

N° 393

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 octobre 1997

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA DÉLÉGATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE  
POUR L'UNION EUROPÉENNE (1),

*sur la proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le  
règlement 3094/95 et prorogeant les dispositions pertinentes de la  
septième directive du Conseil concernant les aides à la  
construction navale*  
*et la proposition de règlement (CE) du Conseil établissant de  
nouvelles règles pour les aides à la construction navale  
(COM [97] 469 final/2/ n° E 936 Corrigendum),*

ET PRÉSENTÉ

PAR M. HENRI NALLET,

Député.

---

(1) La composition de cette Délégation figure au verso de la présente page.

**Politiques communautaires.**

*La Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne est composée de : M. Henri Nallet, président ; Mme Nicole Catala, MM. Maurice Ligot, Jean-Claude Lefort, Noël Mamère, vice-présidents ; MM. Alain Barrau, Jean-Louis Bianco, secrétaires ; Mmes Michèle Alliot-Marie, Nicole Ameline, MM. René André, François d'Aubert, André Billardon, Jean-Marie Bockel, Didier Boulaud, Yves Bur, Didier Chouat, Yves Coussain, Camille Darsières, Jean-Marie Demange, Bernard Derosier, Yves Fromion, Gérard Fuchs, Hubert Grimault, Jean-Louis Idiart, Christian Jacob, Aimé Kerguéris, Gérard Lindeperg, François Loncle, Mme Béatrice Marre, MM. Jacques Myard, Daniel Paul, Mme Nicole Péry, M. Jean-Bernard Raimond, Mme Michèle Rivasi, M. Michel Suchod.*

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>EXAMEN DU DOCUMENT E 936.....</b>	<b>7</b>
<b>TRAVAUX DE LA DELEGATION .....</b>	<b>13</b>
<b>CONCLUSIONS ADOPTEES PAR LA DELEGATION .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>17</b>
<b>Annexe 1 : Acte final des négociations relatives à l'« accord sur     les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la     construction et de la réparation navales marchandes » .....</b>	<b>19</b>
<b>Annexe 2 : Conclusions du Conseil du 27 septembre 1996.....</b>	<b>21</b>



MESDAMES, MESSIEURS,

Parmi les propositions d'actes communautaires dont elle est régulièrement saisie en application de l'article 88-4 de la Constitution et des articles 151-1 et suivants du Règlement de l'Assemblée nationale, la Délégation pour l'Union européenne en a examiné tout récemment deux avec une particulière célérité.

Ces deux propositions, regroupées dans le document E 936, sont relatives au **régime des aides à la construction navale**. La première tend à proroger un système favorable à notre industrie, dont chacun connaît la situation difficile. La seconde propose d'établir, à court terme, de nouvelles règles qui lui seraient défavorables.

Comme ces textes seront examinés par le Conseil des ministres de l'Union le 13 novembre prochain, la Délégation en a délibéré le 30 octobre et a adopté une proposition de résolution qui demande au Gouvernement d'adopter une position très claire : adoption du premier texte, rejet du second.

Toutefois, la portée de cette proposition de résolution dépend de la diligence avec laquelle la commission compétente de notre Assemblée en délibérera : elle ne deviendra définitive, en effet, qu'après la distribution du rapport de ladite commission. Compte tenu de la date du Conseil des ministres de l'Union, le délai d'un mois, dans lequel la commission compétente doit statuer, est trop long. Cette situation résulte des conditions dans lesquelles l'Assemblée nationale a été saisie en l'espèce : transmis au Conseil le 3 octobre, le projet a été reçu le 16 octobre à l'Assemblée nationale en vue d'un examen par le Conseil le 13 novembre, c'est-à-dire moins d'un mois après qu'il nous ait été soumis.

