



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Strasbourg, le 8 juin 2016
(OR. en)**

**2014/0280 (COD)
LEX 1646**

**PE-CONS 25/1/15
REV 1**

**CODIF 50
COMER 57
POLMAR 1
CODEC 524**

**RÈGLEMENT
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
RELATIF À LA DÉFENSE CONTRE LES PRATIQUES PRÉJUDICIALES
EN MATIÈRE DE PRIX DANS LA CONSTRUCTION NAVALE
(TEXTE CODIFIÉ)**

RÈGLEMENT (UE) 2016/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 8 juin 2016

**relatif à la défense contre les pratiques préjudiciables
en matière de prix dans la construction navale
(texte codifié)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 207, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire¹,

¹ Position du Parlement européen du 7 juillet 2015 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 janvier 2016.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 385/96 du Conseil¹ a été modifié² de façon substantielle. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ce règlement.
- (2) Les négociations multilatérales conduites sous les auspices de l'Organisation de coopération et de développement économiques ont abouti à la conclusion, le 21 décembre 1994, d'un accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (ci-après dénommé "accord sur la construction navale").
- (3) Il a été reconnu, dans le cadre de l'accord sur la construction navale, que les caractéristiques particulières des opérations d'achat de navires font qu'il n'est pas possible dans la pratique d'appliquer les droits compensatoires et antidumping prévus à l'article VI de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, à l'accord sur les subventions et les mesures compensatoires, et à l'accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (ci-après dénommé "accord antidumping de 1994") annexé à l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce. La nécessité de prévoir un moyen efficace de protection contre les ventes de navires au-dessous de leur valeur normale qui causent un préjudice a conduit à l'adoption d'un code des pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction navale qui, conjointement avec ses principes de base, constitue l'annexe III de l'accord sur la construction navale (ci-après dénommé "code PPP").

¹ Règlement (CE) n° 385/96 du Conseil du 29 janvier 1996 relatif à la défense contre les pratiques préjudiciables en matière de prix dans la construction navale (JO L 56 du 6.3.1996, p. 21).

² Voir annexe I.

- (4) Le texte du code PPP se fonde essentiellement sur l'accord antidumping de 1994, mais s'en écarte lorsque cela est justifié par les caractéristiques particulières des opérations d'achat de navires. Il convient de transposer, dans toute la mesure du possible, les termes du code PPP dans le droit de l'Union sur la base du texte du règlement (UE) 2016/... du Parlement européen et du Conseil^{1*}.
- (5) L'accord sur la construction navale et les dispositions législatives qui en découlent revêtent une importance significative pour le droit de l'Union.
- (6) Afin de maintenir l'équilibre des droits et des obligations établi par l'accord sur la construction navale, l'Union devrait prendre des mesures à l'encontre de tout navire ayant fait l'objet de pratiques préjudiciables en matière de prix dont la vente au-dessous de la valeur normale cause un préjudice à l'industrie de l'Union.
- (7) Vis-à-vis des constructeurs de navires parties à l'accord sur la construction navale, la vente d'un navire ne peut faire l'objet d'une enquête par l'Union que si l'acheteur du navire est un acheteur de l'Union et à condition que le navire ne soit pas un navire militaire.

¹ Règlement (UE) 2016/... du Parlement européen et du Conseil du ... relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne (JO L ...).

* JO: prière d'insérer le numéro de référence du document 2014/0309(COD) dans le texte, et le numéro, la date et la référence de publication dans la note de bas de page.

- (8) Il est souhaitable de fixer des règles claires et détaillées concernant le calcul de la valeur normale. Il convient, en particulier, que cette valeur soit fondée, si possible, sur une vente représentative d'un navire similaire au cours d'une opération commerciale normale dans le pays exportateur. Il importe de définir les circonstances dans lesquelles une vente sur le marché intérieur peut être considérée comme une vente à perte et être écartée au profit de la vente d'un navire similaire à un pays tiers ou de la valeur normale construite. Il est aussi souhaitable de garantir une juste répartition des frais, y compris dans les situations de démarrage. Il est également nécessaire, pour la construction de la valeur normale, d'indiquer la méthode à appliquer pour déterminer les montants des frais de vente, des dépenses administratives et des autres frais généraux, ainsi que la marge bénéficiaire à inclure dans cette valeur.
- (9) Pour pouvoir appliquer correctement l'instrument de lutte contre les pratiques de prix préjudiciables, la Commission devrait prendre toutes les dispositions nécessaires pour vérifier dans les grands conglomérats ou holdings des pays tiers le bien-fondé des importations comptables quand il s'agit d'estimer la structure du prix de revient.
- (10) Aux fins de la détermination de la valeur normale pour les pays ne disposant pas d'une économie de marché, il apparaît judicieux de déterminer les règles pour le choix du pays tiers à économie de marché approprié qui servira de référence à cet effet et, lorsqu'il n'est pas possible d'identifier un pays tiers approprié, de prévoir que la valeur normale peut être établie sur toute autre base raisonnable.
- (11) Il convient de définir le prix à l'exportation et d'énumérer les ajustements qu'il est nécessaire d'apporter dans les cas où l'on estime qu'il y a lieu de reconstruire un tel prix à partir du premier prix sur le marché libre.

- (12) Pour assurer une comparaison équitable entre le prix à l'exportation et la valeur normale, il convient d'énumérer les facteurs, y compris les pénalités contractuelles, susceptibles d'affecter les prix et leur comparabilité.
- (13) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si la vente à un prix préjudiciable a causé ou risque de causer un préjudice important. Lorsque l'on s'efforce de démontrer que le niveau du prix de la vente concernée est responsable du préjudice subi par l'industrie de l'Union, il y a lieu de tenir compte des effets d'autres facteurs et, en particulier, des conditions de marché dans l'Union.
- (14) Il est opportun de définir la notion d' "industrie de l'Union" par référence à la capacité de construire un navire similaire et de prévoir que les parties liées aux exportateurs peuvent être exclues de cette industrie, et de définir la notion de "lien".
- (15) Il est nécessaire de déterminer les conditions de fond et de procédure pour le dépôt d'une plainte contre une pratique préjudiciable en matière de prix, de même que l'importance du soutien dont celle-ci devrait bénéficier de la part de l'industrie de l'Union, et de préciser les informations relatives à l'acheteur du navire, à la pratique préjudiciable en matière de prix, au préjudice et au lien de causalité qu'une telle plainte devrait contenir. Il est aussi indiqué de préciser les procédures applicables au rejet des plaintes ou à l'ouverture des procédures.
- (16) Lorsque l'acheteur du navire ayant fait l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix est établi dans le territoire d'une autre partie contractante de l'accord sur la construction navale, une plainte peut également comporter une demande d'ouverture d'une enquête par les autorités de cette partie contractante. Une telle demande devrait être transmise aux autorités de la partie contractante, lorsque cela est justifié.

- (17) Le cas échéant, une enquête peut aussi être ouverte sur plainte écrite des autorités d'une partie contractante de l'accord sur la construction navale, conformément au présent règlement et dans les conditions prévues par l'accord sur la construction navale.
- (18) Il est nécessaire de déterminer de quelle manière les parties intéressées devraient être avisées des renseignements que les autorités exigent. Les parties intéressées devraient avoir d'amples possibilités de présenter tous les éléments de preuve pertinents et de défendre leurs intérêts. Il est aussi souhaitable de définir clairement les règles et les procédures à suivre au cours de l'enquête et de prévoir, en particulier, que les parties intéressées doivent se faire connaître, présenter leur point de vue et fournir les renseignements dans des délais déterminés afin qu'il puisse en être tenu compte. Il convient aussi d'indiquer les conditions dans lesquelles une partie intéressée peut avoir accès aux informations fournies par d'autres parties intéressées et les commenter. Il convient aussi d'instaurer une coopération entre les États membres et la Commission en ce qui concerne la collecte des informations.
- (19) Il est nécessaire de prévoir que la clôture de l'enquête, qu'un droit pour prix préjudiciable soit imposé ou non, interviendra au plus tard un an à compter de la date d'ouverture de l'enquête ou de la date de livraison du navire, selon le cas.
- (20) Les enquêtes ou les procédures devraient être clôturées lorsque la marge de prix préjudiciable est *de minimis*.
- (21) L'enquête peut être clôturée sans qu'un droit pour prix préjudiciable soit imposé si la vente du navire ayant fait l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix est annulée définitivement et sans condition ou si une autre mesure équivalente est acceptée. Il convient toutefois d'accorder une attention spéciale à la nécessité d'éviter que le but poursuivi par le présent règlement ne soit compromis.

