

Article 4

Aides à la production liées au contrat

1. Les aides à la production en faveur de la construction et de la transformation navales peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition que le montant total de l'aide octroyée pour un contrat ne dépasse pas en équivalent subvention net un plafond maximal commun exprimé en pourcentage de la valeur contractuelle.

2. Le plafond maximal commun d'aide est fixé par la Commission sur la base de la différence existant entre les structures de coût des chantiers les plus compétitifs de la Communauté et les prix pratiqués par leurs principaux concurrents internationaux visant particulièrement les segments de marché dans lesquels les chantiers de la Communauté restent relativement les plus compétitifs.

3. Le plafond d'aide est revu à intervalles raisonnables qui ne dépassent pas douze mois. En révisant le plafond maximal commun d'aide, la Commission tient compte également de concentrations d'activité excessives dans la concentration navale sur certains segments de marché, concentrations dont l'ampleur irait à l'encontre des intérêts de la Communauté.

4. Le plafond maximal d'aide est applicable non seulement à toutes les formes d'aides à la production — qu'il s'agisse de régimes d'aides à finalité sectorielle, de régimes généraux d'aides ou d'aides à finalité régionale — octroyées directement aux chantiers mais aussi aux aides visées par l'article 3 dans la mesure où elles sont destinées à la construction ou à la transformation navales dans des chantiers de la Communauté.

5. Les aides octroyées au titre des divers régimes d'aides ne peuvent, cumulées, dépasser le plafond fixé conformément au paragraphe 2. L'octroi d'aide dans des cas individuels ne requiert pas de notification et d'autorisation préalables de la Commission. Toutefois, s'il s'agit d'un projet d'aide en faveur d'un chantier soumissionnant en concurrence avec un chantier naval d'un autre

État membre, il doit être notifié préalablement à la Commission qui statue dans un délai de trente jours à compter de cette notification. Un tel projet ne peut être mis à exécution sans l'accord de la Commission. Dans sa décision, la Commission s'assure que l'aide envisagée n'affecte pas les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

6. Les aides octroyées sous la forme de facilités de crédit pour la construction ou la transformation navales qui sont conformes à la résolution du conseil de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) du 3 août 1981 (arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires) ou à tout accord qui la remplacerait éventuellement ne sont pas prises en compte dans le plafond précité. Ces aides peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun.

7. Les aides liées à la construction et à la transformation navales octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement ne sont pas soumises au plafond précité. Elles peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail numéro 6 de l'OCDE dans son accord concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement visé au paragraphe 6 ou à tout *addendum* ou *corrigendum* ultérieur audit accord. La Commission doit être préalablement informée de tout projet d'aide individuel de ce type. Elle vérifie la composante particulière «développement» de l'aide envisagée et s'assure que cette aide entre dans le champ d'application de l'accord précité.

Article 5

Autres aides au fonctionnement

1. Les aides destinées à faciliter le maintien en activité des entreprises de construction et de transformation navales, y compris la couverture des pertes, les aides de sauvetage et tout autre type d'aides au fonctionnement qui n'accompagnent pas directement des mesures de restructuration précises couvertes par le chapitre III peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition que leur montant cumulé à celui des aides à la production octroyées directement à des contrats individuels de construction et de transformation navales, en application de l'article 4 paragraphe 4, ne dépasse pas le même plafond maximal commun indiqué à l'article 4 paragraphes 1, 2 et 3, exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire de l'aide dans le secteur de la construction et de la transformation navales.

2. Il incombe au bénéficiaire de l'aide de prouver l'origine de son chiffre d'affaires provenant, d'une part, de ses activités dans le domaine de la construction et de la transformation navales et, d'autre part, de ses autres activités éventuelles et, si l'aide est partiellement destinée à couvrir des pertes ou des dépenses résultant des mesures de restructuration indiquées au chapitre III, d'indiquer spécifiquement ces mesures.

3. L'octroi d'aides prévues au paragraphe 1 doit toujours être notifié à la Commission et autorisé par celle-ci avant qu'il prenne effet.

CHAPITRE III

AIDES À LA RESTRUCTURATION

*Article 6***Aides aux investissements**

1. Les aides aux investissements, qu'elles soient spécifiques ou non, ne peuvent être octroyées pour la création de nouveaux chantiers navals ou pour des investissements dans des chantiers existants si elles sont de nature à accroître la capacité de construction navale des États membres.
2. Les autres aides à l'investissement dans le secteur de la construction navale peuvent être considérées comme compatibles avec le bon fonctionnement du marché commun à condition:
 - que le montant et l'intensité des aides se justifient par l'importance de l'effort de restructuration envisagé,
 - qu'elles soient limitées à la couverture des dépenses directement liées à l'investissement.
3. Dans l'examen des aides prévues aux paragraphes 1 et 2, la Commission tient compte de la mesure dans laquelle le programme d'investissement envisagé contribue aux objectifs communautaires du secteur tels que l'innovation, la spécialisation, les conditions de travail, la santé, la sécurité et l'environnement.

