I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

RÈGLEMENT (CE) N° 3094/95 DU CONSEIL

du 22 décembre 1995

relatif aux aides à la construction navale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 92 paragraphe 3 point e) et ses articles 94 et 113,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Parlement européen [2],

vu l'avis du Comité économique et social [3],

considérant que la directive 90/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1990, concernant les aides à la construction navale [4] cesse d'être applicable le 31 décembre 1995;

considérant que, dans le cadre de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), il a été conclu, entre la Communauté européenne et certains pays tiers, un accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes [5];

considérant que les dispositions actuelles de la directive devront être prorogées à titre provisoire si l'accord de l'OCDE n'entre pas en vigueur le 1er janvier 1996;

considérant que cet accord devrait entrer en vigueur le 1er janvier 1996, après le dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation par toutes les parties à l'accord;

considérant que cet accord prévoit l'élimination de toutes les aides directes à la construction navale, à l'exception des aides à caractère social et des aides à la recherche et au développement autorisées, dans les limites de certains plafonds;

considérant que les mesures d'aide indirecte à la construction navale sous forme de facilités de crédit ou de garanties de prêt aux constructeurs sont autorisées par ledit accord, sous réserve qu'elles soient conformes à l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation de navires;

considérant l'importance significative de l'accord de l'OCDE sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes et des dispositions législatives qui en découlent pour le droit communautaire;

considérant que les pouvoirs dont dispose la Commission en vertu des articles 85, 86, 92 et 93 du traité lui permettent d'agir en cas de mesures ou de pratiques anticoncurrentielles et que des actions entamées par la Commission au sujet de telles mesures ou pratiques de la part des chantiers navals feront partie intégrante du rapport annuel à soumettre aux États membres;

considérant que l'accord susmentionné pourra être réexaminé trois ans après son entrée en vigueur,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE PREMIER

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Article premier

Aux fins du présent règlement, on entend par:

---

(1) JO n° C 304 du 15. 11. 1995, p. 21.
(2) JO n° C 339 du 18. 12. 1995.
(3) Avis rendu le 23 novembre 1995 (non encore paru au Journal officiel).
(4) JO n° L 380 du 31. 12. 1990, p. 27. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/73/CE (JO n° L 351 du 31. 12. 1994, p. 10).
(5) JO n° C 375 du 30. 12. 1994, p. 3.

a) «construction navale»: la construction, dans la Communauté, de navires de commerce de haute mer autopropulsés, à savoir:
   — des navires d'au moins 100 tonnes brut utilisés pour le transport de passagers et/ou de marchandises,
   — des navires d'au moins 100 tonnes brut utilisés pour assurer un service spécialisé (par exemple dragues et brise-glaces, à l'exclusion des docks flottants et des unités mobiles opérant au large),
   — des remorqueurs de 365 kilowatts et plus,
   — des navires de pêche d'au moins 100 tonnes brutes utilisés pour les exportations à l'extérieur de la Communauté,
   — des coques en cours de finition des navires précités, non terminés mais flottants et mobiles.

   Sont exclus les navires militaires et les modifications faites ou les dispositifs ajoutés à d'autres navires à des fins exclusivement militaires, à condition que les mesures ou les pratiques appliquées à ces navires, à ces modifications ou à ces additions ne constituent pas des actions déguisées en faveur de la construction navale marchande et incompatibles avec le présent règlement;

b) «réparation navale»: la réparation ou la remise en état, dans la Communauté, de navires de commerce autopropulsés de haute mer, tels que définis au point a);

c) «transformation navale»: sous réserve des dispositions de l'article 5, la transformation, dans la Communauté, de navires de commerce autopropulsés de haute mer, tels que définis au point a), pour autant que les travaux exécutés entraînent une modification radicale du plan de chargement, de la coque, du système de propulsion ou des infrastructures d'accueil des passagers;

d) «navire de mer autopropulsé»: tout navire qui, grâce à son système permanent de propulsion et de direction, possède toutes les caractéristiques d'autonavigabilité en haute mer;

e) «accord de l'OCDE»: l'accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes;

f) «aides»: les aides d'État au sens des articles 92 et 93 du traité. Cette notion couvre non seulement les aides accordées par l'État lui-même, mais également celles octroyées par les collectivités régionales ou locales ou par d'autres organismes publics, ainsi que les éléments d'aide éventuellement contenus dans les mesures de financement qui sont prises, de manière directe ou indirecte, par les États membres à l'égard des entreprises de construction, de transformation ou de réparation navales et qui ne sauraient être considérées comme une véritable fourniture de capital à risque selon les pratiques normales en matière d'investissement en économie de marché;

g) «entité apparentée»: toute personne physique ou morale qui:
   i) possède ou contrôle un constructeur naval
   ou
   ii) appartient à un constructeur naval ou est placée sous son contrôle, directement ou indirectement, par la détention d'actions ou de toute autre manière. On présume qu'il y a contrôle dès lors qu'une personne ou un constructeur détient ou contrôle plus de 25 % des intérêts de l'autre partie.