- (22) Un droit pour prix préjudiciable égal au montant de la marge de prix préjudiciable devrait être imposé par décision au constructeur de navires dont la vente d'un navire à un prix préjudiciable a causé un préjudice à l'industrie de l'Union lorsque toutes les conditions prévues par le présent règlement sont remplies. Des règles précises et détaillées devraient être prévues pour l'application d'une telle décision, y compris toutes les mesures nécessaires pour son exécution effective, en particulier l'adoption de contre-mesures si le constructeur de navires n'acquiesce pas le droit pour prix préjudiciable dans le délai prévu.
- (23) Il est nécessaire de prévoir des règles précises en ce qui concerne le refus de chargement et de déchargement dans les ports de l'Union opposé aux navires construits par un constructeur de navires soumis à des contre-mesures.
- (24) L'obligation d'acquiescer le droit pour prix préjudiciable ne vient à expiration que lorsque ce droit a été intégralement acquiescé ou à la fin de la période pendant laquelle les contre-mesures sont applicables.
- (25) Toute mesure prise au titre du présent règlement ne devrait pas être contraire à l'intérêt de l'Union.
- (26) Dans l'application du présent règlement, l'Union devrait être consciente de la nécessité d'une action rapide et efficace.
- (27) Il importe de prévoir des visites afin de vérifier les renseignements fournis concernant le prix préjudiciable et le préjudice, étant entendu que ces visites doivent dépendre de la qualité des réponses aux questionnaires reçues.

- (28) Il est nécessaire de prévoir que, à l'égard de parties qui ne coopèrent pas de manière satisfaisante, d'autres renseignements peuvent être utilisés aux fins des conclusions et que ces renseignements peuvent être moins favorables auxdites parties que dans le cas où elles auraient coopéré.
- (29) Des dispositions devraient être arrêtées en ce qui concerne le traitement des renseignements confidentiels de manière à prévenir la divulgation des secrets d'affaires.
- (30) Il est indispensable que les parties qui ont droit à un tel traitement soient informées correctement des faits et considérations essentiels et que cette information intervienne, compte tenu du processus décisionnel dans l'Union, dans un délai permettant aux parties de défendre leurs intérêts.
- (31) La mise en oeuvre des procédures prévues par le présent règlement requiert des conditions uniformes pour l'adoption des mesures nécessaires à sa mise en oeuvre en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

Article premier

Principes et définitions

1. Un droit pour prix préjudiciable peut être imposé au constructeur d'un navire ayant fait l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix dont la vente à un acheteur autre qu'un acheteur du pays d'où provient le navire cause un préjudice.
2. Un navire doit être considéré comme ayant fait l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix lorsque le prix à l'exportation du navire vendu est inférieur au prix comparable, pratiqué au cours d'une opération commerciale normale, pour un navire similaire vendu à un acheteur du pays exportateur.
3. Aux fins du présent règlement, on entend par:
 - a) "navire", tout navire de haute mer autopropulsé de 100 tonnes brutes et plus, utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes ou pour assurer un service spécialisé (par exemple, brise-glaces et dragues), ainsi que tout remorqueur de 365 kW et plus;
 - b) "navire similaire", un navire du même type, destiné à la même utilisation et ayant approximativement les mêmes dimensions que le navire considéré et possédant des caractéristiques très voisines;
 - c) "même catégorie générale de navire", un navire du même type et destiné à la même utilisation, mais de dimensions assez différentes;
 - d) "vente", l'acte qui confère ou transfère un droit de propriété sur un navire, à l'exception des droits de propriété qui sont conférés ou acquis à seule fin de servir de garantie pour un prêt commercial normal;

- e) "droit de propriété", tout droit contractuel ou droit de propriété permettant au(x) bénéficiaire(s) de tels droits de tirer profit de l'exploitation d'un navire de manière largement comparable à celle dont un propriétaire peut en tirer profit. Afin de déterminer si cette large comparabilité existe, il sera tenu compte, entre autres, des éléments suivants:
- i) les conditions et circonstances de la transaction,
 - ii) les pratiques commerciales en vigueur dans le secteur,
 - iii) si le navire, objet de la transaction, est intégré aux activités du ou des bénéficiaires, et
 - iv) si, dans les faits, il est probable que le ou les bénéficiaires de tels droits tirent profit et assument les risques correspondants de l'exploitation du navire pendant une proportion appréciable de sa durée de vie;
- f) "acheteur", toute personne ou toute société qui acquiert un droit de propriété, y compris par le biais d'un contrat de bail ou d'un contrat à long terme d'affrètement "coque nue", à l'occasion du transfert initial effectué par le constructeur de navires, directement ou indirectement, y compris une personne ou une société qui possède ou contrôle un acheteur ou donne des instructions à l'acheteur. Une personne ou une société possède un acheteur lorsqu'elle détient une participation supérieure à 50 % de son capital. Une personne ou une société contrôle un acheteur lorsqu'elle est juridiquement ou dans la pratique en mesure d'exercer une contrainte ou une influence sur l'acheteur, ce qui est présumé être le cas lorsque la participation au capital atteint 25 %. Si la propriété d'un acheteur est établie, on présume, sauf preuve du contraire, qu'il n'existe pas de contrôle distinct de celui-ci. Il peut y avoir plus d'un acheteur pour un navire;

- g) "société", toute société ou entreprise de droit civil ou commercial, y compris les sociétés coopératives et les autres personnes morales relevant du droit public ou privé, y compris celles qui ne poursuivent pas de but lucratif;
- h) "partie contractante", tout pays tiers partie à l'accord sur la construction navale.

Article 2

Détermination de l'existence d'un prix préjudiciable

- A. Valeur normale
 - 1. La valeur normale est normalement fondée sur le prix payé ou à payer, au cours d'une opération commerciale normale, pour un navire similaire par un acheteur indépendant dans le pays exportateur.
 - 2. Les prix pratiqués entre des parties paraissant être associées ou avoir conclu entre elles un arrangement de compensation ne peuvent être considérés comme des prix pratiqués au cours d'opérations commerciales normales et être utilisés pour établir la valeur normale que s'il est établi que ces prix ne sont pas affectés par cette relation.
 - 3. Lorsqu'aucune vente de navires similaires n'a lieu au cours d'opérations commerciales normales ou lorsque, du fait de la situation particulière du marché, de telles ventes ne permettent pas une comparaison valable, la valeur normale du navire similaire est calculée sur la base du prix d'un navire similaire, pratiqué au cours d'opérations commerciales normales, lorsque celui-ci est exporté vers un pays tiers approprié, à condition que ce prix soit représentatif. Si ces ventes à un pays tiers approprié n'existent pas ou ne permettent pas une comparaison valable, la valeur normale du navire similaire est calculée sur la base du coût de production dans le pays d'origine, majoré d'un montant raisonnable pour les frais de vente, les dépenses administratives et autres frais généraux ainsi que la marge bénéficiaire.