Dans la plupart des cas, cependant, ce délai d'un mois paraît bien court aux commissions permanentes, qui éprouvent des difficultés à le respecter, ce qui a pour effet d'empêcher la proposition de résolution d'acquiescer un caractère définitif. Cette situation affecte actuellement, en dépit des dispositions du Règlement (art. 151-2), plusieurs propositions de résolution déposées par des rapporteurs de la Délégation.

Ces considérations étant faites, on trouvera ci-après l'analyse des deux propositions d'actes communautaires ainsi que les décisions de la Délégation.



## EXAMEN DU DOCUMENT E 936

### • Base juridique :

– De la première proposition : articles 92, paragraphe 3, point c), 94 et 113. Sans que cela ait un impact sur la procédure ou sur le fond, on notera que le point c) visé dispose que « *les aides à la construction navale existant à la date du 1er janvier 1957, pour autant qu'elles ne correspondent qu'à l'absence d'une protection douanière, sont progressivement réduites dans les mêmes conditions que celles applicables à l'élimination des droits de douane, sous réserve des dispositions du présent traité visant la politique commerciale commune vis-à-vis des pays tiers* ». Ce serait donc une base juridique plus appropriée pour la seconde proposition de règlement.

– De la deuxième proposition : articles 92, paragraphe 3, point e), 94 et 113.

### • Date de transmission au Conseil de l'Union européenne :

3 octobre 1997.

### • Date de réception à la Présidence de l'Assemblée nationale :

16 octobre 1997.

### • Procédure :

Adoption par le Conseil à la majorité qualifiée, sur proposition de la Commission et après avis du Parlement européen.

### • Motivation/contenu et portée :

L'Accord O.C.D.E., qui a vocation à supprimer les aides directes à la construction navale, ne peut entrer en vigueur que lorsque toutes les parties signataires l'auront ratifiée, ce qui n'a pas été le cas des Etats-Unis, ce qui est quelque peu paradoxal venant du pays qui l'a **imposé** ! Comme l'indiquait la Commission en novembre 1994, « *les négociations ont été initiées par les Etats-Unis en échange du retrait d'une plainte des*

*constructeurs américains au titre de la section 301 qui visait des chantiers communautaires et asiatiques* ».

On peut s'interroger sur l'obstination communautaire à faire entrer en vigueur cet accord OCDE. Ne pourrait-on, comme l'avait proposé le Parlement européen le 24 avril 1997<sup>(1)</sup>, estimer que cet accord est caduc s'il n'est pas ratifié d'ici le 1er janvier 1998, et, si besoin est, le dénoncer. Le Rapporteur vous proposera donc de reprendre dans une proposition de résolution l'esprit de l'amendement ci-après :

*« considérant que l'accord, dont l'entrée en vigueur était prévue en 1996, n'a toujours pas été ratifié par les Etats-Unis et qu'il ne saurait être possible de prolonger cette situation au-delà d'un délai raisonnable, lequel pourrait être fixé au 28 mai 1997, date au-delà de laquelle, si l'accord n'était toujours pas ratifié, il serait considéré comme nul et non avenue ».*

Contre l'avis de l'Assemblée nationale, exprimé dans une résolution du 19 décembre 1994 votée aussi bien par le R.P.R. que le P.S. et le P.C., le Gouvernement de l'époque avait accepté cet accord et l'Union européenne l'avait ratifié avec une précipitation qui s'est révélée injustifiée.

En elle-même, la conclusion d'un tel accord n'est pas condamnable. Sur un marché mondial, le principe d'une discipline multilatérale est justifié. Encore faut-il qu'elle soit équitable.

Sur ce point, le Rapporteur renverra aux travaux parlementaires de cette époque, et notamment à ceux menés par M. Charles Josselin au nom de la Délégation<sup>(2)</sup>, pour se limiter à rappeler les principales faiblesses de cet accord :

→ maintien autorisé d'une partie importante du dispositif protectionniste américain ;

→ absence de prise en compte des pays producteurs non signataires, en particulier la Chine ;

---

<sup>(1)</sup> Procès verbal de la séance du jeudi 24 avril 1997.