Article 2

1. Les aides qui sont accordées spécifiquement, de manière directe ou indirecte, à la construction, à la transformation et à la réparation navales, telles que définies dans le présent règlement, et qui sont financées par les États membres ou leurs autorités régionales ou locales ou au moyen de ressources de l'État, sous quelque forme que ce soit, ne sont considérées comme compatibles avec le marché commun que si elles respectent les dispositions du présent règlement. Cela vaut non seulement pour les entreprises qui exercent les activités précitées, mais également pour les entités apparentées.

2. Les aides accordées conformément au présent règlement ne doivent pas être assorties de conditions discriminatoires à l'égard des produits originaires d'autres États membres.

CHAPITRE II

MESURES COMPATIBLES

Article 3

Aides sociales

1. Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, les aides destinées à couvrir le coût des mesures bénéficiant exclusivement aux travailleurs qui perdent leurs droits à la retraite, qui sont licenciés ou qui perdent autrement et définitivement leur emploi dans l'entreprise de construction, de transformation ou de réparation navales concernée, lorsque ces aides sont liées à l'arrêt ou à la réduction de l'activité de chantiers navals, à leur faillite ou à leur reconversion dans des activités autres que la construction, la transformation ou la réparation navales.

2. Les coûts susceptibles d'ouvrir droit aux aides visées au présent article comprennent notamment:

— les indemnités versées aux travailleurs licenciés ou mis à la retraite avant l'âge légal de celle-ci,

— les coûts des services de consultation pour travailleurs licenciés ou sur le point d'être licenciés ou mis à la retraite avant l'âge légal de celle-ci, y compris des paiements effectués par des chantiers pour faciliter la création de petites entreprises qui sont indépendantes de ces mêmes chantiers et dont les activités ne relèvent pas principalement de la construction, de la transformation ou de la réparation navales,

— les paiements faits aux travailleurs au titre d'un recyclage professionnel.

Article 4

Aides à la recherche et au développement

1. Les aides publiques accordées à des fins de recherche et de développement à l'industrie de la construction, de la transformation et de la réparation navales peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun lorsqu'elles concernent:

i) la recherche fondamentale,

ii) la recherche industrielle de base, sous réserve que l'intensité de l'aide ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles,

iii) la recherche appliquée, sous réserve que l'intensité de l'aide ne dépasse pas 35 % des coûts éligibles,

iv) le développement, sous réserve que l'intensité de l'aide ne dépasse pas 25 % des coûts éligibles.

2. L'intensité maximale autorisée de l'aide destinée aux activités de recherche et de développement des petites et moyennes entreprises [1] est de 20 points supérieure aux pourcentages indiqués au paragraphe 1 points ii), iii) et iv).

3. Aux fins du présent article, les définitions suivantes s'appliquent en matière d'aides à la recherche et au développement:

a) les coûts pouvant bénéficier d'une aide sont uniquement les suivants:

   i) les coûts des instruments, des matériels, des terrains et des bâtiments, dans la mesure où ceux-ci sont utilisés pour la réalisation de projets de recherche et de développement déterminés;

   ii) les coûts des chercheurs, des techniciens et des autres personnels, dans la mesure où ceux-ci sont affectés à des projets de recherche et de développement déterminés;

   iii) les services de conseil et les services équivalents, y compris la recherche acquise à l'extérieur, les connaissances techniques, les brevets, etc.;

   iv) les frais généraux (infrastructures et services auxiliaires) liés aux projets de recherche et de développement, à condition qu'ils n'excèdent pas 45 % du coût total du projet pour la recherche industrielle de base, 20 % pour la recherche appliquée et 10 % pour le développement;

b) par «recherche fondamentale», on entend les activités de recherche exercées de façon indépendante par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche en vue d'élargir les connaissances scientifiques et techniques d'ordre général non liées à des objectifs industriels ou commerciaux;

c) par «recherche industrielle de base», on entend des travaux théoriques ou expérimentaux originaux qui ont pour objet une meilleure compréhension des lois des sciences et des techniques en général et dans la mesure où ils sont susceptibles de s'appliquer à un secteur industriel ou aux activités d'une entreprise particulière;