4. Les ventes de navires similaires sur le marché intérieur du pays exportateur ou les ventes à un pays tiers à des prix inférieurs aux coûts de production unitaires (fixes et variables), majorés des frais de vente, des dépenses administratives et des autres frais généraux, ne peuvent être considérées comme n'ayant pas lieu au cours d'opérations commerciales normales en raison de leur prix et ne peuvent être écartées de la détermination de la valeur normale que s'il est établi que de telles ventes sont effectuées à des prix qui ne permettent pas de couvrir tous les coûts dans un délai raisonnable, ce dernier étant normalement estimé à cinq ans.
5. Les coûts sont normalement calculés sur la base des documents comptables du constructeur de navires faisant l'objet de l'enquête, à condition que ces documents soient tenus conformément aux principes comptables généralement acceptés du pays concerné et qu'il soit démontré que ces documents reflètent raisonnablement les coûts liés à la production et à la vente du navire considéré.

Il est tenu compte d'éléments de preuve soumis concernant la juste répartition des coûts à condition qu'il soit démontré que ce type de répartition a été utilisé de manière constante dans le passé. En l'absence d'une méthode plus appropriée, la préférence est accordée à un système de répartition des coûts fondé sur le chiffre d'affaires. À moins qu'il n'en ait déjà été tenu compte dans la répartition des coûts visée au présent alinéa, les coûts sont ajustés de manière appropriée en fonction des éléments non renouvelables des coûts dont bénéficie la production future et/ou courante et des circonstances dans lesquelles les coûts ont été affectés par des opérations de démarrage.

6. Les montants correspondant aux frais de vente, aux dépenses administratives et aux autres frais généraux, ainsi qu'aux bénéfices, se fondent sur des données réelles concernant la production et les ventes, au cours d'opérations commerciales normales, de navires similaires par le constructeur de navires faisant l'objet de l'enquête. Lorsque ces montants ne peuvent être ainsi déterminés, ils peuvent l'être sur la base:
- a) de la moyenne pondérée des montants réels que les autres constructeurs de navires du pays d'origine ont dépensés ou obtenus en ce qui concerne la construction et la vente de navires similaires sur le marché intérieur de ce pays;
 - b) des montants réels que le constructeur de navires en question a dépensés ou obtenus, au cours d'opérations commerciales normales, en ce qui concerne la construction et la vente, sur le marché intérieur du pays d'origine, de la même catégorie générale de navires;
 - c) de toute autre méthode raisonnable, à condition que le montant correspondant au bénéfice ainsi établi n'excède pas le bénéfice normalement réalisé par d'autres constructeurs de navires lors de ventes de navires de la même catégorie générale sur le marché intérieur du pays d'origine.

En outre, le bénéfice ajouté à la valeur à la construction est calculé, dans tous les cas, sur la base du bénéfice moyen réalisé au cours d'une période raisonnable qui, normalement, ne devrait pas dépasser six mois tant avant qu'après la vente qui fait l'objet de l'enquête et doit représenter un bénéfice raisonnable au moment de la vente en cause. Pour ce calcul, toute distorsion dont il est démontré qu'elle conduit à un bénéfice déraisonnable au moment de la vente sera éliminée.

7. Compte tenu de la longueur du délai qui s'écoule entre la date du contrat et celle de la livraison des navires, la valeur normale ne doit pas inclure les coûts effectifs pour lesquels le constructeur de navires apporte la preuve qu'ils sont dus à un cas de force majeure et qu'ils sont sensiblement supérieurs à la hausse des coûts que le constructeur de navires pourrait raisonnablement avoir anticipée et prise en compte au moment où ont été fixées les conditions essentielles de la vente.

8. Dans le cas de ventes effectuées à partir de pays n'ayant pas une économie de marché et, en particulier, ceux auxquels s'applique le règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil¹, la valeur normale est déterminée sur la base du prix ou de la valeur construite dans un pays tiers à économie de marché, du prix pratiqué à partir d'un tel pays tiers à destination d'autres pays, y compris l'Union ou, lorsque cela n'est pas possible, sur toute autre base raisonnable, y compris le prix effectivement payé ou à payer dans l'Union pour le navire similaire, dûment ajusté, si nécessaire, afin d'y inclure une marge bénéficiaire raisonnable.

Un pays tiers à économie de marché approprié est choisi d'une manière non déraisonnable, compte tenu de toutes les informations fiables disponibles au moment du choix. Il est également tenu compte des délais.

Les parties à l'enquête sont informées, rapidement après l'ouverture de celle-ci, du pays tiers à économie de marché envisagé et disposent de dix jours pour présenter leurs commentaires.

B. Prix à l'exportation

9. Le prix à l'exportation est le prix réellement payé ou à payer pour le navire en question.

¹ Règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif au régime commun applicable aux importations de certains pays tiers (JO L 123 du 19.5.2015, p. 33).

10. Lorsqu'il n'y a pas de prix à l'exportation ou lorsqu'il apparaît que le prix à l'exportation n'est pas fiable en raison de l'existence d'une association ou d'un arrangement de compensation entre le constructeur de navires et l'acheteur ou un tiers, le prix à l'exportation peut être construit sur la base du prix auquel le navire est revendu pour la première fois à un acheteur indépendant ou, si le navire n'est pas revendu à un acheteur indépendant ou n'est pas revendu dans l'état où il a été vendu à l'origine, sur toute autre base raisonnable.

Dans de tels cas, des ajustements sont opérés pour tenir compte de tous les frais, y compris les droits et les taxes, intervenus entre la vente initiale et la revente, et d'une marge bénéficiaire, afin d'établir un prix à l'exportation fiable.

Les coûts au titre desquels un ajustement est opéré incluent ceux normalement supportés par un acheteur, mais payés par toute partie ayant ses activités à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union et paraissant être associée au constructeur de navires ou à l'acheteur ou avoir conclu avec ce constructeur de navires ou cet acheteur un arrangement de compensation, et notamment les éléments suivants: transport habituel, assurance, manutention, déchargement et coûts accessoires, droits de douane et autres taxes payables dans le pays importateur du fait de l'achat du navire, ainsi qu'une marge raisonnable pour les frais de vente, les dépenses administratives et autres frais généraux et le bénéfice.

C. Comparaison

11. Il est procédé à une comparaison équitable entre le prix à l'exportation et la valeur normale. Cette comparaison est faite au même stade commercial et pour des ventes effectuées à des dates aussi proches que possible, ce par quoi on entend normalement des ventes réalisées dans les trois mois précédant ou suivant la vente faisant l'objet de l'enquête ou, en l'absence de telles ventes, dans une période appropriée. Il est tenu compte dans chaque cas, selon ses particularités, des différences affectant la comparabilité des prix, y compris des différences relatives aux conditions de vente, aux pénalités contractuelles, à la fiscalité, au stade commercial, aux quantités et aux caractéristiques physiques, et de toutes les autres différences dont il est également démontré qu'elles affectent la comparabilité des prix. Lorsque, dans les cas visés au paragraphe 10, la comparabilité des prix a été affectée, la valeur normale est établie à un stade commercial équivalant au stade commercial du prix à l'exportation construit, ou il est tenu dûment compte des éléments que le présent paragraphe permet de prendre en considération. On évitera de répéter les ajustements, en particulier lorsqu'il s'agit de différences relatives aux rabais et aux pénalités contractuelles. Lorsque la comparaison des prix nécessite une conversion de monnaies, cette conversion doit être opérée en utilisant le taux de change en vigueur à la date de la vente, excepté que, lorsqu'une vente de monnaie étrangère sur les marchés à terme est directement liée à la vente à l'exportation considérée, le taux de change pratiqué pour la vente à terme est utilisé. Aux fins de la présente disposition, la date de la vente est celle à laquelle sont fixées les conditions essentielles de la vente, c'est-à-dire normalement la date du contrat. Toutefois, si les conditions essentielles de la vente sont sensiblement modifiées à une autre date, le taux de change à prendre en compte est le taux en vigueur à la date de la modification. En pareil cas, des ajustements appropriés sont opérés afin de tenir compte de tout effet déraisonnable sur la marge de prix préjudiciable qui serait imputable uniquement aux variations du taux de change entre la première date de la vente et la date où est intervenue la modification.