Amendement n° 5 du Parlement européen sur la proposition de règlement du Conseil concernant les aides en faveur de certains chantiers navals.

<sup>(2)</sup> Rapport d'information n° 1765 de la Délégation pour l'Union européenne du 6 décembre 1994.

→ cet accord est spécialement défavorable à la France, nos armements n'étant pas en mesure d'alimenter un marché intérieur d'une taille suffisante ;

→ un instrument antidumping inefficace ;

→ l'indifférence aux manipulations monétaires de certains Etats.

→ non prise en compte du protectionnisme japonais et coréen et des subventions croisées permises par l'intégration verticale et horizontale de leurs constructeurs dans de grands groupes : dans une communication du 1er octobre 1997 « *Vers une nouvelle politique de la construction navale* », la Commission note ainsi que « *le secteur de la construction navale du Japon est concentré entre les mains de quelques groupes puissants qui bénéficient de l'intégration verticale et horizontale de leurs activités ... [Ils] bénéficient d'un système national de crédit qui offre des prêts à taux d'intérêt réduit pour la construction navale nationale. Traditionnellement, les armateurs japonais achètent presque exclusivement leurs bateaux à des chantiers navals japonais* ». L'intégration permet de discrètes subventions croisées. La Corée du Sud a doublé sa capacité entre 1990 et 1996 et fait preuve d'un fort protectionnisme. La Commission reconnaît ainsi que « *la Corée a réussi à orienter vers les chantiers coréens la demande publique de navires neufs et a exclus les chantiers européens concurrents, comme en témoignent les commandes de méthaniers passées récemment par la compagnie coréenne de gaz* ».

Un extrait d'un communiqué du 16 juillet 1997 de la chambre syndicale des constructeurs de navire explicitera ce point :

*« En novembre 1996, la Commission européenne a officiellement protesté auprès des autorités sud-coréennes contre l'exclusion des entreprises étrangères d'une appel d'offres public de méthaniers. La compagnie nationale de gaz sud-coréenne avait lancé un appel d'offres pour la construction de onze méthaniers excluant les chantiers étrangers. On était en droit de s'en étonner, compte tenu de l'avance technologique des chantiers européens dans ce domaine, alors qu'un des chantiers choisis (Samsung) n'avait encore jamais construit de méthanier. Il y a eu là violation des règles du libre échange de l'OMC et de l'accord-cadre signé entre l'Union européenne et la Corée du Sud, et contenant des clauses sur la libre concurrence en matière de construction navale.*

*Le gouvernement coréen a répondu que l'appartenance de la Corée à l'OCDE et à l'OMC ne prenant effet qu'au 1er janvier 1997, elle*

*n'était pas tenue, pour la période précédente, d'en respecter les règles ; et l'Union européenne de ne rien faire.*

*En 1997, Gaz de Corée récidive et lance un appel d'offres pour la fourniture de sept grands méthaniers de 135 000 m<sup>3</sup>. Mais du fait de la protestation européenne, la compagnie gazière réserve cette fois son appel d'offres à une liste, non pas de chantiers navals, mais d'armateurs pour un contrat de transport à temps ... armateurs tous coréens : Hyundai Merchant Marine, Hanjin Shipping, Yukong Line, Korea Line et Halla Maritime Corp. Mais cette dernière compagnie préfère se retirer.*

*Les armateurs coréens sont théoriquement libres de commander où bon leur semble, mais malgré leurs efforts, les Chantiers de l'Atlantique trouvent porte close à Séoul dans toutes leurs démarches auprès de ces compagnies.*

*Finalement, seulement cinq chantiers navals, tous coréens, sont désignés ».*

La situation de la Communauté est d'autant moins bonne que les Etats qui la composent sont très divisés sur la vision qu'ils se font de la politique commerciale et répugnent beaucoup à la mise en place de mesures défensives, tout particulièrement vis-à-vis des Etats-Unis.

