II

*(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)*

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

**du 31 juillet 1992**

**concernant un projet d'aide de l'Allemagne en faveur de Cosco (Chine) pour l'achat de quatre navires porte-conteneurs**

**(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)**

(92/569/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 93 paragraphe 2 premier alinéa,

vu la directive 90/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1990, concernant les aides à la construction navale (1), et notamment son article 4 paragraphe 7,

après avoir mis les intéressés en mesure de présenter leurs observations, conformément à l'article 93, et vu ces observations,

considérant ce qui suit :

I

À la suite d'une lettre du 4 mars 1991 émanant d'un chantier naval de la Communauté dans laquelle celui-ci se plaignait de la distorsion de la concurrence qui résulterait d'une aide au développement que le gouvernement allemand avait l'intention d'accorder en faveur d'un contrat avec un armateur chinois et portant sur quatre navires porte-conteneurs, la Commission, par lettre du 2 avril, a invité l'Allemagne à lui notifier ledit projet conformément à l'article 4 paragraphe 7 et à l'article 11 paragraphe 2 point c) de la directive 90/684/CEE. Par lettre du 22 avril 1991, les autorités allemandes ont déclaré qu'une décision négative avait été prise concernant une demande d'aide financière sous certaines conditions de l'aide au développement en faveur du projet Cosco (China Ocean Shipping Company), présentée par un consortium de chantiers navals constitués de Bremer Vulkan, HDW et des chantiers situés sur le territoire de l'ancienne République démocratique allemande, ci-après « RDA ».

À la suite d'une nouvelle plainte déposée par le même chantier naval de la Communauté le 12 août 1991, la Commission, par lettre du 28 août 1991, a de nouveau invité l'Allemagne à notifier les mesures d'aide au développement qu'elle avait l'intention de prendre concernant le projet Cosco. Par lettre du 19 septembre 1991, les autorités allemandes ont déclaré que l'éventualité et l'ampleur de l'aide au développement susceptible d'être accordée au projet Cosco dépendaient de l'évaluation du projet par la Kreditanstalt für Wiederaufbau.

Toutefois, les autorités allemandes ont notifié à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le 20 septembre 1991, les termes et conditions d'octroi d'un crédit d'aide relatif à un projet de construction de trois navires porte-conteneurs d'une capacité de 3 765 équivalents-vingt pieds (EVP) pour Cosco, conformément à la résolution du conseil de l'OCDE (arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires).

Par lettre du 2 octobre 1991, le Danemark a introduit une plainte auprès de la Commission contre le projet d'aide en faveur de Cosco.

Par lettre du 14 octobre 1991, la Commission a accordé à l'Allemagne un dernier délai de dix jours ouvrables pour notifier le projet d'aide en faveur de Cosco. La réponse est parvenue à la Commission dans deux lettres datées respectivement du 31 octobre et du 4 novembre 1991.

(1) JO n° L 380 du 31. 12. 1990, p. 27.

II

Selon les informations dont dispose la Commission, l'opération envisagée entre les chantiers navals allemands et Cosco porte sur la construction de trois navires porte-conteneurs d'une capacité de 3 765 EVP et d'un porte-conteneurs de 2 700 EVP.

Dans sa notification, l'Allemagne a fourni les précisions suivantes : l'armateur Cosco de Pékin a commandé trois navires porte-conteneurs d'une capacité de 3 765 EVP chacun pour un prix total de 604,14 millions de marks allemands (ci-après « DM »). Les chantiers navals suivants ont été retenus pour la construction des navires en cause : Bremer Vulkan (Brême), HDW (Kiel), Mathias-Thesen-Werft (Wismar) et Warnow-Werft (Warnemünde).

