

Bruxelles, avril 1965.
P/39

NOTE D'INFORMATION

Initiative de la Commission dans le domaine de la construction navale

On se rappellera que le Programme d'action de la Communauté économique européenne pour la deuxième étape précisait que la Commission mettrait au point avant la fin de la deuxième étape, une politique commune pour un certain nombre de secteurs, dont la construction navale, qui comporterait des solutions constructives au niveau communautaire. L'initiative que vient de prendre la Commission, sous l'autorité de M. von der Groeben, dans le domaine de la construction navale doit être considérée comme le premier résultat des travaux entrepris à ce propos. Elle dépasse, de ce fait, largement en importance le domaine spécifique de l'industrie navale dont il s'agit aujourd'hui.

Les problèmes auxquels est confrontée la construction navale de la Communauté justifient d'ailleurs pleinement la priorité qui a été accordée à ce secteur. Cette industrie a en effet été soumise, au cours de ces dernières années, à une concurrence de plus en plus forte de la part des pays tiers et plus spécialement du Japon. Sa situation s'est ainsi notablement dégradée relativement à celle dans le reste du monde. La part de la Communauté dans le tonnage mondial des nouvelles commandes de navires est passée de 45% en 1955 à 22,5% en 1964 (9 premiers mois). La pression de la concurrence externe s'est encore accrue dans ces derniers mois et les armateurs de la Communauté passent dans une mesure croissante des commandes au Japon.

Une des causes déterminantes de la régression de l'industrie navale de la Communauté réside dans les distorsions des conditions de concurrence sur le marché mondial de la construction navale. Les mesures de soutien en faveur de cette industrie se sont en effet multipliées au cours de ces dernières années dans les principaux pays constructeurs de navires. Il en est résulté une chute des prix des navires neufs, prix établis de moins en moins en fonction du prix de revient réel. Comme un rétablissement des conditions normales de concurrence ne semble pas pouvoir être obtenu dans un délai rapproché, il a paru nécessaire à la Commission de sauvegarder de toute urgence la construction navale de la Communauté en attendant que cette normalisation soit réalisée.

Pour atteindre cet objectif, la Commission a proposé au Conseil de prendre une initiative immédiate de la Communauté visant à corriger ces distorsions de concurrence sur le marché mondial de la construction navale en compensant celles-ci par des aides. Le marché de la construction navale étant essentiellement un marché international, seules des aides s'avèrent une mesure de protection appropriée. Une intervention par la voie de mesures douanières classiques, tarifaires ou contingentaires, par exemple, générerait en effet considérablement l'activité des armateurs de la Communauté.

En raison de ce qui précède, le système communautaire d'aide envisagé ne tient compte que de la nature et de l'ampleur des distorsions de concurrence sur le marché mondial de la construction navale. Bien que limitée, cette action de la Communauté a l'avantage de répondre aux besoins les plus urgents de l'industrie en cause, et partant, de la soulager déjà très considérablement des problèmes auxquels elle se trouve confrontée. Elle permettra aux chantiers de la Communauté d'affronter la concurrence internationale sur un pied d'égalité, du moins en ce qui concerne les facteurs externes à la construction navale proprement dite.

Bien sûr, la Commission est tout à fait consciente qu'une initiative pour compenser les effets de distorsions de concurrence sur le marché mondial ne peut à elle seule apporter une solution d'ensemble aux problèmes de la construction navale de la Communauté. L'industrie navale de la Communauté a, également, à faire face à des problèmes de rationalisation, de reconversion et à des problèmes régionaux. Les études préalables nécessaires pour que la Commission puisse intervenir de manière appropriée vis-à-vis de ces autres problèmes ont d'ailleurs déjà été entreprises et seront poursuivies dans les meilleurs délais, en liaison étroite avec les services compétents des Etats membres.

Le besoin de protection communautaire vis-à-vis des distorsions de concurrence, et donc le niveau de l'aide projetée, a été estimé par la Commission, après consultation des administrations nationales compétentes, à environ 10 % des prix contractuels des navires neufs. Le champ d'application a été limité aux grands navires de commerce et de pêche, destinés à la navigation maritime, jaugeant 3000 tonneaux bruts ou plus. Les travaux de réparation navale qui constituent de véritables transformations de navires, bénéficieront également de l'aide envisagée. Tant les navires destinés aux livraisons intérieures que ceux destinés à l'exportation bénéficieront des dispositions dont il s'agit, afin de ne pas désavantager les armateurs de la Communauté.

Par ailleurs, les dispositions du Traité et le caractère communautaire que doit revêtir toute solution commune dans le domaine des aides à la construction navale, ont amené la Commission à élaborer un système qui permet d'éviter les distorsions de concurrence à l'intérieur de la Communauté. C'est pourquoi, la Commission propose au Conseil d'instituer un régime d'aides qui devra obligatoirement être appliqué dans tous les Etats membres avec une égale intensité et selon des modalités semblables. Eu égard aux systèmes d'aides différents à la construction navale actuellement en vigueur dans plusieurs Etats membres, il a toutefois paru judiciaires de n'arrêter les modalités d'octroi de l'aide communautaire qu'ultérieurement, par voie d'une procédure appropriée.

Bien que très urgente, la mise en place dudit régime communautaire d'aides nécessitera évidemment certains délais si ce n'était déjà que pour permettre l'aménagement des régimes nationaux existants. Il est ainsi prévu que les Etats membres prendront toutes mesures nécessaires afin que le régime s'applique au plus tard le 1er janvier 1967; celui-ci cessera d'être applicable le 31 décembre 1969, moment auquel l'ensemble du problème sera cependant reconsidéré.

Enfin, en ce qui concerne le sort réservé aux aides nationales à la construction navale, la Commission propose au Conseil d'arrêter que chaque Etat membre aménagera ses régimes nationaux de telle sorte que, jusqu'à concurrence de l'aide accordée par le présent système communautaire d'aide, ceux-ci soient octroyés au titre de ce système et selon les modalités prévues par celui-ci. Ce qui dépasserait éventuellement l'aide envisagée par le système communautaire, restera, comme par le passé, justiciable des exceptions prévues par le Traité de Rome dans le domaine des aides. Il en est ainsi pour les aides à la reconversion ou les aides régionales. Le même raisonnement peut être tenu pour d'éventuels nouveaux projets d'aides nationales à la construction navale.

La Commission exprime l'espoir que le projet de directive qu'elle a élaboré à ce sujet sera rapidement adopté par le Conseil. Ainsi serait consacrée la première initiative de la Commission dans le domaine d'une politique commune dans un secteur industriel en difficulté et serait posé un important et nouveau jalon vers la réalisation d'une véritable union économique.