- D. Marge de prix préjudiciable
12. Sous réserve des dispositions pertinentes régissant la comparaison équitable, l'existence de marges de prix préjudiciables est normalement établie sur la base d'une comparaison d'une valeur normale moyenne pondérée avec la moyenne pondérée des prix de toutes les ventes, ou par une comparaison des valeurs normales individuelles et des prix à l'exportation individuels, transaction par transaction. Toutefois, une valeur normale établie sur une moyenne pondérée peut être comparée aux prix de toutes les ventes individuelles, si la configuration des prix à l'exportation diffère sensiblement entre les différents acquéreurs, régions ou périodes et si les méthodes spécifiées dans la première phrase du présent paragraphe ne permettent pas de refléter l'ampleur réelle du prix préjudiciable pratiqué.
13. La marge de prix préjudiciable est le montant par lequel la valeur normale dépasse le prix à l'exportation. Lorsque les marges de prix préjudiciables varient, une marge de prix préjudiciable moyenne pondérée peut être établie.

Article 3

Détermination de l'existence d'un préjudice

1. Pour les besoins du présent règlement, le terme "préjudice" s'entend, sauf disposition contraire, d'un préjudice important causé à l'industrie de l'Union, d'une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union ou d'un retard sensible dans la création d'une industrie de l'Union et est interprété conformément aux dispositions du présent article.

2. La détermination de l'existence d'un préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs et comporte un examen objectif:
 - a) de l'effet de la vente à un prix inférieur à la valeur normale sur les prix des navires similaires sur le marché de l'Union; et
 - b) de l'incidence de cette vente sur l'industrie de l'Union.
3. En ce qui concerne l'effet de la vente à un prix inférieur à la valeur normale sur les prix, on examinera s'il y a eu, pour la vente effectuée à un prix inférieur à la valeur normale, sous-cotation notable du prix par rapport au prix de navires similaires de l'industrie de l'Union ou si cette vente a, d'une autre manière, pour effet de déprimer sensiblement les prix ou d'empêcher dans une mesure notable des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites. Un seul ou plusieurs de ces facteurs ne constituent pas nécessairement une base de jugement déterminante.
4. Lorsque les ventes de navires en provenance de plus d'un pays font simultanément l'objet d'enquêtes sur des pratiques préjudiciables en matière de prix, les effets de ces ventes ne peuvent faire l'objet d'une évaluation cumulative que:
 - a) si la marge de prix préjudiciable établie en relation avec les achats en provenance de chaque pays est supérieure au niveau *de minimis* au sens de l'article 7, paragraphe 3; et
 - b) si une évaluation cumulative des effets des ventes est appropriée compte tenu des conditions de concurrence entre les navires vendus par des constructeurs de navires non ressortissants de l'Union à l'acheteur et des conditions de concurrence entre ces navires et les navires similaires de l'Union.

5. L'examen de l'incidence de la vente à un prix inférieur à la valeur normale sur l'industrie de l'Union concernée comporte une évaluation de tous les facteurs et indices économiques pertinents qui influent sur la situation de cette industrie, y compris le fait pour une industrie de ne pas encore avoir surmonté entièrement les effets de pratiques passées de dumping, de prix préjudiciable ou de subventionnement; l'importance de la marge de prix préjudiciable effective; la diminution effective et potentielle des ventes, des bénéfices, de la production, de la part de marché, de la productivité, du rendement des investissements et de l'utilisation des capacités; les facteurs qui influent sur les prix dans l'Union; les effets négatifs, effectifs et potentiels, sur les flux de liquidités, les stocks, l'emploi, les salaires, la croissance, l'aptitude à mobiliser les capitaux ou l'investissement. Cette liste n'est pas exhaustive, et un seul ou plusieurs de ces facteurs ne constituent pas nécessairement une base de jugement déterminante.

6. Il doit être démontré à l'aide de tous les éléments de preuve pertinents présentés en relation avec le paragraphe 2 que la vente à un prix inférieur à la valeur normale cause ou a causé un préjudice au sens du présent règlement. En l'occurrence, cela implique la démonstration que les niveaux des prix visés au paragraphe 3 ont un impact sur l'industrie de l'Union au sens du paragraphe 5, et que cet impact est tel qu'on puisse le considérer comme important.

7. Les facteurs connus, autres que la vente à un prix inférieur à la valeur normale, qui, au même moment, causent un préjudice à l'industrie de l'Union sont aussi examinés de manière à ce que le préjudice causé par ces autres facteurs ne soit pas attribué à la vente à un prix inférieur à la valeur normale au sens du paragraphe 6. Les facteurs qui peuvent être considérés à cet égard comprennent, entre autres: le volume et les prix des ventes effectuées à des prix non inférieurs à la valeur normale par des constructeurs de navires de pays autres que le pays exportateur; la contraction de la demande ou les modifications de la configuration de la consommation; les pratiques commerciales restrictives des constructeurs de navires de pays tiers et de l'Union et la concurrence entre ces mêmes constructeurs de navires; l'évolution des techniques; ainsi que les résultats à l'exportation et la productivité de l'industrie de l'Union .
8. L'effet de la vente à un prix inférieur à la valeur normale est évalué par rapport à la construction dans l'industrie de l'Union de navires similaires lorsque les données disponibles permettent d'identifier séparément cette construction sur la base de critères tels que les procédés de construction, les ventes et les bénéfices des constructeurs. S'il n'est pas possible d'identifier séparément cette construction, les effets de la vente à un prix inférieur à la valeur normale sont évalués par l'examen de la construction du groupe ou de la gamme de navires le plus étroit, comprenant le navire similaire, pour lequel ou pour laquelle les renseignements nécessaires peuvent être fournis.

9. La détermination de l'existence d'une menace de préjudice important se fonde sur des faits et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la vente à un prix inférieur à la valeur normale causerait un préjudice doit être clairement prévisible et imminent.

Pour déterminer l'existence d'une menace de préjudice important, il convient d'examiner des facteurs tels que:

- a) la capacité suffisante et librement disponible du constructeur de navires ou l'augmentation imminente et substantielle de la capacité du constructeur de navires dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des ventes à des prix inférieurs à la valeur normale, compte tenu de l'existence d'autres marchés d'exportation pouvant absorber les exportations additionnelles;
- b) les exportations de navires à des prix qui pourraient déprimer sensiblement les prix ou empêcher dans une mesure notable des hausses de ces prix qui, sans cela, se seraient produites, et accroîtraient probablement la demande de nouveaux achats auprès d'autres pays.

Aucun des facteurs énumérés ci-avant ne constitue nécessairement une base de jugement déterminante, mais la totalité des facteurs considérés doit amener à conclure que d'autres ventes à un prix inférieur à la valeur normale sont imminentes et qu'un préjudice important se produira si des mesures de défense ne sont pas prises.

Article 4

Définition de l'industrie de l'Union

1. Aux fins du présent règlement, on entend par "industrie de l'Union" l'ensemble des constructeurs de l'Union capables de construire un navire similaire avec leurs installations actuelles ou d'adapter ces installations en temps voulu pour construire un navire similaire, ou ceux d'entre eux dont les capacités cumulées de construction d'un navire similaire constituent une proportion majeure, au sens de l'article 5, paragraphe 6, de la capacité de l'Union totale de construction d'un navire similaire. Toutefois, lorsque des constructeurs sont liés au constructeur de navires en cause, aux exportateurs ou aux acheteurs, ou sont eux-mêmes acheteurs du navire vendu à un prix prétendument préjudiciable, l'expression "industrie de l'Union" peut être interprétée comme désignant le reste des constructeurs.
2. Aux fins du paragraphe 1, les constructeurs ne sont réputés liés au constructeur de navires en cause, aux exportateurs ou aux acheteurs que si:
 - a) l'un d'eux, directement ou indirectement, contrôle l'autre;
 - b) tous deux, directement ou indirectement, sont contrôlés par un tiers; ou
 - c) ensemble, directement ou indirectement, ils contrôlent un tiers, à la condition qu'il y ait des raisons de croire ou de soupçonner que l'effet de ces liens est tel que le constructeur en question a un comportement différent de celui de constructeurs non liés.

