

Informations de base	
1997/0249(CNS) CNS - Procédure de consultation Règlement	Procédure terminée
Construction navale: nouvelles règles pour les aides Subject 2.60.03 Aides et interventions d'État 3.40.04 Construction navale, industrie nautique	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis
	RELA Relations économiques extérieures		SAINJON André (ARE)
	TRAN Transports et tourisme		01/12/1997
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Affaires générales	2111	1998-06-29
	Industrie	2043	1997-11-13
	Industrie	2091	1998-05-07

Événements clés			
Date	Événement	Référence	Résumé
01/10/1997	Publication de la proposition législative	COM(1997)0469 	Résumé
20/10/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
13/11/1997	Débat au Conseil		
18/03/1998	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0101/1998	
31/03/1998	Débat en plénière		

29/06/1998	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
29/06/1998	Fin de la procédure au Parlement		
18/07/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1997/0249(CNS)
Type de procédure	CNS - Procédure de consultation
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 092-p3 Traité CE (avant Amsterdam) E 113 Traité CE (avant Amsterdam) E 094
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ECON/4/09411

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0101/1998 JO C 138 04.05.1998, p. 0005	18/03/1998	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0197/1998 JO C 138 04.05.1998, p. 0078-0104	01/04/1998	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1997)0469 	01/10/1997	Résumé
Document de suivi	COM(2000)0263 	03/05/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2000)0730 	15/11/2000	Résumé
Document de suivi	COM(2001)0219 	02/05/2001	Résumé
Document de suivi	COM(2002)0205 	30/04/2002	Résumé
Document de suivi	COM(2002)0622 	13/11/2002	Résumé

Autres Institutions et organes

--	--	--	--	--

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0284/1998 JO C 129 27.04.1998, p. 0019	25/02/1998	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 1998/1540 JO L 202 18.07.1998, p. 0001	Résumé

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 01/10/1997 - Document de base législatif

OBJECTIF: établir de nouvelles règles pour les aides à la construction navale, à appliquer à partir de 1999, même si l'accord de l'OCDE n'est pas encore en vigueur. CONTENU: la Commission européenne propose un nouveau régime plus strict destiné à remplacer la septième directive sur les aides à la construction navale, au plus tard à la fin de 1998, mais de préférence avant cette date. Les principaux éléments de la proposition de règlement sont les suivants: - les aides au fonctionnement seraient admises pour une période supplémentaire jusqu'au taux maximum de 9% de la valeur contractuelle, et puis interdites à partir du 31/12/2000. Les aides liées au contrat octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement resteront autorisées mais les règles seront rendues plus strictes; - les aides à la fermeture resteraient autorisées à condition que les réductions de capacité prévues soient réelles et irréversibles. Il est proposé que les installations fermées ne puissent reprendre leurs activités durant une période de dix ans, sans possibilité de réexamen après les cinq premières années; - en ce qui concerne les aides à la restructuration, il est proposé d'inclure des règles spécifiques dans le nouveau régime, fondées sur les lignes directrices communautaires concernant ces aides. La Commission propose que soit appliqué d'une manière très stricte le principe de non-renouvellement, assorti d'une évaluation et d'un contrôle plus rigoureux des programmes de redressement. Afin de s'assurer que les réductions de capacité sont bien réelles, la Commission propose de prendre comme facteur déterminant le niveau de production au cours des cinq années précédentes plutôt que la capacité théorique du chantier; - les aides régionales aux investissements ne seraient acceptables que s'il s'agit d'améliorer la productivité d'installations existantes. Quant aux aides à l'innovation, jugées nécessaires en raison du retard technologique des chantiers européens, elles seraient autorisées à hauteur de 10%; - les aides à la recherche et au développement continueraient d'être autorisées conformément à l'encadrement communautaire en la matière; en outre, il est proposé d'autoriser également les aides pour la protection de l'environnement. La présente proposition impliquant des changements importants, il est prévu que le règlement s'applique pendant une période de cinq ans, soit jusqu'à la fin de 2003, afin de laisser le temps à la nouvelle stratégie de produire un effet structurel sur le secteur.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 30/04/2002 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son cinquième rapport sur la situation de la construction navale dans le monde. Le présent rapport confirme les conclusions des quatre rapport précédents de la Commission, à savoir que le marché mondial de la construction navale se caractérise par un déséquilibre considérable entre l'offre et la demande, que l'essor massif de la capacité de construction navale en Corée a entraîné une diminution considérable du niveau des offres dans la plupart des segments et que les pertes qui en résultent pour les chantiers coréens ont, dans certains cas, été compensées par une restructuration financière qui, selon la Commission, n'est pas conforme aux règles de l'OMC applicables. La Commission poursuivra son exercice de surveillance du marché et d'analyses des coûts et elle présentera ses conclusions au Conseil, comme le prévoit l'article 12 du règlement 1540/98/CE.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 29/06/1998 - Acte final