Il y a une dizaine de jours, les Etats-Unis, mécontents du protectionnisme japonais en matière de transport maritime, ont purement et simplement décidé d'interdire l'accès de leurs ports aux navires japonais, voire de les saisir s'ils ne payaient pas une amende. Le Japon a cédé presque aussitôt. La méthode est discutable et s'apparente à une nouvelle forme de diplomatie de la canonniers. Pour autant, l'inaction ou l'envoi de simples lettres de remontrances n'est pas non plus une voie que l'on peut recommander.

Le contexte étant ainsi rappelé, **la prorogation de la VIIe directive, objet de la première proposition de règlement, ne peut qu'être approuvée. On peut même se demander s'il ne conviendrait pas d'augmenter le niveau des aides.** Le plafond des aides, fixé à 28 % en 1987, a été ramené à 9 % par des règlements successifs intervenus depuis lors (4,5 % pour les navires de petite dimension).

Notons que la Commission affirme qu'une telle augmentation serait contraire aux clauses de « *statu quo* »<sup>(3)</sup> de l'Acte final des négociations ayant conduit à la conclusion de l'Accord qui, selon elle, « *doivent être considérées comme contraignantes* ». Outre que l'on peut s'interroger sur cette affirmation, une telle politique revient à imposer à l'Union

---

<sup>(3)</sup> Cf. annexe 1.

européenne le respect de contraintes supplémentaires, alors même que l'Accord n'est pas entré en vigueur. En admettant que même cette clause soient juridiquement valables, on ne peut noter que la Commission aurait alors vraisemblablement outrepassé le mandat de négociation qui lui avait été confié.

La seconde proposition de règlement de la Commission tend à supprimer toute aide directe à compter du 1er janvier 2001, que l'Accord ait été ou non ratifié par les Etats-Unis, relève de la même philosophie et de la même critique. Pourquoi désarmer unilatéralement l'Europe ?

Cela s'impose d'autant moins qu'à la différence de la Corée du Sud, l'Union européenne a perdu, en vingt ans, 70 % de ses emplois dans ce secteur et 60 % de ses capacités.

Les conditions de concurrence étant structurellement faussées, la solution ne se limite pas à élever la productivité des chantiers européens. A cet égard, certains chiffres cités par la Commission sont fort contestables (comparaison production/année-homme, sans tenir compte de la sous-traitance en Europe ni, semble-t-il, du nombre d'heures travaillées).

La Commission propose également un certain nombre d'aides indirectes.

On peut cependant s'interroger sur l'opportunité d'autoriser des aides régionales contribuant à « *l'amélioration de la productivité d'installations existantes* ».

On ne voit pas bien l'intérêt de lier deux problématiques différentes, si ce n'est pour créer des distorsions de concurrence.

De telles aides sont d'ailleurs actuellement interdites en France. On peut se demander s'il serait bien opportun de les multiplier lorsque l'on voit l'utilisation qui en a été faite en Allemagne. (*cf.* la décision de la Commission du 6 avril 1993 annulant une aide à Bremer Vulkan).

Les autres aides proposées par la Commission seraient des aides à la restructuration, aux investissements et à la recherche. Sous réserve d'une analyse plus approfondie, ces aides ne peuvent qu'être approuvées, étant observé qu'elles ne répondent pas au problème de fond, celui des différences de coûts de production au plan mondial, différence aggravée par le caractère inéquitable des conditions de concurrence, véritable « *point faible* » des chantiers européens.