d) par «recherche appliquée», on entend des études ou des expérimentations effectuées à partir des résultats de la recherche fondamentale et destinées à faciliter la réalisation d'objectifs pratiques déterminés, tels que la mise au point de nouveaux produits, de procédés de production ou de services. La recherche appliquée aboutit généralement à l'élaboration d'un premier prototype et ne couvre pas les efforts essentiellement axés sur la conception, le développement ou les essais de produits ou de services dont la commercialisation est envisagée;

e) par «développement», on entend l'utilisation systématique des connaissances scientifiques et techniques aux fins de la conception, de la mise au point, de l'expérimentation ou de l'évaluation de nouveaux produits, procédés de production ou services, ou aux fins de l'amélioration de produits ou de services existants afin qu'ils satisfassent à des normes ou à des objectifs déterminés de performance. Ces travaux couvrent normalement les modèles au stade antérieur à la production, tels que les projets pilotes ou de démonstration, mais n'englobent pas les applications industrielles ni l'exploitation commerciale;

f) les aides à la recherche et au développement accordées spécifiquement à l'industrie de la construction, de la transformation ou de la réparation navales comprennent, sans s'y limiter, les projets suivants:

   i) les projets de recherche et de développement réalisés par l'industrie de la construction, de la transformation ou de la réparation navales ou par des instituts de recherche contrôlés ou financés par cette industrie;

   ii) les projets de recherche et de développement réalisés par le secteur des transports maritimes ou des instituts de recherche contrôlés ou financés par ce secteur, lorsque ces projets sont directement liés à l'industrie de la construction, de la transformation ou de la réparation navales;

   iii) les projets de recherche et de développement réalisés par des universités, des instituts de recherche publics ou des instituts de recherche privés indépendants et d'autres secteurs industriels, en collaboration avec l'industrie de la construction, de la transformation ou de la réparation navales;

[1] On entend par «petites et moyennes entreprises», aux fins du présent règlement, les entreprises qui emploient moins de 300 personnes, dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 20 millions d'écus et dont le capital n'appartient pas pour plus de 25 % à une grosse société.

iv) les projets de recherche et de développement réalisés par des universités, des instituts de recherche publics ou des instituts de recherche privés indépendants et d'autres secteurs industriels, lorsque, au moment de l'exécution de ces projets, on peut raisonnablement prévoir que les résultats présenteront une importance particulière non négligeable pour l'industrie de la construction, de la transformation ou de la réparation navales.

4. Des informations sur les résultats des activités de recherche et de développement doivent être publiées rapidement, et ce au moins une fois par an.

Article 5

Aides indirectes

1. Les aides à la construction ou à la transformation navales, à l'exclusion de la réparation, qui sont accordées à des armateurs ou à des tiers sous forme de prêts et de garanties de l'État peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles respectent les dispositions de l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation de navires [1] ou de tout accord modifiant ou remplaçant cet arrangement.

2. Les aides à la construction ou à la transformation navales qui sont accordées pour des raisons réelles en tant qu'aides au développement à un pays en développement peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles respectent les dispositions pertinentes de l'arrangement de l'OCDE ou de tout accord de modification ou de remplacement visés au paragraphe 1.

3. Les aides accordées par un État membre à ses armateurs ou à des tiers dans cet État pour la construction ou la transformation de navires ne peuvent fausser ou menacer de fausser la concurrence entre les chantiers de cet État membre et ceux d'autres États membres à l'occasion de la passation de commandes.

4. Aux fins du présent article, on entend par «transformation navale» la transformation, dans la Communauté, de navires de commerce autopropulsés de haute mer, tels que définis à l'article 1er point a), d'au moins 1 000 tonnes brut, pour autant que les travaux exécutés impliquent une modification radicale du plan de chargement, de la coque, du système de propulsion ou de l'infrastructure d'accueil des passagers.

Article 6

Espagne, Portugal, Belgique

Les aides à la restructuration accordées en Espagne, au Portugal et en Belgique sous forme d'aides à l'investissement et toute aide au titre de mesures sociales ne relevant pas de l'article 3 et versée après le 1er janvier 1996 peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. Elles doivent faire l'objet d'une notification individuelle, être préalablement approuvées par la Commission au plus tard le 31 décembre 1996 et respecter les plafonds et les dates limites de versement suivants:

Montant de l'aide	*Date limite de versement*
Espagne: 10 milliards de pesetas espagnoles	31 décembre 1998
Portugal: 5,2 milliards d'escudos portugais	31 décembre 1998
Belgique: 1 320 millions de franc belges	31 décembre 1997

Article 7

Autres mesures

1. Dans des cas exceptionnels, et sous réserve qu'elles respectent les dispositions de l'article 92 du traité, d'autres aides peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. Si la Commission estime que tel est le cas, elle est habilitée, après avoir consulté le comité spécial institué dans le cadre de l'article 113 du traité, à demander une dérogation au groupe des parties conformément à l'article 5 paragraphe 5 de l'accord de l'OCDE.

