

11.8. Enfin, le CES invite instamment la Commission à garantir un juste équilibre entre les droits de la défense et la protection du secret des affaires et à conserver une attitude attentive et un rôle actif pour la défense de la concurrence dans la Communauté, en considérant les

associations représentatives des différents milieux économiques et sociaux comme indispensables à la protection des intérêts légitimes et à la réalisation des objectifs de la Communauté.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

*Le Président
du Comité économique et social*

Carlos FERRER

Avis sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive du Conseil 90/684/CEE sur les aides à la construction navale ⁽¹⁾

(94/C 397/22)

Le 19 décembre 1994, le Conseil a décidé, conformément à l'article 198 du Traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services, chargée de préparer les travaux en la matière, a élaboré son avis le 30 novembre 1994 (rapporteur: M. Simpson).

Le Comité économique et social, lors de sa 321^e session plénière (séance du 21 décembre 1994), a adopté à l'unanimité l'avis suivant.

1. Conclusion générale

1.1. Le Comité accueille favorablement la recommandation de la Commission de proroger d'un an, jusqu'à la fin décembre 1995, les dispositions existantes de la directive sur les aides à la construction navale commerciale dans l'Union européenne. Le Comité reconnaît également la nécessité des propositions supplémentaires contenues dans la proposition de la directive du Conseil, telle qu'elle est présentée dans le document COM(94) 444 final.

1.2. Cette conclusion doit cependant être considérée comme le reflet des problèmes particuliers auxquels ce secteur industriel continue à être confronté. Les indications faisant état de la persistance d'une surcapacité à l'échelle mondiale, le faible niveau de la demande issue des commandes de navires neufs ainsi que l'importance des nouvelles extensions de capacité au Japon et, plus encore, en Corée du Sud, démontrent que ce secteur d'activité reste exposé à de très graves distorsions de marché.

2. Les conditions du marché

2.1. Le Comité est conscient qu'en 1993, le volume des commandes adressées aux entreprises de construction navale s'est accru par rapport aux très faibles niveaux de 1992, tant mondiale que qu'à l'échelle de l'Union européenne. Toutefois, déduction faite du travail déjà réalisé, les nouvelles demandes parvenues aux chantiers navals de la Communauté ne suffisaient toujours pas à relever le niveau global des commandes disponibles à la fin de l'année. En effet, le volume de travail dans les carnets à la fin 1993 était plus bas qu'il ne l'avait jamais été depuis 1988.

2.2. On ne dispose guère d'indices d'un redressement soutenu des tarifs de fret maritime, ni d'une amélioration dans les prix des contrats de construction navale. Malgré le vieillissement de la structure de la flotte mondiale, la demande témoigne d'une faiblesse persistante pour ce qui concerne le remplacement de navires, si bien que le déséquilibre entre les commandes et des capacités qui augmentent spectaculairement en Extrême-Orient tout en se réduisant dans l'Union européenne constitue une source d'instabilité permanente.

⁽¹⁾ JO n° C 334 du 30. 11. 1993, p. 13.

3. Mesures de fond

3.1. Pour remédier sur le long terme aux problèmes du secteur, il faut une approche plus radicale, visant à instaurer un marché moins influencé par les aides d'État et les mesures protectionnistes.

3.2. Pour ces raisons, le Comité accueille favorablement les mesures transitoires actuellement suggérées par la Commission. Il admet néanmoins qu'elles doivent être considérées dans le contexte d'efforts consentis en vue d'arriver à un accord global sur l'étendue des aides qui pourront, le cas échéant, être accordées à l'avenir à la construction navale.

3.3. L'implication des membres de l'EEE dans la directive modifiée constitue également une évolution heureuse, qui aura accessoirement pour effet de contribuer à affirmer l'influence européenne dans les négociations globales.

4. Les propositions de l'OCDE

4.1. Bien que le projet d'accord négocié par l'OCDE tienne une place centrale dans la logique de la proposition de la Commission, le Comité relève qu'il n'a pas encore été totalement finalisé et que son adoption intégrale par tous les pays actifs dans la construction navale n'est pas garantie. Suivant les indications actuelles, un arrangement devrait cependant être conclu qui éliminerait en bloc toutes les aides d'État significatives à la construction navale commerciale. Le Comité apporte son soutien à cet objectif, pour autant qu'il puisse être atteint avec succès, en garantissant une concurrence ouverte et loyale.

4.2. En attendant la ratification des propositions de l'OCDE, le Comité estime que les entreprises communautaires de construction navale devraient continuer à bénéficier partiellement des aides actuelles, plafonnées à 9 %. En effet, le Comité espère qu'en cas de modification de la directive, la Commission usera de sa liberté d'appréciation et maintiendra la limite de 9 % pour les grands bateaux jusqu'à la fin décembre 1995, et ce sans aucune autre réduction. Aux yeux du Comité, les suggestions prônant une réduction graduelle durant l'année 1995 seraient contre-productives.