*In fine*, dans sa communication précitée, la Commission fait valoir que « *les Etats membres devraient envisager de lier une taxation préférentielle ou des garanties d'Etat pour l'acquisition de nouveaux navires à une exigence « européenne », qui serait de facto ou de jure commune aux régimes nationaux de crédits à la construction navale des Etats membres, des USA, du Japon ou de la Corée du Sud et qui serait*

*compatible, dans certaines conditions, avec l'accord de l'OCDE en matière de construction navale. Cette mesure peut également entrer dans le cadre de la politique communautaire sur la sécurité maritime, afin de promouvoir l'utilisation de navires sûrs et propres, si l'aide n'est octroyée qu'aux navires construits dans l'Union européenne selon des normes de sécurité très strictes ».*

Cette démarche est plutôt intéressante. Encore faut-il observer que de tels régimes fiscaux sont complexes et coûteux et plus difficiles à mettre en oeuvre dans le cas de la France. Celle-ci a, en effet, peu d'armements susceptibles de passer des commandes palliant les pertes liées à l'interdiction des aides indirectes.

• **Appréciation au regard du principe de subsidiarité :**

Ces textes n'appellent pas d'observation à ce titre.

• **Textes législatifs nationaux susceptibles d'être modifiés :**

Eventuellement, la loi 51-675, modifiée le 24 mai 1991, relative à la construction navale.

• **Réactions suscitées et état d'avancement de la procédure communautaire :**

Le Gouvernement français souhaite l'adoption de la prolongation de la VIIe directive (premier texte) et n'est pas favorable à la suppression des aides (deuxième texte). Il ne va pas de soi qu'il existe une majorité en ce sens au Conseil.

Au surplus cette position deviendrait malheureusement caduque dès lors que le Congrès des Etats-Unis aurait autorisé la ratification de l'Accord OCDE.

• **Calendrier prévisionnel :**

Le Conseil sera appelé à se prononcer le 13 novembre 1997 sur ces textes.

• **Conclusion :**

**Le Rapporteur vous propose donc d'approuver la prolongation de la 7ème directive et d'inviter le Gouvernement à rejeter fermement l'autre proposition de règlement. Tel est l'objet de la proposition de résolution adoptée par la Délégation dans sa réunion du 30 octobre 1997.**

## TRAVAUX DE LA DELEGATION

Réunie le 30 octobre 1997, sous la présidence de **M. Henri Nallet**, Président, la Délégation a examiné deux propositions d'actes communautaires relatives aux aides à la construction navale (E 936).

Le Rapporteur a indiqué que le document E 936 comprenait deux propositions de règlement : la première tend à proroger, par une modification du règlement du 22 décembre 1995, le régime résultant de la septième directive relative aux aides à la construction navale jusqu'à une date qui ne pourra être postérieure au 31 décembre 1998 ; la seconde contient les suggestions de la Commission en faveur d'un nouveau régime destiné à remplacer la septième directive. Avec ce dernier texte, la Commission européenne demande en réalité aux Etats membres d'appliquer par anticipation un accord signé au sein de l'O.C.D.E. sur les aides à la construction navale, dont l'objet principal est de supprimer la plupart des aides directes. Pareille méthode ne saurait être approuvée, l'accord n'ayant pas été ratifié par le Congrès des Etats-Unis ; elle est d'autant moins opportune que l'application de cet accord est porteuse de menaces considérables pour la construction navale française.

Le Rapporteur a donc proposé à la Délégation d'adopter une proposition de résolution demandant au Gouvernement d'approuver la prorogation temporaire du régime d'aides en vigueur, de rejeter toute application anticipée de l'accord O.C.D.E. et de créer un observatoire de la situation des aides à la construction navale en Europe et dans le monde.

Cette proposition a recueilli l'approbation de **M. Gérard Fuchs** et de **M. Daniel Paul**, qui a toutefois souligné qu'elle ne comportait que des exigences minimales, la situation catastrophique des chantiers navals requérant, selon lui, un accroissement du niveau des aides.

Après en avoir modifié le texte pour tenir compte de cette observation, la Délégation a conclu au dépôt de cette proposition de résolution dont vous trouverez le texte ci-après.