La notification apportait certaines précisions concernant les crédits : l'aide couvrira 90 % du prix contractuel pendant onze ans à un taux d'intérêt annuel de 3,5 %. Ces conditions se traduisent par un équivalent-subvention de 25,35 %. Aux questions relatives au prix des navires posées par la Commission, l'Allemagne, dans sa notification, a répondu que le prix élevé des navires porte-conteneurs de 3 765 EVP était dû à la haute qualité et aux performances en matière de vitesse (24 nœuds) des bâtiments en cause. Les autorités allemandes considèrent que les contrats prévoient un prix commercial normal pour les navires, une fois déduits le surcoût relatif aux spécifications de vitesse et de qualité (15 millions de DM), le coût de préfinancement, l'assurance-crédit et le plafond normal d'aide au fonctionnement (13 % en 1991). Aux yeux des autorités allemandes, la Commission devrait tenir compte, dans son évaluation, du fait que la procédure appliquée aux aides au développement donne depuis longtemps satisfaction. L'Allemagne a également déclaré que la prise en considération d'éléments de prix dans l'évaluation par la Commission du projet d'aide au développement en cause créerait une incertitude quant à l'obtention de projets de cette nature.

En ce qui concerne la composante « développement » de l'aide, les autorités allemandes font valoir que celle-ci peut aider la Chine à couvrir ses besoins considérablement accrus en matière de transport et à économiser plus de devises fortes dans ses exportations. Les navires porte-conteneurs contribueront à la création d'un système de transport intégré (transport de porte à porte). Outre l'incidence positive sur les réserves en devises du pays, l'un des objets principaux du huitième plan quinquennal chinois (1991-1995) consiste à maintenir une indépendance aussi grande que possible vis-à-vis de l'étranger dans le domaine des transports maritimes internationaux. Les besoins accrus s'expliqueraient par la croissance économique de la Chine et le sous-développement relatif du réseau de transport ferroviaire et fluvial.

III

Le crédit d'aide en faveur de la société chinoise Cosco doit être apprécié au regard de l'article 4 paragraphe 7 de la directive 90/684/CEE. Cet article stipule que les aides liées à la construction et à la transformation navales, octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement, ne sont pas soumises au plafond maximal commun en vigueur prévu à l'article 4 paragraphe 2.

Par lettre du 3 janvier 1989 et portant la référence SG(89) D/311, la Commission a informé les États membres qu'une aide de ce type devait être préalablement notifiée à la Commission, qui vérifie la composante particulière « développement » de l'aide envisagée. Dans cette lettre, elle a indiqué également un certain nombre de critères qui doivent être respectés pour assurer la conformité de l'aide à l'arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires. Celui-ci prévoit que l'élément de libéralité doit s'élever à 25 % au moins de la valeur contractuelle et que le pays bénéficiaire doit figurer sur la liste des pays admis au bénéfice de ces aides.

La Chine figure sur ladite liste pour les aides au développement dans le secteur de la construction navale, et il apparaît que les conditions de crédit accordées au projet Cosco et notifiées conformément à l'accord OCDE concernant les crédits à l'exportation de navires excèdent de très peu le seuil de l'équivalent-subvention requis de 25 %.

Malgré les explications fournies par les autorités allemandes dans leurs lettres du 31 octobre et du 4 novembre 1991, dans lesquelles elles font état de leurs considérations en matière de développement et des pratiques antérieures en ce qui concerne les aides au développement accordées à la Chine, la Commission gardait des doutes sérieux quant à l'authenticité de l'aspect « développement » du projet d'aide en cause, en raison notamment du manque de transparence des prix.

D'après les informations qu'elle avait reçues, selon lesquelles les prix en vigueur sur le marché pour les navires porte-conteneurs en question étaient de 20 à 30 % inférieurs aux prix contractuels déclarés de 600 millions de DM pour les trois porte-conteneurs de 3 765 EVP, la Commission n'était pas en mesure de déterminer si l'aide envisagée devait être considérée comme aide au développement en faveur de la Chine ou comme aide au fonctionnement accordée aux chantiers navals allemands bénéficiaires des contrats. Les précisions apportées par les autorités allemandes par lettres des 31 octobre et 4 novembre 1991 ne permettaient pas de lever les doutes relatifs à la surtarification présumée.

Les vives réactions du marché de la construction navale ont, en outre, renforcé l'impression que les chantiers navals allemands avaient gonflé leurs prix. C'est dans ce contexte que le soutien financier accordé au titre de l'aide au développement a été considéré davantage comme une subvention au fonctionnement en faveur de l'industrie allemande de la construction navale permettant de dépasser le plafond normal des aides que comme une véritable aide au développement.