Aux fins du présent paragraphe, l'un est réputé contrôler l'autre lorsque le premier est en mesure, juridiquement ou dans la pratique, d'exercer une contrainte ou une influence sur le second.

3. Les dispositions de l'article 3, paragraphe 8, s'appliquent au présent article.

Article 5

Ouverture de la procédure

1. Sous réserve du paragraphe 8, une enquête visant à déterminer l'existence, le degré et l'effet de tout prix préjudiciable allégué est ouverte sur plainte présentée par écrit par toute personne physique ou morale ou toute association n'ayant pas la personnalité juridique, agissant au nom de l'industrie de l'Union.

La plainte peut être adressée à la Commission ou à un État membre qui la transmet à celle-ci. La Commission envoie aux États membres une copie de toute plainte qu'elle reçoit. La plainte est réputée avoir été déposée le premier jour ouvrable suivant celui de sa réception à la Commission par lettre recommandée ou celui de la délivrance d'un accusé de réception par la Commission.

Lorsque, en l'absence de plainte, un État membre est en possession d'éléments de preuve suffisants relatifs à un prix préjudiciable et à un préjudice en résultant pour l'industrie de l'Union, il les communique aussitôt à la Commission.

2. Une plainte au sens du paragraphe 1 doit être déposée:
 - a) au plus tard six mois après que le plaignant a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de la vente du navire, lorsque:
 - i) le plaignant a été invité à soumissionner pour le marché en question dans le cadre d'une mise en adjudication ouverte ou de toute autre procédure d'adjudication;
 - ii) le plaignant a effectivement fait une offre; et
 - iii) cette offre du plaignant répondait pour l'essentiel aux conditions requises;

- b) au plus tard neuf mois à compter du moment où le plaignant avait ou aurait dû avoir connaissance de la vente du navire en l'absence d'une invitation à soumissionner, sous réserve que l'intention d'introduire une demande, incluant les informations dont le plaignant peut raisonnablement disposer pour identifier la transaction en jeu, ait été notifiée au plus tard six mois à compter du moment indiqué à la Commission ou à un État membre.

En aucun cas, une plainte n'est déposée plus de six mois après la date de la livraison du navire.

Le plaignant peut être considéré avoir eu connaissance de la vente d'un navire à compter de la date à laquelle la conclusion du contrat et des informations très générales concernant le navire ont été rendues publiques dans la presse professionnelle internationale.

Aux fins du présent article, on entend par "mise en adjudication ouverte" une opération dans laquelle l'acheteur potentiel appelle à soumissionner au moins tous les constructeurs de navires connus par lui comme étant en mesure de construire le navire en cause.

- 3. Une plainte au sens du paragraphe 1 doit démontrer:
 - a) l'existence d'un prix préjudiciable;
 - b) l'existence d'un préjudice;
 - c) l'existence d'un lien de causalité entre la vente à un prix préjudiciable et le préjudice allégué; et

- d) i) que, si le navire vendu a donné lieu à une mise en adjudication ouverte, le plaignant a été invité à soumissionner pour le marché en question, qu'il a effectivement fait une offre et que celle-ci répondait pour l'essentiel aux conditions requises (à savoir date de livraison et spécifications techniques); ou
- ii) que, si le navire a été vendu par une autre procédure d'adjudication et le plaignant a été invité à soumissionner pour le marché en question, il a effectivement fait une offre et que celle-ci répondait pour l'essentiel aux conditions requises; ou
- iii) que, en l'absence d'une invitation à soumissionner autrement que dans le cadre d'une mise en adjudication ouverte, le plaignant était capable de construire le navire en question et, s'il avait eu ou aurait dû avoir connaissance de l'achat envisagé, il a fait des efforts manifestes pour conclure une vente avec l'acquéreur conformément aux spécifications de l'offre en question. Le plaignant peut être considéré avoir eu connaissance de l'achat envisagé s'il est prouvé que la majorité des membres de l'industrie pertinente ont fait des efforts auprès de cet acheteur pour enlever le contrat de vente du navire en question ou que des informations générales sur l'achat envisagé pouvaient être obtenues auprès des courtiers, établissements financiers, sociétés de classification, affréteurs, associations professionnelles ou autres entités intervenant normalement dans les opérations de construction navale avec lesquelles le plaignant avait régulièrement des contacts ou des relations d'affaires.

4. La plainte doit contenir les renseignements qui peuvent être raisonnablement à la disposition du plaignant sur les points suivants:
- a) l'identité du plaignant et une description du volume et de la valeur de la construction de l'Union du navire similaire par le plaignant. Lorsqu'une plainte est présentée par écrit au nom de l'industrie de l'Union, elle précise l'industrie au nom de laquelle elle est présentée en donnant une liste de tous les constructeurs de l'Union connus capables de construire le navire similaire et, dans la mesure du possible, une description du volume et de la valeur de la construction de l'Union du navire similaire que représentent ces constructeurs;
 - b) une description complète du navire dont il est allégué qu'il fait l'objet d'un prix préjudiciable, les noms du pays ou des pays d'origine ou d'exportation en question, l'identité de chaque exportateur ou constructeur étranger connu et l'identité de l'acheteur du navire en question;
 - c) les prix auxquels ces navires sont vendus sur le marché intérieur du pays ou des pays d'origine ou d'exportation (ou, le cas échéant, les prix auxquels de tels navires sont vendus à partir du ou des pays d'origine ou d'exportation à un ou plusieurs pays tiers ou la valeur construite du navire) et les prix à l'exportation ou, le cas échéant, les prix auxquels de tels navires sont revendus pour la première fois à un acheteur indépendant;
 - d) l'effet de la vente à un prix préjudiciable sur les prix du navire similaire sur le marché de l'Union et l'incidence de la vente sur l'industrie de l'Union, démontrée par des facteurs et indices pertinents qui influent sur la situation de cette industrie, tels que ceux énumérés à l'article 3, paragraphes 3 et 5.

5. La Commission examine, dans la mesure du possible, l'exactitude et l'adéquation des éléments de preuve fournis dans la plainte afin de déterminer s'il y a des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête.
6. Une enquête n'est ouverte conformément au paragraphe 1 que s'il a été déterminé, en se fondant sur un examen du degré de soutien ou d'opposition à la plainte exprimé par les constructeurs de l'Union capables de construire le navire similaire, que la plainte a été présentée par l'industrie de l'Union ou en son nom. La plainte est réputée avoir été déposée par l'industrie de l'Union ou en son nom si elle est soutenue par des constructeurs de l'Union dont les capacités cumulées de construction du navire similaire constitue plus de 50 % de la capacité totale de construction de la partie de l'industrie de l'Union exprimant son soutien ou son opposition à la plainte. Toutefois, il ne sera pas ouvert d'enquête lorsque les constructeurs de l'Union soutenant expressément la plainte représentent moins de 25 % de la capacité totale des constructeurs de l'Union capables de construire le navire similaire.
7. Les autorités évitent, sauf si une décision a été prise d'ouvrir une enquête, de rendre publique la plainte demandant l'ouverture d'une enquête. Toutefois, avant de procéder à l'ouverture d'une enquête, le gouvernement du pays exportateur concerné en est informé.

8. Si, dans des circonstances spéciales, la Commission décide d'ouvrir une enquête sans être saisie d'une plainte présentée par écrit à cette fin par l'industrie de l'Union ou en son nom, elle n'y procède que si elle est en possession d'éléments de preuve suffisants de l'existence d'un prix préjudiciable, d'un préjudice et d'un lien de causalité et s'il est démontré à suffisance qu'un membre de l'industrie de l'Union prétendument victime d'un préjudice réunit les critères visés au paragraphe 3, point d), pour justifier l'ouverture d'une enquête.