## **CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LA DÉLÉGATION**

**La Délégation,**

**après avoir examiné la proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement 3094/95 et prorogeant les dispositions pertinentes de la septième directive du Conseil concernant les aides à la construction navale, et la proposition de règlement du Conseil établissant de nouvelles règles pour les aides à la construction navale (COM (97) 469 final/2), transmises à l'Assemblée nationale sous la référence E 936 Corrigendum, est d'avis de conclure à l'opportunité du dépôt de la proposition de résolution suivante :**

### **PROPOSITION DE RÉOLUTION<sup>(4)</sup>**

#### *Article unique*

**L'Assemblée nationale,**

**- Vu l'article 88-4 de la Constitution,**

**- Vu la proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement 3094/95 et prorogeant les dispositions pertinentes de la septième directive du Conseil concernant les aides à la construction navale et la proposition de règlement du Conseil établissant de nouvelles règles pour les aides à la construction navale (document COM (97) 469 final/2 / n° E 936 Corrigendum),**

**- Vu sa résolution du 19 décembre 1994 (T.A. n° 329),**

---

<sup>(4)</sup> Cette proposition de résolution est publiée comme document parlementaire sous le n° 395.

**- Considérant que l'Accord OCDE sur les aides à la construction navale a été initié par les Etats-Unis ;**

**- Considérant que cet accord, dont l'entrée en vigueur était prévue pour 1996, n'a toujours pas été ratifié par les Etats-Unis et qu'il ne saurait être possible de prolonger cette situation au-delà d'un délai raisonnable, lequel pourrait être fixé au 1er janvier 1998, date au-delà de laquelle, si l'accord n'était toujours pas ratifié, il serait considéré comme nul et non avenue ;**

**- Considérant que l'Union européenne souffre de conditions de concurrence inéquitables à l'échelle mondiale ;**

**1. Approuve la prolongation du régime d'aides en vigueur et souhaite que le niveau des aides soit révisé pour permettre le maintien d'une industrie européenne de la construction navale ;**

**2. S'oppose fermement à toute remise en cause unilatérale de ce régime, en l'absence d'une ratification de l'Accord OCDE sur les aides à la construction navale ;**

**3. Refuse tout lien entre politique régionale et aides à la construction navale ;**

**4. Demande la création d'un observatoire des aides à la construction navale, directes et indirectes, tant à l'échelle communautaire que mondiale.**

**ANNEXES**



**Annexe 1 :**

**Acte final des négociations relatives à l'« accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes »**

1. La Commission de la Communauté européenne et les Gouvernements des Etats-Unis, de la Finlande, du Japon, de la Norvège, de la République de Corée et de la Suède (les Participants), agissant dans le cadre du Groupe de travail sur la construction navale du Conseil de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (l'Organisation) ont ouvert, à l'automne de 1989, des négociations relatives à un « Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes » (l'Accord). Lors de la réunion de ce Groupe de travail du 21 décembre 1994, les représentants des Participants ont adopté le présent Acte final, qui marque officiellement la conclusion des négociations et ouvre l'Accord (dont le texte figure à l'annexe I) à l'acceptation par signature ou autre procédure.

2. Les Participants ont l'intention de ne ménager aucun effort pour obtenir toutes les approbations nécessaires et mener à terme les procédures indispensables pour l'entrée en vigueur de l'Accord le 1er janvier 1996, comme prévu à son article 13.

3. D'ici l'entrée en vigueur de l'Accord, les Participants jugent nécessaire de s'abstenir de tout acte qui irait à l'encontre de ses objectifs. Par conséquent, les Participants sont convenus de ne pas, durant cette période :

- i) accroître le niveau des subventions dans les mesures d'aide actuelles, telles que définies dans l'Accord,
- ii) instituer de nouvelles mesures d'aide qui accroîtraient le niveau des subventions, ou
- iii) fournir ou s'engager à fournir une aide de ce genre pour tout navire livré après le 31 décembre 1998.