La Commission a également pris en considération le fait que les navires en cause seraient destinés aux lignes internationales de Cosco et seraient probablement utilisés entre l'Europe et l'Extrême-Orient.

Par conséquent, la Commission avait toujours des doutes sérieux quant à l'authenticité de l'aspect « développement » du projet d'aide en cause. La participation au contrat d'un ou de plusieurs chantiers navals situés sur le territoire de l'ancienne RDA compliquait encore la situation, la Commission n'ayant pas encore reçu, à ce moment, de notification officielle de régimes d'aides au fonctionnement en faveur des chantiers navals du *Land* de Mecklembourg-Poméranie occidentale, et n'avait, en conéquence, autorisé l'octroi d'aucune aide auxdits chantiers navals.

Enfin, la Commission n'était en mesure de déterminer ni la façon dont le porte-conteneurs de 2 700 EVP s'insérait dans l'ensemble du projet Cosco et le chantier naval qui le construirait, ni le niveau de soutien accordé à cette partie du contrat et le régime d'aide mis en œuvre.

C'est dans ce contexte que la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2, afin de pouvoir, d'une part, vérifier l'authenticité de l'aspect « développement » du projet d'aide consistant en la construction de trois navires porte-conteneurs d'une capacité de 3 765 EVP et d'un porte-conteneurs d'une capacité de 2 700 EVP qui peut entrer dans ce projet d'aide et, d'autre part, effectuer une évaluation de sa compatibilité générale avec le marché commun.

## IV

À la suite de la publication de cette décision d'ouvrir la procédure [2], les États membres et les autres tiers intéressés suivants ont présenté leurs observations :

— le Royaume-Uni,

— le Danemark,

— les associations d'armateurs de la Communauté européenne,

— l'association des constructeurs de navires danois,

— l'association des armateurs danois.

En résumé, les observations reçues portaient principalement sur deux aspects de l'affaire :

1) Les prix cités par Bremer Vulkan pour les trois navires porte-conteneurs sont supérieurs aux prix courants du marché qui seraient justifiés dans une situation de concurrence normale. Les intéressés ont par conséquent émis des doutes sérieux quant à l'authenticité de l'aspect « développement » du projet et ont considéré l'aide envisagée plutôt comme une subvention accordée aux constructeurs.

2) L'octroi de l'aide créerait une distorsion de la concurrence sur le marché de la construction navale. Cette affirmation se fonde sur le fait que Cosco, qui est la cinquième société mondiale de navires porte-conteneurs et qui se comporte en concurrent sérieux des armateurs de la Communauté par l'application d'une politique agressive en matière de fixation du prix du fret, serait en mesure, grâce à la subvention, d'améliorer la qualité de sa flotte, d'augmenter sa capacité de transport et de poursuivre sa politique de transport de fret à bas prix au détriment des armateurs de la Communauté.

La Commission a transmis à l'Allemagne, par lettre du 18 mars 1992, les observations reçues des autres États membres et des autres tiers intéressés, afin de lui permettre d'y répondre.

## V

Le gouvernement allemand a réagi à l'engagement de la procédure par lettres du 4 mars et du 1er juillet 1992 et par télécopies des 10 et 13 juillet 1992. Il a répondu aux observations des autres États membres et des autres tiers intéressés par lettre du 13 avril 1992. Les commentaires du gouvernement allemand peuvent être résumés comme suit :

1) Le gouvernement allemand a fait valoir que l'augmentation de prix se fondait sur l'évaluation à 69 millions d'écus (142 millions de DM) du prix de marché d'un navire porte-conteneurs de 3 765 EVP. Ce prix est tiré du document *Study of the Shipbuilding Market 1991* (Étude du marché de la construction navale 1991) élaboré pour la Commission par un expert indépendant.