*Article 7***Aides à la fermeture**

1. 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 bon fonctionnement du marché commun à condition que la réduction des capacités qui en résulte soit réelle et irréversible.
2. Les coûts susceptibles d'ouvrir droit à ces aides sont les suivants:
 - les indemnités versées aux travailleurs licenciés ou mis à la retraite avant l'âge légal de celle-ci,
 - les paiements faits aux travailleurs au titre d'un recyclage professionnel,
 - les dépenses engagées pour réorienter le chantier, ses constructions, ses installations et son infrastructure vers d'autres utilisations que celles prévues à l'article 1^{er} points a), b) et c).
3. Le montant et l'intensité de l'aide doivent être justifiés par l'ampleur de l'effort de restructuration en jeu, étant entendu qu'il doit être tenu compte des problèmes structurels de la région concernée et, dans le cas d'une reconversion vers d'autres activités industrielles, de la législation et des codes communautaires applicables au nouveau secteur concerné.

*Article 8***Aides à la recherche et au développement**

1. Les aides destinées à couvrir les dépenses engagées par des entreprises de construction et de réparation navales dans des projets de recherche et de développement peuvent être considérées comme compatibles avec le bon fonctionnement du marché commun.
2. Les frais susceptibles d'être pris en considération sont uniquement ceux qui sont directement liés à la recherche et au développement, à l'exclusion de ceux qui sont liés à l'application industrielle et à l'exploitation commerciale des résultats.

CHAPITRE IV

ESPAGNE ET PORTUGAL

Article 9

1. Les dispositions du chapitre II ne sont applicables en Espagne et au Portugal qu'après le 31 décembre 1989.
2. Jusqu'à cette date, les aides au fonctionnement en faveur de la construction et de la transformation navales dans ces deux États membres peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition:
 - que le bénéficiaire de l'aide ait entrepris un programme systématique et spécifique de restructuration, y compris de réduction des capacités, jugé susceptible de lui permettre, après le 31 décembre 1989, de fonctionner d'une manière compétitive dans les conditions prévues au chapitre II,
 - que les aides soient progressivement réduites.

CHAPITRE V

PROCÉDURE DE SURVEILLANCE

Article 10

Sans préjudice des dispositions particulières de la présente directive, les articles 92 et 93 du traité CEE sont intégralement applicables à la construction, à la transformation et à la réparation navales.

Conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, les projets d'aides des États membres, visés par la présente directive doivent être notifiés à la Commission et autorisés par elle avant leur mise en œuvre. De plus, chaque cas concret d'aide en faveur de la construction, de la transformation et de la réparation navales, au titre de régimes généraux d'aides ou de régimes d'aides à finalité régionale déjà approuvés, doit être notifié à la Commission et autorisé par elle avant d'être mis à exécution. Il en va de même de chaque octroi individuel d'aide au titre de régimes d'aides dans les cas indiqués à l'article 4 paragraphes 5 et 7 ou si la Commission a expressément prévu la notification lorsqu'elle a autorisé ledit régime.

Article 11

1. Pour permettre à la Commission de surveiller l'application de la réglementation en matière d'aides prévues aux chapitres II et III, les États membres sont tenus de fournir à celle-ci, pour son usage exclusif:

- des rapports sur chaque contrat de construction ou de transformation navales au moment de la passation de la commande puis de l'achèvement, donnant des précisions sur l'aide financière consentie en faveur du contrat et présentés selon le schéma numéro 1 figurant en annexe,
- des rapports semestriels — à fournir le 1^{er} septembre et le 1^{er} mars pour les semestres précédents — sur les aides octroyées aux armateurs, et présentés selon le schéma numéro 2 figurant en annexe,
- des rapports annuels donnant des informations sur les résultats annuels de chaque chantier naval national ayant reçu une aide et sur le montant total de l'aide financière qui lui a été accordée, présentés selon le schéma numéro 3 figurant en annexe,
- des rapports annuels sur la réalisation des objectifs de restructuration en ce qui concerne les entreprises ayant reçu une aide en application des articles 6, 7 et 9, présentés selon le schéma numéro 4 figurant en annexe.