2. Pour des projets de recherche et de développement touchant à la sécurité et à l'environnement, et sous réserve que les conditions énoncées à l'article 92 du traité soient remplies, une intensité d'aide plus élevée que l'intensité prévue à l'article 4 paragraphe 1 points ii), iii) et iv) peut être considérée comme compatible avec le marché commun. Si la Commission estime que tel est le cas, elle est habilitée à demander au groupe des parties d'approuver le projet conformément à l'annexe I lettre B point 3.2 de l'accord de l'OCDE.

3. Lorsqu'une aide accordée conformément au présent règlement est soumise à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 8 de l'accord de l'OCDE ou, dans le cas de crédits à l'exportation, à la procédure de consultation prévue par l'arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation de navires, la Commission arrête la position de la Communauté, après avoir consulté le comité spécial institué dans le cadre de l'article 113 du traité.

CHAPITRE III

PROCÉDURE DE SURVEILLANCE

Article 8

1. Outre les dispositions de l'article 93 du traité, les aides aux entreprises de construction et de réparation navales, visées par le présent règlement, sont soumises aux règles spéciales de notification prévues au paragraphe 2.

[1] JO n° C 375 du 30. 12. 1994, p. 38.

2. Les États membres notifient préalablement à la Commission et ne mettent en œuvre qu'avec son autorisation:

a) tout régime d'aide, nouveau ou existant, ou toute modification d'un régime d'aide existant visé par le présent règlement;

b) toute décision d'appliquer aux entreprises visées par le présent règlement un régime d'aide générale, y compris à finalité régionale d'application générale, afin que sa compatibilité avec l'article 92 du traité puisse être vérifiée;

c) tout cas individuel d'application des régimes d'aide visés à l'article 5 paragraphe 2 ou lorsque la Commission l'a expressément prévu lors de l'autorisation du régime d'aide en question.

Article 9

1. Afin de permettre à la Commission de surveiller l'application de la réglementation en matière d'aides prévue au chapitre II, les États membres lui fournissent:

a) des rapports mensuels sur les facilités de crédit bénéficiant d'un soutien public et accordées pour chaque contrat de construction et de transformation navales, à présenter selon le schéma n° 1 figurant en annexe avant la fin du mois qui suit le mois de signature de chaque contrat;

b) lorsqu'il existe dans les États membres des régimes de garantie et d'assurance publics pour les navires, des rapports, à présenter pour le 1er avril de l'année suivant l'année sous revue, indiquant les résultats de ces régimes, les sinistres payés, l'encaissement de primes, de commissions, les recettes provenant de récupérations ainsi que toute autre information utile demandée par la Commission;

c) des rapports d'achèvement sur chaque contrat de construction et de transformation navales signé avant l'entrée en vigueur du présent règlement, à présenter selon le schéma n° 2 figurant en annexe avant la fin du mois suivant le mois d'achèvement;

d) des rapports annuels, à présenter selon le schéma n° 3 figurant en annexe pour le 1er mars de l'année qui suit l'exercice considéré, donnant des précisions sur le montant total de l'aide accordée à chaque chantier naval national au cours de l'année civile précédente;

e) pour les chantiers en mesure de construire des navires de commerce de plus de 5 000 tonnes brut, des rapports annuels, à présenter selon le schéma n° 4 figurant en annexe au plus tard deux mois après l'approbation par l'assemblée générale annuelle du rapport annuel du chantier, donnant des informations non confidentielles sur l'évolution de la capacité et le régime de propriété.

2. Sur la base des informations qui lui sont communiquées, en vertu de l'article 8 et du paragraphe 1 du présent article, la Commission établit annuellement un rapport d'ensemble destiné à servir de base de discussion avec les experts nationaux.

Article 10

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord de l'OCDE [1].

Au cas où cet accord n'entrerait pas en vigueur le 1er janvier 1996, 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 1er octobre 1996.

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

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1995.

Par le Conseil

Le président

L. ATIENZA SERNA

[1] La date d'entrée en vigueur de l'accord de l'OCDE sera publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* par les soins du Secrétariat général du Conseil.