Le cas échéant, une enquête peut aussi être ouverte sur plainte présentée par écrit par les autorités d'une partie contractante. Une telle plainte doit comporter des éléments de preuve suffisants démontrant qu'un navire est ou a été vendu à un prix préjudiciable et que la prétendue vente à un acheteur de l'Union à un prix inférieur à la valeur normale cause ou a causé un préjudice à l'industrie nationale de la partie contractante concernée.

9. Les éléments de preuve relatifs au prix préjudiciable ainsi qu'au préjudice sont examinés simultanément afin de décider si une enquête sera ouverte ou non. Une plainte est rejetée lorsque les éléments de preuve relatifs au prix préjudiciable ou au préjudice sont insuffisants pour justifier la poursuite du dossier.
10. La plainte peut être retirée avant l'ouverture de l'enquête, auquel cas elle est réputée ne pas avoir été déposée.

11. Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission ouvre cette procédure dans un délai de quarante-cinq jours à compter du dépôt de la plainte ou, en cas d'ouverture d'une enquête conformément au paragraphe 8, au plus tard dans les six mois après que la vente du navire a été connue ou aurait dû être connue, et annonce l'ouverture dans le *Journal officiel de l'Union européenne*. Lorsque des éléments de preuve insuffisants ont été présentés, le plaignant en est avisé dans les quarante-cinq jours suivant la date à laquelle la plainte a été déposée auprès de la Commission. La Commission fournit des informations aux États membres lorsqu'elle a déterminé qu'il était nécessaire d'ouvrir une telle procédure.
12. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique le nom et le pays du constructeur de navires et de l'acheteur ou des acheteurs, ainsi qu'une description du navire en cause, fournit un résumé des informations reçues et prévoit que toute information utile doit être communiquée à la Commission.

Il fixe le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et communiquer des informations si ces points de vue et ces informations doivent être pris en compte au cours de l'enquête. Il précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission conformément à l'article 6, paragraphe 5.
13. La Commission avise l'exportateur, l'acheteur ou les acheteurs du navire ainsi que les associations représentatives des constructeurs, exportateurs ou acheteurs notoirement concernés, de même que les représentants du pays dont le navire fait l'objet de l'enquête et les plaignants, de l'ouverture de la procédure et, tout en veillant à protéger les informations confidentielles, fournit le texte intégral de la plainte écrite reçue conformément au paragraphe 1 à l'exportateur et aux autorités du pays exportateur et, à leur demande, aux autres parties intéressées.

Article 6

L'enquête

1. À la suite de l'ouverture de la procédure, la Commission, en coopération avec les États membres et, le cas échéant, les autorités de pays tiers, commence l'enquête au niveau de l'Union. Cette enquête porte simultanément sur le prix préjudiciable et sur le préjudice.
2. Les destinataires de questionnaires utilisés dans une enquête sur un prix préjudiciable disposent d'au moins trente jours pour y répondre. Le délai pour les exportateurs commence à courir à compter de la date de réception du questionnaire, lequel est réputé, à cette fin, avoir été reçu dans les sept jours suivant la date à laquelle il a été envoyé à l'exportateur ou transmis au représentant diplomatique approprié du pays exportateur. Une prorogation du délai de trente jours peut être accordée, compte tenu du délai fixé pour l'enquête et sous réserve que la partie concernée indique une raison valable en termes de circonstances particulières pour bénéficier d'une telle prorogation.
3. La Commission peut demander aux autorités des pays tiers, le cas échéant, ainsi qu'aux États membres de lui fournir des renseignements, auxquels cas les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour donner suite à ces demandes.

Ils communiquent à la Commission les renseignements demandés ainsi que le résultat de l'ensemble des vérifications, contrôles ou enquêtes effectués.

Lorsque ces renseignements présentent un intérêt général ou lorsque leur transmission a été demandée par un État membre, la Commission les transmet aux États membres, à condition qu'ils n'aient pas un caractère confidentiel, auquel cas elle en transmet un résumé non confidentiel.

4. La Commission peut demander aux autorités de pays tiers, le cas échéant, ainsi qu'aux États membres d'effectuer toutes les vérifications et tous les contrôles nécessaires, notamment auprès des constructeurs de l'Union et d'effectuer des enquêtes dans les pays tiers, sous réserve de l'accord des entreprises concernées et de l'absence d'opposition de la part du gouvernement, officiellement avisé, du pays concerné.

Les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour donner suite aux demandes de la Commission.

Des agents de la Commission peuvent, à la demande de celle-ci ou d'un État membre, assister les agents des États membres dans l'exercice de leurs fonctions. De même, des agents de la Commission peuvent assister les agents des autorités de pays tiers dans l'exercice de leurs fonctions si la Commission et ces autorités en conviennent conjointement.

5. Les parties intéressées qui se sont fait connaître conformément à l'article 5, paragraphe 12, sont entendues si, dans le délai fixé dans l'avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, elles en ont fait la demande par écrit tout en démontrant qu'elles sont effectivement des parties intéressées susceptibles d'être concernées par le résultat de la procédure et qu'il existe des raisons particulières de les entendre.

6. À leur demande, des possibilités sont ménagées au constructeur de navires, à l'acheteur ou aux acheteurs, aux représentants du gouvernement du pays exportateur, aux plaignants et autres parties intéressées, qui se sont fait connaître conformément à l'article 5, paragraphe 12, de rencontrer les parties ayant des intérêts contraires pour permettre la confrontation des thèses opposées et d'éventuelles réfutations.

Lorsque ces possibilités sont ménagées, il est tenu compte de la nécessité de sauvegarder le caractère confidentiel des renseignements ainsi que de la convenance des parties.

Aucune partie n'est tenue d'assister à une rencontre et l'absence d'une partie n'est pas préjudiciable à sa cause.

Les renseignements fournis oralement en vertu du présent paragraphe sont pris en compte dans la mesure où ils sont confirmés ultérieurement par écrit.

7. Les plaignants, le constructeur de navires, l'acheteur ou les acheteurs et les autres parties intéressées, qui se sont fait connaître conformément à l'article 5, paragraphe 12, ainsi que les représentants du pays exportateur peuvent, sur demande écrite, prendre connaissance de tous les renseignements fournis par toute partie concernée par l'enquête, mis à part les documents internes établis par les autorités de l'Union ou de ses États membres, pour autant que ces renseignements soient pertinents pour la défense de leurs intérêts, qu'ils ne soient pas confidentiels au sens de l'article 13 et qu'ils soient utilisés dans l'enquête.

Ces parties peuvent répondre à ces renseignements et leurs commentaires sont pris en considération dans la mesure où ils sont suffisamment étayés dans la réponse.

8. Sauf dans les circonstances prévues à l'article 12, l'exactitude des renseignements fournis par des parties intéressées et sur lesquels les conclusions sont fondées doit être vérifiée dans la mesure du possible.
9. Dans les procédures nécessitant une comparaison de prix et où un navire similaire a été livré, l'enquête est clôturée dans un délai d'un an au plus tard à compter de son ouverture.

Dans les procédures dans lesquelles le navire similaire est en construction, l'enquête est clôturée dans un délai d'un an au plus tard à compter de la livraison dudit navire.

Les enquêtes faisant intervenir la valeur construite sont clôturées dans un délai d'un an à compter de leur ouverture ou de la livraison du navire, le délai le plus long étant retenu.

Ces délais sont suspendus dans la mesure où l'article 16, paragraphe 2, s'applique.

Article 7

Clôture de la procédure sans institution de mesures, imposition et perception de droits pour prix préjudiciable

1. Lorsque la plainte est retirée, la procédure peut être close.
2. Lorsqu'aucune mesure ne se révèle nécessaire, l'enquête ou la procédure est close. La Commission clôt l'enquête en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2.
3. La procédure est immédiatement clôturée lorsqu'il a été établi que la marge de prix préjudiciable, en pourcentage du prix à l'exportation, est inférieure à 2 %.