2. Sur la base des informations qui lui sont communiquées, la Commission établit périodiquement un rapport d'ensemble destiné à servir de base de discussion avec les experts nationaux. Ce rapport indique notamment le niveau des aides liées au contrat et des autres aides au fonctionnement accordées dans chaque État membre pendant la période considérée ainsi que le volume total des aides à la restructuration et les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs de restructuration dans chaque État membre au cours de la même période.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 12

1. La présente directive est applicable jusqu'au 31 décembre 1991.

2. Deux ans après la notification de la présente directive, la Commission soumet au Conseil un rapport sur cette application et propose les adaptations de la réglementation qui seraient nécessaires.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

RAPPORT SUR LES AIDES OCTROYÉES AUX ARMATEURS POUR L'ACQUISITION OU LA TRANSFORMATION DE NAVIRES

(Pour remplir le schéma, se reporter aux notes figurant au verso.)

1	2	3	4	5
Dossier	Identification	Aide accordée		Acquisition ou transformation
		Forme	Volume	Caractéristiques
		Type du navire	Tonnage (TBC)	Chantier effectuant les travaux
				Pays
				Nom
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Personne à contacter pour renseignements Date

Fonction
Signature

Schéma n° 3

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

RAPPORT SUR L'AIDE FINANCIÈRE OCTROYÉE À L'ENTREPRISE

(Pour remplir le schéma, se reporter aux notes figurant au verso.)

Nom de la société:

Première partie: Chiffre d'affaires et bénéfice/(perte)

	Année la plus récente	Année précédente
1. Chiffre d'affaires		
2. dont chiffre d'affaires correspondant à la construction et à la transformation de navires de commerce		
a) Chiffre d'affaires correspondant à des contrats passés avant le 1 ^{er} janvier 1987		
— dont chiffre d'affaires réalisé au titre de l'aide au développement en faveur des pays en voie de développement		
b) Chiffre d'affaires correspondant à des contrats passés après le 1 ^{er} janvier 1987		
— dont chiffre d'affaires réalisé au titre de l'aide au développement aux pays en voie de développement		
3. Bénéfice/(perte)		
4. Bénéfice correspondant à la construction et à la transformation de navires de commerce		
a) résultant de bénéfices/(pertes) sur des contrats		
b) résultant de mouvement de provisions		
c) résultant de dépenses de restructuration		

Personne à contacter pour renseignements Date

Situation Signature

Deuxième partie: Cash flow

	Année la plus récente	Année précédente
<i>Dépenses:</i>		
5. Pertes d'exploitation avant amortissement		
6. Dépenses en capital		
7. Autres dépenses		
<i>Origine des fonds</i>		
8. Capitaux propres		
a) provenant d'actionnaires publics		
b) provenant d'actionnaires privés		
9. Emprunts et découverts		
a) d'origine publique		
— dont aide financière en faveur de contrats		
b) d'origine privée		
— dont avec garantie de l'État		
10. Subventions publiques		
a) dont aides en faveur de contrats		
11. Autres modifications du fonds de roulement		

Troisième partie: Aides publiques

	Valeur contractuelle (12) Coûts/Pertes (13) Coûts (14-20)	Aides reçues
12. Aides en faveur de contrats		
13. Paiement d'autres coûts d'exploitation dont couverture des pertes		
14. Investissements		
15. Indemnités de licenciement		
16. Autres coûts de fermeture payés par caisse		
17. Coûts/recettes provenant de la cession d'éléments de l'actif		
18. Coûts de conversion		
19. Frais de recherche et de développement		
20. Autres coûts de restructuration		

Schéma n° 4

COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE

RAPPORT SUR LA CONSTRUCTION DE NAVIRES DE COMMERCE (INSTALLATIONS ET EMPLOI)

(Pour remplir ce formulaire, se reporter aux notes figurant au verso.)

Première partie: Installations — Date Entreprise

1. Cale/bassin/aire de travaux	2. Utilisation habituelle	3. Dimensions	4. Capacité

Deuxième partie: Carnet de commandes construction marchande — Date:

5. Cale n°	6. Navire n°	7. Type de navire	8. TBC	9. État d'avancement
10. Total commandes nouvelles:		Trimestre 19.....	Nombre	TBC
11. Total des achèvements:		Trimestre 19.....	Nombre	TBC

Troisième partie: Emploi dans la construction navale — Date

12. Par activité	19. Par occupation	Direct	Indirect	Total
13. Construction marchande	20. Travailleurs manuels	.....	.....	.....
14. Offshore	21. Personnel	.....	.....	.....
15. Militaire	22. Total construction marchande	.....	.....	.....
16. Réparation	23. Sous-traitants	.....	.....	.....
17. Autres	24. Nombre total de licenciements	.....	.....	.....
18. Total	25. Recrutement total	.....	.....	.....
26. Moyenne d'heures travaillées par salarié par an				
27. Pourcentage moyen d'heures supplémentaires % par an		28. Taux moyen d'absentéisme % par an		
29. Nombre total d'heures perdues par an en raison de conflits du travail				

Personne à contacter pour renseignements Date

Fonction Signature