   Le prix réel des navires destinés à Cosco est plus élevé (201,4 millions de DM par navire), en raison de leurs caractéristiques spécifiques :

   — la vitesse plus élevée des navires (25 nœuds au lieu de 21) requiert l'installation d'un moteur plus puissant, ainsi que l'augmentation de la longueur. Les navires pourront transporter plus de conteneurs (4 070 EVP), et notamment un nombre de conteneurs frigorifiques supérieur à la normale. Cette dernière caractéristique entraîne une consommation d'énergie plus élevée, et les navires seront équipés à cet effet d'un nouveau type de système de contrôle. Ces caractéristiques se traduisent par un coût supplémentaire de : 25 millions de DM

   — contrairement au mode de paiement prévu dans l'étude de l'expert [paiement en liquide (5 × 20 % pendant la construction)], il était convenu que 10 % de la somme devaient être versés à la signature du contrat, le solde de 90 % étant dû à la livraison. Les coûts de préfinancement supplémentaires s'élèvent à : 7 millions de DM

[1] JO n° C 22 du 29. 1. 1992, p. 4.

— en outre, le chantier naval doit acquitter une prime d'assurance-crédit (et non le paiement en liquide évoqué dans l'étude de l'expert) : 12 millions de DM

— si l'on prend en considération le fait que le prix d'un navire porte-conteneurs retenu par l'expert n'inclut pas le prix des conteneurs eux-mêmes, il convient d'ajouter 15 millions de DM à ce prix de base (pour les conteneurs et l'équipement supplémentaire) : 15 millions de DM

59 millions de DM

Les coûts supplémentaires de 59 millions de DM donnent un prix final de 201 millions de DM par rapport au prix de base de 142 millions de DM indiqué par l'expert.

2) Le gouvernement allemand affirme que l'aspect « développement » du projet peut être prouvé, tous les critères fixés par la Commission pour la définition d'une aide au développement étant respectés (voir article 4 paragraphe 7 de la directive 90/684/CEE et la lettre précitée de la Commission du 3 janvier 1989), à savoir :

— l'équivalent-subvention s'élève à 25,35 %,

— l'aide est destinée à contribuer à l'ouverture du commerce extérieur de la Chine et à améliorer le développement économique et social du pays,

— la Chine figure sur la liste des pays admis au bénéfice de telles aides.

3) En ce qui concerne le risque de distorsion de la concurrence sur le marché de la construction navale, le gouvernement allemand a indiqué que la directive 90/684/CEE n'interdisait pas de lier l'aide au développement à la construction de navires marchands.

4) Le gouvernement allemand a indiqué que le navire porte-conteneurs plus petit de 2 700 EVP qui doit être livré à Rubymonte Maritime Inc., une filiale de Cosco, ne bénéficiera pas d'une aide au développement et sera financé aux conditions normales convenues par l'OCDE.

5) Le gouvernement allemand a précisé que le chantier naval Mathias-Thesen-Werft de Wismar (ci-après dénommé « MTW ») serait le seul des chantiers navals de l'ancienne RDA à participer à la construction de deux des trois navires de 3 765 EVP. Une modification de la directive 90/684/CEE prévoyant une dérogation en faveur des chantiers navals du territoire de l'ancienne RDA a été adoptée par le Conseil des ministres le 20 juillet 1992. Le gouvernement allemand a déclaré que MTW ne réduirait pas sa capacité sous le chiffre de 87 275 tonnes brutes enregistré le 1er juillet 1990. Il soutient par conséquent qu'une décision dans l'affaire Cosco n'est pas soumise à l'approbation préalable d'un calendrier pour la réduction de 40 % de la capacité du secteur de la construction navale dans l'ancienne RDA requise pour la dérogation.