4. Lorsqu'il ressort de la constatation définitive des faits qu'il y a prix préjudiciable et préjudice en résultant, un droit pour prix préjudiciable est imposé au constructeur de navires par la Commission agissant en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10, paragraphe 2. Le montant du droit pour prix préjudiciable est égal à la marge de prix préjudiciable établie. La Commission prend, après avoir informé les États membres, les mesures nécessaires pour l'application de sa décision, en particulier pour la perception du droit pour prix préjudiciable.
5. Le constructeur de navires acquitte le droit pour prix préjudiciable dans les cent quatre-vingts jours à compter du jour où l'imposition lui en a été notifiée, étant entendu que la notification sera réputée, à cette fin, avoir été reçue une semaine à compter du jour où elle a été adressée au constructeur de navires. La Commission peut accorder au constructeur de navires un délai raisonnablement prorogé pour s'acquitter du paiement s'il apporte la preuve que le paiement dans les cent quatre-vingts jours le rendrait insolvable ou serait incompatible avec une réorganisation sous contrôle judiciaire, auquel cas le paiement d'intérêts pourra être exigé sur le montant du droit impayé, à un taux égal au rendement du marché secondaire sur les titres à moyen terme libellé en euros sur la place de Luxembourg plus 50 points de base.

Article 8

Autres mesures équivalentes

L'enquête peut être clôturée sans imposition d'un droit pour prix préjudiciable si le constructeur de navires annule définitivement et inconditionnellement la vente du navire ayant fait l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix ou se conforme à une autre mesure équivalente acceptée par la Commission.

Une vente n'est réputée annulée que lorsqu'il a été mis fin à toutes les relations contractuelles entre les parties concernées par la vente en question, que toutes les contreparties versées en liaison avec la vente ont été remboursées et que tous les droits sur le navire concerné ou sur des parties de ce navire ont été restitués au constructeur de navires.

Article 9

Contre-mesures — refus des droits de chargement et de déchargement

1. Au cas où le constructeur de navires concerné n'acquiesce pas le droit pour prix préjudiciable instauré en vertu de l'article 7, la Commission impose aux navires construits par le constructeur de navires en question des contre-mesures sous la forme d'un refus des droits de chargement et de déchargement.

La Commission fournit des informations aux États membres lorsqu'il existe des motifs justifiant les contre-mesures visées au premier alinéa.

2. La décision instituant les contre-mesures entre en vigueur trente jours après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* et est annulée si le constructeur de navires acquitte intégralement le droit pour prix préjudiciable. La contre-mesure frappe tous les navires commandés pendant une période de quatre années à compter de l'entrée en vigueur de la décision. Elle s'applique à chaque navire pendant une période de quatre années à compter de sa livraison. Ces périodes ne peuvent être réduites qu'à la suite et conformément aux résultats d'une procédure internationale de règlement des différends concernant les contre-mesures imposées.

Les navires auxquels les droits de chargement et de déchargement sont refusés sont spécifiés par une décision de la Commission publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

3. Les autorités douanières des États membres n'autorisent pas le chargement ou le déchargement des navires auxquels les droits de chargement et de déchargement sont refusés.

Article 10

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (UE) 2016/...*. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

* JO: prière d'insérer le numéro de référence du document COD 2014/0309.

Article 11
Visites de vérification

1. Lorsqu'elle l'estime opportun, la Commission effectue des visites afin d'examiner les livres des exportateurs, constructeurs de navires, opérateurs commerciaux, agents, constructeurs, associations et organisations professionnelles, et de vérifier les renseignements fournis concernant le prix préjudiciable et le préjudice. En l'absence d'une réponse appropriée en temps utile, la Commission peut choisir de ne pas effectuer de visite de vérification.
2. En cas de besoin, la Commission peut procéder à des enquêtes dans les pays tiers sous réserve d'obtenir l'accord des entreprises concernées et d'aviser les représentants du gouvernement du pays concerné et de l'absence d'opposition de ce dernier. Dès qu'elle a obtenu l'accord des entreprises concernées, la Commission communique aux autorités du pays exportateur les noms et adresses des entreprises à visiter, ainsi que les dates convenues.
3. Les entreprises concernées sont informées de la nature des renseignements à vérifier et de tous les autres renseignements à fournir au cours de ces visites de vérification, ce qui n'empêche pas toutefois de demander, durant la vérification, d'autres précisions compte tenu des renseignements obtenus.
4. Lors des vérifications effectuées en vertu des paragraphes 1, 2 et 3, la Commission est assistée par les agents des États membres qui en expriment le désir.

Article 12
Défaut de coopération

1. Lorsqu'une partie intéressée refuse l'accès aux informations nécessaires ou ne les fournit pas dans les délais prévus par le présent règlement ou fait obstacle de façon significative à l'enquête, des conclusions préliminaires ou finales, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles.

S'il est constaté qu'une partie intéressée a fourni un renseignement faux ou trompeur, ce renseignement n'est pas pris en considération et il peut être fait usage des données disponibles.

Les parties intéressées sont informées des conséquences d'un refus de coopération.

2. Le fait de ne pas fournir une réponse sur support informatique n'est pas considéré comme un refus de coopération, à condition que la partie intéressée démontre que la présentation de la réponse dans les formes requises pourrait entraîner une charge ou des coûts supplémentaires excessifs.
3. Lorsque les informations présentées par une partie intéressée ne sont pas les meilleures à tous égards, elles ne doivent pas pour autant être ignorées, à condition que les insuffisances éventuelles ne rendent pas excessivement difficile l'établissement de conclusions raisonnablement correctes, que les informations soient fournies en temps utile, qu'elles soient contrôlables et que la partie ait agi au mieux de ses possibilités.

4. Si des éléments de preuve ou des renseignements ne sont pas acceptés, la partie qui les a communiqués est informée immédiatement des raisons de leur rejet et a la possibilité de fournir des explications complémentaires dans le délai fixé. Si ces explications ne sont pas jugées satisfaisantes, les raisons du rejet des éléments de preuve ou des renseignements en question sont communiquées et indiquées dans les conclusions rendues publiques.
5. Si les conclusions, y compris celles qui concernent la valeur normale, sont fondées sur les dispositions du paragraphe 1, notamment sur les renseignements fournis dans la plainte, il faut, lorsque cela est possible et compte tenu des délais impartis pour l'enquête, vérifier ces renseignements par référence à d'autres sources indépendantes disponibles, telles que les listes de prix publiées, les statistiques de ventes officielles et les relevés douaniers ou par référence aux renseignements obtenus d'autres parties intéressées au cours de l'enquête.
6. Si une partie intéressée ne coopère pas ou ne coopère que partiellement et que, de ce fait, des renseignements pertinents ne sont pas communiqués, il peut en résulter pour ladite partie une situation moins favorable que si elle avait coopéré.

Article 13

Traitement confidentiel

1. Toute information de nature confidentielle (par exemple parce que sa divulgation avantagerait de façon notable un concurrent ou aurait un effet défavorable notable pour la personne qui a fourni l'information ou pour celle auprès de qui elle l'a obtenue) ou qui est fournie à titre confidentiel par des parties à une enquête, est, sur exposé de raisons valables, traitée comme telle par les autorités.

2. Les parties intéressées qui fournissent des informations confidentielles sont tenues d'en donner des résumés non confidentiels. Ces résumés sont suffisamment détaillés afin de permettre de comprendre raisonnablement la substance des informations communiquées à titre confidentiel. Dans des circonstances exceptionnelles, lesdites parties peuvent indiquer que ces informations ne sont pas susceptibles d'être résumées. Dans ces circonstances, les raisons pour lesquelles un résumé ne peut être fourni sont exposées.
3. S'il est considéré qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée et si la personne qui a fourni l'information ne veut pas la rendre publique ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, l'information peut être écartée, sauf s'il peut être démontré de manière convaincante à partir de sources appropriées que l'information est correcte. Les demandes de traitement confidentiel ne peuvent être rejetées arbitrairement.
4. Le présent article ne s'oppose pas à la divulgation, par les autorités de l'Union, d'informations générales, notamment des motifs sur lesquels les décisions prises en vertu du présent règlement sont fondées, ni à la divulgation d'éléments de preuve sur lesquels les autorités de l'Union s'appuient dans la mesure nécessaire à la justification de ces motifs lors de procédures en justice. Une telle divulgation tient compte de l'intérêt légitime des parties intéressées à ce que leurs secrets d'affaires ne soient pas révélés.