OBJECTIF: établir de nouvelles règles pour les aides à la construction navale à appliquer à partir de 1999, même si l'accord de l'OCDE sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes n'est pas encore en vigueur. MESURE

DE LA COMMUNAUTE: règlement 1540/98/CE du Conseil concernant les aides à la construction navale. CONTENU: le règlement du Conseil établit un nouveau régime plus strict destiné à remplacer la septième directive (90/684/CEE) sur les aides à la construction navale, au plus tard à la fin de 1998. Les principaux éléments du règlement adopté sont les suivants: - les aides au fonctionnement liées au contrat sont admises pour une période supplémentaire jusqu'au taux maximum de 9% de la valeur contractuelle, et puis seront interdites à partir du 31/12/2000. Les aides liées au contrat octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement restent autorisées mais les règles sont rendues plus strictes; - les aides à la fermeture restent autorisées à condition que les réductions de capacité prévues soient réelles et irréversibles. Les installations fermées ne pourront reprendre leurs activités durant une période de dix ans minimum; - les aides à la restructuration peuvent exceptionnellement être autorisées, à condition de respecter les lignes directrices communautaires concernant ces aides. Afin de s'assurer que les réductions de capacité sont bien réelles, il est prévu de prendre comme facteurs déterminants non seulement la capacité théorique des chantiers mais aussi le niveau de production au cours des cinq années précédentes; la Commission demandera l'avis des Etats membres dans tous les cas où l'aide dépasse 10 millions d'écus; - les aides aux investissements pour l'innovation peuvent être autorisées jusqu'à une intensité maximale de 10% brut, à condition qu'elles se rapportent à l'application industrielle de produits et procédés réellement nouveaux; - les aides régionales aux investissements ne sont acceptables, sous certaines conditions, que s'il s'agit d'améliorer la productivité d'installations existantes; - les aides à la recherche et au développement continueront d'être autorisées conformément à l'encadrement communautaire en la matière; il en va de même en ce qui concerne les aides pour la protection de l'environnement. La Commission présentera régulièrement au Conseil un rapport sur la situation du marché et déterminera si les chantiers européens sont affectés par des pratiques anti-concurrentielles. ENTREE EN VIGUEUR: le règlement entre en vigueur le 01/01/1999. Il s'applique pendant une période de cinq ans, soit jusqu'au 31/12/2003, afin de laisser le temps à la nouvelle stratégie de produire un effet structurel sur le secteur.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 13/11/2002 - Document de suivi