4. Les Participants coopéreront étroitement pour encourager d'autres pays dotés d'une capacité importante à adhérer à l'Accord.

5. Les Participants ont pris note de la déclaration du Président, figurant à l'annexe II du présent Acte final, qui vise les travaux futurs à réaliser sur les questions traitées dans le présent Accord.

6. Jusqu'à l'entrée en vigueur de l'Accord, les Participants se réuniront au moins une fois tous les six mois afin d'examiner les progrès réalisés, la mise en oeuvre des arrangements définis dans le présent Acte final, ainsi que d'autres problèmes ou faits nouveaux y afférents.

7. Les Participants demandent que le présent Acte final et ses annexes soient transmis au Conseil de l'Organisation, pour son information, par le Président de son Groupe de travail sur la construction navale, et que l'original soit versé aux archives de l'Organisation.

## **Annexe 2 :**

### **Conclusions du Conseil du 27 septembre 1996**

#### **Aides à la construction navale**

Le Conseil a adopté, à la majorité qualifiée avec le vote contraire des délégations allemande, finlandaise et néerlandaise, le règlement modifiant le règlement 3094/95 relatif aux aides à la construction navale.

Le règlement 3094/95 doit permettre à la Communauté de s'acquitter des obligations lui incombant en vertu de l'Accord international – conclu dans le cadre de l'O.C.D.E. – sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navale marchandes. Il prévoyait que les dispositions pertinentes de la directive 90/684/CEE s'appliquent jusqu'à l'entrée en vigueur dudit accord, et au plus tard jusqu'au 30 septembre 1996. Or, le règlement n'est pas encore applicable puisque l'accord en question lui-même n'est pas encore entré en vigueur.

La modification prévoit donc une nouvelle prorogation des dispositions pertinentes de la directive 90/694/CEE (7ème directive concernant les aides à la construction navale) jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord O.C.D.E., et au plus tard jusqu'au 31 décembre 1997.

Le Conseil a, par ailleurs, fait les déclarations suivantes :

*« a) Le Conseil réaffirme son ferme attachement à l'accord de l'O.C.D.E. sur la construction navale, qu'il a ratifié en décembre 1995 en vue de sa mise en application, comme prévu, le 1er janvier 1996. Il déplore que l'accord ne soit pas encore entré en vigueur du fait de sa non ratification par les Etats-Unis. Le Conseil rappelle ses conclusions du 20 mai 1996 et invite instamment ce partenaire à procéder dès que possible à la ratification.*

*b) Le Conseil invite la Commission à suivre de près l'évolution de la situation en ce qui concerne la ratification de l'accord de l'O.C.D.E. et à lui faire rapport lors de ses prochaines sessions, en particulier celle d'avril 1997.*

*c) Le Conseil et la Commission conviennent que si, faute de ratification par tous les partenaires, l'accord international conclu sous l'égide de l'O.C.D.E. n'entre pas en vigueur le 1er juin 1997, la Commission présentera les*

*propositions appropriées pour permettre au Conseil de prendre une décision avant le 31 décembre 1997 sur l'attitude que devra prendre l'Union européenne.*

*d) Le Conseil note que la Commission, étant donné le report de l'entrée en vigueur de l'accord, soulèvera la question des clauses de statu quo lors de la réunion du Groupe des parties à l'accord de l'O.C.D.E. en octobre 1996. Le cas échéant, les décisions en vigueur sur les régimes d'aides nationaux qui sont concernées seront modifiées par la Commission conformément au droit communautaire après cette réunion ».*

Il est rappelé que l'accord O.C.D.E. porte sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes. Il prévoit l'élimination de toutes les aides directes à la construction navale, à l'exception des aides à caractère social liées à la fermeture de chantiers et des aides à la recherche et au développement, autorisées dans les limites de certains plafonds.