4.3. Le Comité souhaite se voir offrir d'autres occasions de commenter les détails du projet d'accord OCDE à un point opportun du processus de négociations. Au stade actuel, le Comité désire souligner qu'il escompte de l'accord une prise en considération de toutes les facettes de l'aide à la construction navale, qu'elle soit directe ou indirecte, vise des clients à l'exportation ou nationaux et implique des crédits financiers pour les constructeurs ou pour les acheteurs.

4.4. Anticipant sur le nouvel accord OCDE, le Comité relève qu'un des aspects cruciaux en sera constitué par les modalités qu'il prévoira pour son application et le traitement des plaintes. Il sera procédé à un examen minutieux de la formule proposée, afin d'en vérifier l'efficacité. Les principes de la législation modifiée du GATT contre le dumping fournissent un cadre qui, espère le Comité, pourra être respecté par la construction navale. Des dispositions particulières pourraient s'avérer nécessaires pour imposer une discipline sur le marché de la construction navale, y compris sous la forme de sanctions contre les propriétaires ou les opérateurs de navires acquis à l'aide de niveaux illégaux d'aides, qu'elles soient directes ou indirectes, bien que le Comité émette des réserves quant à la possibilité de mettre en œuvre des mesures de ce genre.

4.5. Le Comité suggère que l'Union européenne ne devrait pas renoncer totalement à aider son industrie de la construction navale avant d'avoir clairement constaté un respect général de l'accord OCDE.

5. Autres aides de l'UE

5.1. La Commission a assuré que si elle est approuvée, la directive modifiée ne conduira pas à une extension des niveaux et de l'ampleur des aides actuelles à la construction navale dans l'Union européenne. La remarque vaut également pour celles dont bénéficient les chantiers navals dans l'ancienne RDA.

5.2. La Commission a également expliqué que la proposition d'autoriser le versement de 89 milliards de pesetas à des chantiers navals espagnols constituait un ajustement financier relatif à des contrats et à une restructuration décidés avant la fin 1993 et ne représentait pas un accroissement d'échelle, d'ampleur ou de valeur des aides.

5.3. Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission d'étendre les aides existantes aux navires à coque non métallique.

6. Réserves

6.1. La réserve majeure émise par le Comité ne concerne pas la présente proposition de directive modifiée mais ses conséquences en matière d'évolution de la politique de la concurrence dans la construction navale pour les années à venir. Des enquêtes suggèrent que l'accroissement qui a récemment eu lieu — et se poursuit encore — des capacités du secteur de la construction navale en Extrême-Orient, notamment en Corée du Sud, s'est effectué malgré des interventions de la Communauté demandant un effort accru d'autolimitation. Le Comité appuie les commentaires que M. Leon Brittan a émis récemment, en suggérant aux autorités coréennes que les accroissements de capacités réalisés dernièrement dans leur pays seraient un obstacle sur la voie de la concrétisation des objectifs de l'accord OCDE.

6.2. Si l'on désire que l'industrie de la construction navale de l'Union européenne reste en lice dans un marché global dépourvu d'aides d'État significatives et

à un moment où les réductions de capacité revêtent une importance capitale, le Comité souligne que la Communauté doit trouver les moyens pour garantir, dans le cadre de l'accord OCDE ou parallèlement à celui-ci, que ces investissements de capacités supplémentaires s'effectuent d'une manière qui ne fausse pas la concurrence.

6.3. Le Comité souhaite rappeler au Conseil la politique tracée dans son avis antérieur sur les « Nouveaux défis aux industries maritimes ⁽¹⁾ ». Cela vaut, en particulier, pour les nouvelles dispositions en matière de construction navale et leurs rapports avec les conditions commerciales telles qu'elles s'appliquent à la Corée, au Japon et aux États-Unis.

6.4. Dans son avis sur la modification de la directive en 1993, le Comité a souligné l'importance qu'il

⁽¹⁾ JO n° C 223 du 31. 8. 1992.

reconnaissait à un système maritime efficace pour la compétitivité de l'économie communautaire. Le Comité a déclaré en 1992 qu'il préconisait un changement d'attitude radical pour aider à la relance de ce secteur ⁽¹⁾.

7. Souhaits

7.1. En 1993, le Comité concluait un examen analogue sur les « Aides à la construction navale » en affirmant qu'« on ne peut estimer atteint, ni même proche, l'objectif du maintien d'une

industrie navale européenne efficace et compétitive ⁽²⁾ ». En 1994, des efforts plus prometteurs et positifs sont sur le point d'aboutir. Le Comité espère que l'accord OCDE sera capable de produire des résultats dont le succès soit à la hauteur de ces ambitions.

⁽²⁾ JO n° C 249 du 13. 9. 1993.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1994.

Le Président
du Comité économique et social
Carlos FERRER