En conclusion de son sixième rapport au Conseil sur la situation de la construction navale dans le monde, la Commission note que la crise dans la construction navale mondiale s'aggrave, avec très peu de nouvelles commandes dans les grandes régions de construction navale durant les six premiers mois de l'année 2002. Les causes principales en sont l'offre excédentaire dans le passé, le ralentissement économique généralisé et les effets du 11 septembre. Seuls les chantiers japonais parviennent encore à éviter les temps morts. Néanmoins, la demande intérieure y contribue pour beaucoup. Les commandes mondiales de nouveaux navires durant le premier semestre 2002 ont décliné de près des 2/3, en moyennes trimestrielles, par rapport à l'année 2000. Dans l'UE, la situation est encore plus dramatique, avec une chute des commandes de presque 80% par rapport à l'année 2000. Les segments des porte-conteneurs et des navires de croisière sont les plus touchés, mais les segments des pétroliers et des transporteurs de GNL ont également enregistré une baisse de la demande. La demande n'est restée relativement stable que sur le segment des transporteurs de produits pétroliers, en raison des besoins de remplacement de vieux tonnages qu'entraîne la nouvelle législation de l'UE sur la sécurité maritime, et sur celui des vraquiers. En conséquence les chantiers navals n'obtiennent plus de contrats, et un certain nombre de faillites et de licenciements ont déjà eu lieu, surtout en Europe. Les prix des nouveaux navires ont poursuivi leur baisse et ont à présent atteint leur niveau le plus bas en plus de dix ans. Les chantiers sud-coréens ont encore abaissé le prix de leurs offres en dépit d'un renchérissement de tous les principaux éléments constitutifs des coûts de production, et un certain nombre de chantiers coréens pourraient éprouver des difficultés à honorer leurs obligations financières si les entrées de commandes n'augmentent pas rapidement. Les analyses détaillées des coûts qu'a effectuées la Commission en ce qui concerne les commandes passées à des chantiers sud-coréens confirment les conclusions de rapports précédents, à savoir que les navires sont proposés à des prix qui ne couvrent pas le coût total de la production. Les études montrent que l'écart entre les prix offerts et les prix normaux calculés se creuse à nouveau. Il faut rappeler que le 27 juin 2002, le Conseil a chargé la Commission de faire une dernière tentative pour résoudre les problèmes découlant de certaines pratiques commerciales des chantiers navals sud-coréens et pour parvenir à un accord à l'amiable avec la Corée du Sud pour le 30 septembre 2002 au plus tard. Deux séries de négociations avec le gouvernement coréen et des représentants des chantiers navals ont été conduites par la Commission (26-27 août 2002 à Séoul et 24-27 septembre 2002 à Bruxelles), mais elles n'ont pas permis de rapprocher les positions, et les négociations ont de ce fait échoué. En l'absence de solution négociée, la Commission a engagé une procédure OMC et une demande pour des consultations bilatérales avec la Corée a été introduite le 21 octobre. Une première consultation aura lieu avant la fin novembre 2002.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 01/04/1998 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Niels SINDAL (PSE, DK), le Parlement européen approuve la proposition de la Commission tout en soulignant que la politique d'aide à la construction navale ne doit pas provoquer de distorsions de concurrence au sein de la Communauté européenne. Jugeant le régime d'aide proposé trop généreux, le Parlement a introduit des amendements stipulant que les nouveaux instruments d'aides proposés par la Commission ne peuvent être utilisés pour étendre la capacité des chantiers navals européens. D'autres amendements prévoient qu'en cas de réouverture des installations fermées, les chantiers navals devront rembourser l'aide qui avait été accordée pour leur fermeture définitive. Un an avant le 31/12/2000, la Commission devrait contrôler la situation du marché et déterminer si les chantiers européens sont affectés par des pratiques anti-concurrentielles. S'il est établi que l'industrie ne subit pas un préjudice en raison de telles pratiques, y compris des prix préjudiciables, les aides au fonctionnement cesseraient le 31/12/2000. Le Parlement juge par ailleurs nécessaire de réaliser une étude sur les effets de la crise économique en Asie et les conséquences potentielles de toute mesure discriminatoire visant à aider les constructeurs asiatiques. En cas de mesure discriminatoire, la Commission et le Conseil devraient agir pour défendre les intérêts de la construction navale européenne.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 02/05/2001 - Document de suivi

Le quatrième rapport de la Commission sur la situation de la construction navale dans le monde confirme les conclusions des trois premiers. Les commandes de navires neufs ont connu une progression importante en 2000 (+56% par rapport à 1999). Cet accroissement a principalement

bénéficié aux chantiers navals sud-coréens qui ont ainsi enregistré une nouvelle hausse de leur part de marché. La part de marché du secteur de la construction navale de l'UE est restée stable en 2000, les pertes réalisées dans certains segments du marché étant compensées par de nouvelles commandes de navires de croisière. Les prix des navires neufs semblent s'être redressés en 2000 sur certains segments du marché, après les niveaux très bas observés au lendemain de la crise asiatique de 1997. La Commission a étudié les prix proposés par les chantiers navals sud-coréens pour chaque contrat. L'analyse montre clairement que la tendance à la hausse des prix observée à l'automne 2000 ne s'est pas maintenue. La Commission maintient donc son point de vue selon lequel les surcapacités notables de la construction navale sud-coréenne, associées au besoin permanent de conclure de nouveaux marchés en vue de garantir une marge brute d'autofinancement suffisante, entravent la reprise des prix, ainsi que du marché en général. Depuis le dernier rapport de la Commission, sept nouvelles études de coût approfondies de commandes passées à des chantiers coréens ont été réalisées. Aucun des marchés examinés n'a été conclu à un prix rentable, c'est-à-dire à un prix couvrant les frais de fonctionnement ainsi que le remboursement de la dette et permettant de dégager un bénéfice. Calculées sur cette base, les pertes subies dans le cadre des nouvelles commandes étudiées s'élèvent à 14% en moyenne.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 15/11/2000 - Document de suivi