VI

Conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la directive 90/684/CEE, les aides liées à la construction navale, octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement, ne sont pas soumises au plafond normal comme le sont les aides au fonctionnement, et peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions de l'arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires. Par sa lettre susmentionnée du 3 janvier 1989, la Commission a informé les États membres de la manière dont elle interpréterait à l'avenir l'article 4 paragraphe 7 ; elle a rappelé que tout projet d'aide individuelle doit lui être préalablement notifié et déclaré que, sur la base de la notification, elle « vérifie la composante particulière "développement" de l'aide envisagée et s'assure que cette aide entre dans le champ d'application de l'accord. En ce qui concerne ce dernier point, la Commission veille à ce que l'aide envisagée réponde aux critères définis dans le document de l'OCDE du 18 janvier 1984, portant les références C/WP6(84)3 et concernant l'interprétation de l'article 6 de l'arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires. » En conséquence, les États membres qui accordent une aide au développement doivent satisfaire aux critères fondamentaux suivants :

1) l'aide ne doit pas être accordée pour la construction de navires destinés à opérer sous pavillon de complaisance ;

2) si l'aide ne peut pas être classée comme aide publique au développement dans le cadre de l'OCDE, le donneur d'aide doit confirmer que celle-ci est accordée en vertu d'un accord intergouvernemental ;

3) le donneur d'aide doit donner les assurances appropriées que le propriétaire réel réside dans le pays bénéficiaire et que l'entreprise bénéficiaire n'est pas une filiale non opérationnelle d'une compagnie étrangère ;

4) le bénéficiaire doit s'engager à ne pas vendre le navire sans l'autorisation des pouvoirs publics ;

5) l'aide octroyée doit comporter un élément de libéralité de 25 % au moins, conformément à la méthode de calcul de l'OCDE [voir document de l'OCDE C/WP6(85)62, du 21 octobre 1985] ;

6) le pays concené doit figurer sur la liste établie par la Commission des pays admis au bénéfice de l'aide au développement conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la directive.

Il ressort de ce qui précède que la Commission est tenue de déterminer l'authenticité de la composante « développement » de l'aide concernée dans les contrats en cause qui doivent faire l'objet d'une notification individuelle conformément à l'article 11 paragraphe 2 de la directive, et de s'assurer, en outre, que les autres critères sont également respectés.

En l'espèce, les remarques suivantes peuvent être formulées en ce qui concerne la composante « développement » des contrats Cosco :

1) Au sujet de la méthode de calcul du prix prévu dans les contrats, les autorités allemandes expliquent le prix plus élevé demandé pour les trois navires par les caractéristiques différentes de ceux-ci (vitesse plus élevée, etc.) et les coûts financiers supplémentaires résultant des conditions du prêt bonifié. Même en prenant en considération des explications, le prix demandé n'en reste pas moins au niveau le plus élevé des prix du marché en vigueur pour ce type de navire. La Commission n'est toutefois pas en mesure de démontrer, sur la base des informations dont elle dispose, que la démarche adoptée pour la fixation du prix se traduit par une aide aux chantiers chargés de construire les navires.

2) Le gouvernement allemand met en exergue l'augmentation des besoins de transport de la Chine et l'amélioration de ses possibilités d'acquérir plus de devises fortes grâce aux importations et aux exportations. Il mentionne également l'objectif de la Chine consistant à maintenir la plus grande indépendance possible vis-à-vis de l'étranger en matière de transports maritimes internationaux ainsi que le sous-développement relatif du réseau de transport ferroviaire et fluvial du pays. Dans son évaluation de la présente aide, la Commission doit toutefois établir, d'une part, qu'elle est nécessaire et d'autre part, qu'elle constitue une véritable aide au développement plutôt qu'une subvention de fonctionnement en faveur des chantiers navals allemands. Le critère de nécessité constitue une condition essentielle dans l'évaluation de la compatibilité de l'aide, comme l'a affirmé la Cour de justice dans l'arrêt Philip Morris (arrêt du 17 septembre 1980 — affaire 730/79) [3]. La société Cosco dispose actuellement d'une flotte officielle de 630 navires qu'elle possède en propre ou qu'elle affrète à long terme. Les experts estiment que, par l'intermédiaire de ses filiales et de ses participations, Cosco contrôle en fait un plus grand nombre de navires. La grande majorité de ceux-ci sont exploités sur les marchés de l'affrètement à temps ou au jour le jour, sur toute la surface du globe. Environ quatre-vingts des navires mentionnés ci-dessus sont des navires porte-conteneurs, qui représentent la partie de la flotte de Cosco dont la croissance a été la plus rapide au cours des dernières années. Cette proportion en fait le cinquième opérateur mondial dans le domaine des conteneurs.