ANNEXE

Schéma n° 1

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

RAPPORT SUR LES AIDES AUX ARMATEURS ET À D'AUTRES TIERS POUR LA CONSTRUCTION OU LA TRANSFORMATION NAVALES

1. Nom et nationalité de l'entreprise bénéficiaire de l'aide: .....

   .....

2. Prix contractuel: .....

3. Crédits accordés

   — Forme (par exemple crédits à l'exportation, crédits intérieurs, etc.): .....

   — Volume: .....

   — Période de remboursement: .....

   — Fréquence des paiements: .....

   — Taux d'intérêt: .....

4. Garanties accordées

   — Volume: .....

   — Prime payée: .....

   — Durée: .....

   — Autres conditions: .....

   .....

5. Mois pendant lequel l'aide a été accordée: .....

6. Précisions sur le contrat (spécifier s'il s'agit d'une construction neuve ou d'une transformation)

   — Type de navire et numéro de chantier: .....

   — Port en lourd (TPL): .....

   — Tonnage brut (TB): .....

   — Tonnage brut compensé (TBC): .....

   — Chantier chargé des travaux: — Pays: .....

   — Nom: .....

   — Date d'achèvement/de livraison: .....

Personne à contacter pour tout renseignement: ..... Date: .....

Fonction: ..... Signature: .....

Schéma nº 2

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

RAPPORT SUR LES ACHÈVEMENTS DE NAVIRES DE COMMERCE

Section 1: Précisions sur le contrat

1. Construction neuve/transformation		
2. Entreprise	3. Chantier	4. Numéro de chantier
5. Propriétaire déclaré		
6. Propriétaire exploitant		
7. Pays d'immatriculation du navire		
8. Date de signature du contrat	9. Date d'achèvement/de livraison	

Section 2: Spécification du navire

10. Type de navire (par catégorie OCDE)
11. Port en lourd (TPL) .....
12. Tonnage brut (TB) .....
13. Tonnage brut compensé (TBC) .....

Section 3: Concours financier

	Devise	Écu (taux en vigueur)	Pourcentage du prix contractuel
14. Prix contractuel			
15. Perte estimée (éventuelle) sur le contrat			
16. Aides liées au contrat:			
A. accordées au chantier a) subventions b) facilités de crédit c) avantages fiscaux particuliers d) autres aides			
B. accordées au client ou aux propriétaires finals: a) subventions b) facilités de crédit c) avantages fiscaux d) autres aides			

Personne à contacter pour tout renseignement: ..... Date: .....

Fonction: ..... Signature: .....

Schéma n° 3

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

RAPPORT SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX TRAVAILLEURS OU À L'ENTREPRISE

Nom de l'entreprise: .....

	Coûts éligibles (prière de spécifier pour le point 1 le nombre de bénéficiaires)	Aide reçue		Base juridique (veuillez préciser la date d'autorisation par la Commission)
		Forme	Montant	
1. Aides sociales: a) indemnités de licenciement b) indemnités de retraite anticipée c) indemnités de recyclage d) reconversion professionnelle				
2. Aide à la recherche et au développement: a) recherche fondamentale b) recherche industrielle de base c) recherche appliquée d) développement				
3. Schémas d'aide générale (spécifier la nature de l'aide)				

Personne à contacter pour tout renseignement: ..... Date: .....

Fonction: ..... Signature: .....

Schéma n° 4

RAPPORT SUR LES CHANTIERS EN MESURE DE CONSTRUIRE DES NAVIRES DE COMMERCE DE PLUS DE 5 000 TONNES BRUT

1. Dénomination de l'entreprise (.....)

2. Capacité totale offerte (..... TBC)

3. Données sur le bassin/le poste d'amarrage

Bassin ou poste d'amarrage	Tonnage maximal des navires (TB)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)

4. Description de tout projet d'accroissement ou de réduction de la capacité

5. Régime de propriété (structure du capital, pourcentage de propriété publique directe et indirecte)

6. États financiers (bilan, compte de profits et pertes, y compris, s'ils sont disponibles, des comptes séparés pour les activités de construction navale des *holdings*)

7. Transferts de ressources publiques (y compris les garanties d'emprunt, les apports par émission obligataires, etc.)

8. Exemptions d'obligations financières ou autres (y compris les avantages fiscaux, etc.)

9. Contributions au capital (y compris les apports de fonds propres, les retraits de capital, les dividendes, les emprunts et leurs remboursements, etc.)

10. Apurement de dettes

11. Transfert de pertes