Le présent document, qui constitue le troisième rapport de la série, analyse l'évolution la plus récente du marché mondial de la construction navale et évalue les résultats des actions entreprises en réponse aux demandes formulées par le Conseil. Le rapport note que le marché mondial de la construction navale continue à connaître de graves difficultés. L'offre reste supérieure à la demande et il ne semble guère que cette situation doive s'améliorer. Par ailleurs, la Corée du Sud s'affirme désormais comme la première puissance de construction navale dans le monde. Au cours des huit premiers mois de l'an 2000, ses chantiers navals ont enlevé plus de 40% des commandes nouvelles (Japon: 25%, UE + Norvège: 16%, reste du monde: 19%) en termes de tbc (tonnes brutes compensées). Les chantiers navals coréens ciblent pratiquement tous les segments du marché, laissant aux chantiers de l'Union européenne principalement les commandes intérieures de moindre importance et les tonnages hautement spécialisés. Dans ce contexte, le troisième rapport de la Commission européenne confirme les conclusions énoncées par la Commission dans ses deux premiers rapports. Il est ainsi proposé : - que la Commission continue à surveiller la situation du marché; - que la Commission examine dès que possible la plainte déposée par l'industrie au titre du règlement sur les obstacles au commerce et, si la plainte est reçue, agisse avec rigueur en vue d'une action possible de l'OMC; - parallèlement, que la Commission reste ouverte à toute proposition de la Corée qui répondrait aux préoccupations de l'UE; - que la Commission et les États membres poursuivent leurs efforts pour réaliser des conditions de concurrence équitables au niveau international pour l'industrie de la construction navale de l'OCDE; - que la Commission et les États membres continuent à encourager le FMI à veiller à ce que la restructuration des chantiers navals coréens fasse l'objet d'une surveillance étroite et d'une évaluation; - que la Commission continue à coopérer étroitement avec l'industrie dans les questions touchant à la compétitivité; - que, la Commission examine la possibilité de présenter, dès que possible, des propositions de mesures visant à faire face au problème.

Construction navale: nouvelles règles pour les aides

1997/0249(CNS) - 03/05/2000 - Document de suivi

Conformément au règlement 1540/98/CE du Conseil concernant les aides à la construction navale, la Commission est tenue de faire rapport au Conseil sur la situation du marché de la construction navale dans le monde. Le premier rapport (COM (1999) 474 final) a été présenté en octobre 1999 et a fait l'objet de conclusions du Conseil en novembre, invitant la Commission à poursuivre son état des lieux. Le présent rapport est le deuxième de la série. Le marché mondial des navires marchands reste en crise, constate le rapport. L'offre dépasse nettement la demande et rien ne laisse espérer une amélioration de la situation. Par conséquent, l'augmentation relative de la demande de navires au cours de la période 1998-1999 n'a eu aucun effet positif sur les prix. Au contraire, les prix de la quasi-totalité des types de navires ont continué de baisser. La faiblesse persistante des prix est due aux offres extrêmement basses des chantiers coréens. Aux prix actuels, les parts de marché de l'Union européenne et du Japon continuent de s'amenuiser, bien que cet effet soit moins prononcé en ce qui concerne l'Union. Les nouvelles études détaillées du coût des commandes dans la construction navale, évoquées dans le présent rapport, révèlent une fois de plus l'importance des pertes que les chantiers coréens sont disposés à subir pour obtenir des parts de marché et assurer leur marge d'autofinancement. Par ailleurs, à l'exception des navires de croisière, les chantiers coréens visent tous les segments du marché, ne laissant aux chantiers de l'Union que de petites commandes intérieures et le tonnage hautement spécialisé. Ce deuxième rapport de la Commission confirme dès lors les conclusions du premier rapport. Il est recommandé : - de continuer à faire pression sur la Corée pour qu'elle applique intégralement le protocole d'accord ("Agreed Minutes relating to the World Shipbuilding Market"), paraphé par la Commission et le gouvernement coréen le 10 avril 2000, et qu'elle s'engage à participer à l'assainissement du marché, en ce qui concerne notamment le niveau des prix et les capacités de construction de navires neufs; - d'appliquer intégralement les dispositions du protocole d'accord ("Agreed Minutes") dès qu'elles seront entrées en vigueur, en recourant s'il le faut au mécanisme de consultation; - de rassembler de nouveaux éléments de preuve plus précis concernant d'éventuelles pratiques préjudiciables en matière de prix et autres comportements faussant le mécanisme du marché, en vue de déposer et d'appuyer une plainte, le cas échéant, au titre du règlement sur les obstacles au commerce; - d'informer le FMI des constatations effectuées et de demander que la restructuration industrielle promise par la Corée fasse l'objet d'un contrôle vigilant et d'un examen attentif; - d'encourager le secteur de la construction navale dans l'Union européenne à renforcer davantage sa compétitivité.