5. La Commission et les États membres, y compris leurs agents, s'abstiennent de révéler toute information reçue en application du présent règlement pour laquelle la personne qui l'a fournie a demandé un traitement confidentiel, sans l'autorisation spécifique de cette dernière. Les informations échangées entre la Commission et les États membres ou les documents internes préparés par les autorités de l'Union ou des États membres ne sont pas divulgués, sauf si leur divulgation est expressément prévue par le présent règlement.
6. Les informations reçues en application du présent règlement ne peuvent être utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été demandées.

Article 14

Information des parties

1. Les plaignants, le constructeur de navires, l'exportateur, l'acheteur ou les acheteurs des navires ainsi que leurs associations représentatives et les représentants du pays exportateur peuvent demander à être informés des détails sous-tendant les faits et considérations essentiels sur la base desquels il est envisagé de recommander l'imposition d'un droit pour prix préjudiciable ou la clôture d'une enquête ou d'une procédure sans imposition de droits.
2. Les demandes d'information finale visées au paragraphe 1 sont adressées par écrit à la Commission et reçues dans le délai fixé par cette dernière.

3. L'information finale est donnée par écrit. Elle l'est, compte tenu de la nécessité de protéger les informations confidentielles, dès que possible et, normalement, un mois au plus tard avant la décision définitive. Lorsque la Commission n'est pas en mesure de communiquer certains faits ou considérations à ce moment-là, elle le fait dès que possible par la suite.

L'information ne fait pas obstacle à toute décision ultérieure qui peut être prise par la Commission et, lorsque cette décision se fonde sur des faits et considérations différents, ces derniers sont communiqués dès que possible.

4. Les observations faites après que l'information finale a été donnée ne peuvent être prises en considération que si elles sont reçues dans un délai que la Commission fixe dans chaque cas en tenant dûment compte de l'urgence de l'affaire, mais qui ne peut être inférieur à dix jours.

Article 15

Rapport

La Commission inclut des informations sur la mise en œuvre du présent règlement dans son rapport annuel sur l'application et la mise en œuvre des mesures de défense commerciale présenté au Parlement européen et au Conseil en application de l'article 23 du règlement (UE) 2016/... *.

* JO: prière d'insérer le numéro de référence du document 2014/0309(COD).

Article 16
Dispositions finales

1. Le présent règlement n'exclut pas l'application de:
 - a) règles spéciales prévues dans les accords conclus entre l'Union et des pays tiers;
 - b) mesures particulières, à condition qu'elles n'aillent pas à l'encontre d'obligations contractées dans le cadre de l'accord sur la construction navale.

2. Une enquête en application du présent règlement ne sera pas effectuée, ni des mesures imposées ou maintenues lorsque de telles mesures seraient contraires aux obligations découlant pour l'Union de l'accord sur la construction navale ou de tout autre accord international pertinent.

Aucune disposition du présent règlement ne fait obstacle à ce que l'Union s'acquitte des obligations qui lui incombent en vertu des dispositions de l'accord sur la construction navale concernant le règlement des différends.

Article 17
Abrogation

Le règlement (CE) n° 385/96 est abrogé.

Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à la date d'entrée en vigueur de l'accord sur la construction navale¹.

Il ne s'applique pas aux navires ayant fait l'objet d'un contrat signé avant la date d'entrée en vigueur de l'accord sur la construction navale, à l'exception des navires ayant fait l'objet d'un contrat après le 21 décembre 1994 et qui doivent être livrés plus de cinq ans après la date du contrat. Ces navires relèvent du présent règlement, à moins que le constructeur de navires ne puisse prouver que le report du délai de livraison était dû à des raisons commerciales normales et ne visait pas à éviter l'application du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

¹ La date d'entrée en vigueur de l'accord sur la construction navale sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, série L.

ANNEXE I

Règlement modifié avec sa modification

Règlement (CE) n° 385/96 du Conseil
(JO L 56 du 6.3.1996, p. 21)

Règlement (UE) n° 37/2014 du
Parlement européen et du Conseil
(JO L 18 du 21.1.2014, p. 1

Uniquement le point 5 de l'annexe

ANNEXE II

Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 385/96	Présent règlement
Articles 1 ^{er} à 4	Articles 1 ^{er} à 4
Article 5, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, phrase introductive	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, phrase introductive
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a), phrase introductive	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a), phrase introductive
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a), premier tiret	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a) i)
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a), deuxième tiret	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a) ii)
Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a), troisième tiret	Article 5, paragraphe 2, premier alinéa, point a) iii)
Article 5, paragraphe 2, deuxième, troisième et quatrième alinéas	Article 5, paragraphe 2, deuxième, troisième et quatrième alinéas
Article 5, paragraphes 3 à 10	Article 5, paragraphes 3 à 10
Article 5, paragraphe 11, premier alinéa	Article 5, paragraphe 11, première et deuxième phrases
Article 5, paragraphe 11, deuxième alinéa	Article 5, paragraphe 11, troisième phrase
Article 5, paragraphe 12, première phrase	Article 5, paragraphe 12, premier alinéa
Article 5, paragraphe 12, deuxième et troisième phrases	Article 5, paragraphe 12, deuxième alinéa
Article 6, paragraphes 1 et 2	Article 6, paragraphes 1 et 2
Article 6, paragraphe 3, première phrase	Article 6, paragraphe 3, premier alinéa
Article 6, paragraphe 3, deuxième phrase	Article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 6, paragraphe 3, troisième phrase	Article 6, paragraphe 3, troisième alinéa
Article 6, paragraphe 4, première phrase	Article 6, paragraphe 4, premier alinéa
Article 6, paragraphe 4, deuxième phrase	Article 6, paragraphe 4, deuxième alinéa
Article 6, paragraphe 4, troisième et quatrième phrases	Article 6, paragraphe 4, troisième alinéa

Règlement (CE) n° 385/96	Présent règlement
Article 6, paragraphe 5	Article 6, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 6, première phrase	Article 6, paragraphe 6, premier alinéa
Article 6, paragraphe 6, deuxième phrase	Article 6, paragraphe 6, deuxième alinéa
Article 6, paragraphe 6, troisième phrase	Article 6, paragraphe 6, troisième alinéa
Article 6, paragraphe 6, quatrième phrase	Article 6, paragraphe 6, quatrième alinéa
Article 6, paragraphe 7, première phrase	Article 6, paragraphe 7, premier alinéa
Article 6, paragraphe 7, deuxième phrase	Article 6, paragraphe 7, deuxième alinéa
Article 6, paragraphes 8 et 9	Article 6, paragraphes 8 et 9
Articles 7 à 11	Articles 7 à 11
Article 12, paragraphe 1, première phrase	Article 12, paragraphe 1, premier alinéa
Article 12, paragraphe 1, deuxième phrase	Article 12, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 12, paragraphe 1, troisième phrase	Article 12, paragraphe 1, troisième alinéa
Article 12, paragraphes 2 à 6	Article 12, paragraphes 2 à 6
Article 13	Article 13
Article 14, paragraphes 1 et 2	Article 14, paragraphes 1 et 2
Article 14, paragraphe 3, première, deuxième et troisième phrases	Article 14, paragraphe 3, premier alinéa
Article 14, paragraphe 3, quatrième phrase	Article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa
Article 14, paragraphe 4	Article 14, paragraphe 4
Article 14 <i>bis</i>	Article 15
Article 15	Article 16
-	Article 17
Article 16	Article 18
-	Annexe I
-	Annexe II