   L'âge moyen des navires qui composent la flotte de Cosco est actuellement de quatorze ans, ce qui témoigne de la volonté de la société de mettre en œuvre des programmes à long terme de renouvellement de sa flotte. Selon les informations dont dispose la Commission, les nouvelles capacités en conteneurs seront utilisées pour le transport transpacifique et sur les deux lignes européennes distinctes de la société, vers la Méditerranée et le nord-ouest de l'Europe. Pour l'instant, Cosco exploite six navires de 1 100/1 300 EVP sur sa ligne méditerranéenne et un nombre analogue de bâtiments sur la ligne vers le nord-ouest de l'Europe. Il semble que l'un des principaux objectifs de la société consiste à créer un réseau intégré en Europe. Selon les informations dont dispose la Commission, Cosco s'est autofinancée ces deux ou trois dernières années et doit assurer elle-même tout programme de renouvellement de sa flotte.

Toutes ces considérations permettent de conclure que Cosco n'est pas une société qui a besoin d'une aide au développement pour contribuer au développement général de la Chine. La société en cause dispose des ressources financières nécessaires pour acquérir de nouveaux navires sur le marché normal et ses opérations ne sont pas directement liées aux importations et aux exportations de la Chine, puisqu'elle exerce des activités sur les liaisons maritimes internationales dans le cadre de contrats d'affrètement à temps et au jour le jour. Dans ces conditions, l'octroi d'une aide superflue à Cosco comporte le risque d'une distorsion grave de la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Eu égard à sa taille et à la volonté d'indépendance dont elle fait preuve vis-à-vis des conférences maritimes, Cosco est une société importante du marché mondial du transport maritime qui, selon ses concurrents, pourrait jouer un rôle majeur de déstabilisation des échanges entre l'Extrême-Orient et l'Europe et des échanges transpacifiques.

3) Le fait que Cosco soit en mesure et ait l'intention d'acquérir le navire porte-conteneurs plus petit de 2 700 EVP sans l'octroi d'une aide au développement, au prix normal du marché vient à l'appui de cette conclusion. Les renseignements fournis par l'Allemagne démontrent que ce navire, qui est destiné à une filiale étrangère de Cosco, Rubymonte Maritime Inc. (Panamá) et doit être construit par HDW, ne bénéficiera pas d'une aide au développement. Cet état de fait permet à la Commission d'approuver le contrat relatif à ce navire et de clore la procédure à cet égard.

Pour ces raisons, la Commission estime que l'aide envisagée en faveur des trois navire porte-conteneurs destinés à Cosco ne peut pas être considérée comme une véritable aide au développement au sens de l'article 4 paragraphe 7 de la directive 90/684/CEE et qu'elle fausse ou risque de fausser la concurrence dans le marché commun et affecte les échanges entre États membres, tant dans le secteur de la construction navale que dans celui du transport maritime, dans une mesure contraire à l'intérêt commun, au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité,

(3) Recueil 1980, p. 2671.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

*Article premier*

La Commission constate que le contrat Cosco prévoyant la construction d'un navire porte-conteneurs d'une capacité de 2 700 EVP au chantier naval allemand Howaldtswerke Deutsche Werft AG de Kiel ne comporte pas d'aide au développement et que les modalités de crédit à l'exportation appliquées audit contrat sont compatibles avec le marché commun.

*Article 2*

Le projet d'aide au développement pour les contrats prévoyant la construction de trois autres navires porte-conteneurs destinés à l'entreprise de transport maritime d'État chinoise Cosco dans les chantiers navals de Bremer Vulkan à Brême et de Mathias Thesen à Wismar ne peut être considéré comme véritable aide au développement au sens de l'article 4 paragraphe 7 de la directive 90/684/CEE et est, par conséquent, incompatible avec le marché commun.

*Article 3*

L'Allemagne informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures qu'elle aura prises pour s'y conformer.

*Article 4*

La république fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 31 juillet 1992.

*Par la Commission*

Leon BRITTAN

*Vice-président*