



**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

**C/WP6(2000)11
A usage officiel**

**POSSIBILITES D'ACTUALISER ET DE METTRE EN VIGUEUR L'ARRANGEMENT DE 1994 SUR
LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES**

(Note du Président du Groupe d'experts sur le financement des exportations de navires)

Le présent document est soumis aux délégués du Groupe de travail du Conseil sur la construction navale, pour examen et décision à sa réunion qui se tiendra les 18 et 19 décembre 2000.

Contact: M. Wolfgang Hübner, Chef de la Division des transports, DSTI; Tel. (33 1) 45 24 91 32;
Fax (33 1) 44 30 62 57; Internet: wolfgang.hubner@oecd.org

JT00107358

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Français - Or. Anglais

Résumé

A sa réunion des 6 et 7 juillet 2000, le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale avait demandé au Président du Groupe d'experts sur le financement des exportations de navires d'établir un rapport détaillé sur les possibilités d'actualiser l'Arrangement en vigueur concernant les crédits à l'exportation pour les navires qui date de 1981.

Le présent document examine un certain nombre d'options qui permettraient d'actualiser l'Arrangement actuel.

Action

Le présent document est soumis au Groupe de travail du Conseil sur la construction navale pour examen et décision.

Documents connexes

- | | |
|------------------------|--|
| C/WP6(99)12 | Groupe d'experts sur le financement des exportations de navires (résumé du Président) |
| C/WP6(99)15
et ADD1 | Groupe d'experts sur le financement des exportations de navires :
procédure juridique |

**POSSIBILITES D'ACTUALISER ET DE METTRE EN VIGUEUR L'ARRANGEMENT DE 1994
SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES***

TABLE DES MATIERES

Partie I	Mandat.....	4
Partie II	Arrangement révisé de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires.....	5
Partie III	L'Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation de navires	16
Partie IV	Intégration, à titre d'accord sectoriel, de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public	28
Partie V	Procédures juridiques à suivre pour l'adoption d'un nouvel Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires	29
Partie VI	Conclusions	32

* L'Arrangement de 1994 est aussi appelé arrangement- navires ou arrangement révisé de 1994 pour le différencier de l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.

PARTIE I

MANDAT

A sa réunion des 6 et 7 juillet 2000, le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale a demandé à M. Tore Samuelsen, Président du Groupe d'experts sur le financement des exportations de navires, d'établir un rapport sur les possibilités de mettre en œuvre l'Arrangement révisé de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires.

M. Samuelsen s'est vu confier le mandat suivant :

- Réviser l'Arrangement de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires pour qu'il puisse entrer en vigueur indépendamment de l'Accord de l'OCDE sur la construction navale.
- Elaborer un Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation de navires, c'est-à-dire aligner l'arrangement de 1994 sur l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.
- Intégrer, à titre d'arrangement sectoriel, l'Arrangement de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.
- Examiner les problèmes d'ordre juridique que pourraient poser pour les pays Membres la mise en œuvre de l'Arrangement de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires, sous forme d'Arrangement autonome, d'Arrangement 2000, ou d'Arrangement sectoriel.
- Evaluer les avantages et les inconvénients des différentes options.

PARTIE II

**ARRANGEMENT REVISE DE 1994 SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES
(AUSSI APPELÉ ARRANGEMENT- NAVIRES)**

TABLE DES MATIERES

Texte de l'Arrangement révisé de 1994 sur les crédits à l'exportation pour les navires.....

Notes et références relatives à l'Arrangement 1994 sur les crédits à l'exportation pour les navires.....

Annexe I: Engagements concernant les travaux futurs et l'arrangement transitoire

Annexe II: Formulaire de notification des informations demandées aux clauses 6, 8 et 9.....

Annexe III: Dispositions extraites de l'arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits
à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.....

- Paragraphes pertinents.....
- Notes à l'annexe III
- Protocole à l'annexe III.....
- Appendices I à III à l'annexe III.....
- Notes à l'annexe III

**ARRANGEMENT REVISE DE 1994 SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES
(AUSSI APPELÉ ARRANGEMENT- NAVIRES)**

1. Pour tout contrat relatif à tout navire neuf ou à toute transformation de navire (1) (2) (3) qui fera l'objet de négociations à partir de l'entrée en vigueur de l'Arrangement, les Participants à l'Arrangement conviennent de supprimer les facilités officielles (4) en vigueur en matière de crédits à l'exportation et de n'instituer dans ce domaine aucune facilité officielle nouvelle permettant :

- i) De porter la durée maximale de remboursement à plus de 12 ans à compter de la livraison et d'effectuer ce remboursement autrement que par versements de montants égaux à intervalles réguliers qui seraient normalement de six mois et dans aucun cas de plus de douze mois.
- ii) De verser au plus tard à la livraison moins de 20 % du prix du contrat.
- iii) De percevoir un taux d'intérêt (5) inférieur au taux de intérêt commercial de référence [TICR] (6) pour la devise dans laquelle est libellé le crédit.¹

2. Le taux d'intérêt minimum s'appliquera au crédit bénéficiant d'un soutien public et accordé par le constructeur à l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit fournisseur) ou par une banque ou par une autre partie tierce du pays du constructeur à l'acheteur ou à une autre partie tierce du pays de l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit acheteur), que ce soutien public soit accordé pour la totalité du crédit ou seulement pour une partie de celui-ci.

3. Le taux d'intérêt minimum s'appliquera aussi aux crédits accordés avec le soutien des gouvernements participant à l'Arrangement, dans le pays du constructeur, à celui-ci ou à tout autre tierce partie, afin de permettre d'accorder des crédits à l'armateur ou à tout autre tierce partie dans le pays de l'armateur, que ce soutien public soit accordé pour la totalité du crédit ou seulement pour une partie de celui-ci.

4. Si d'autres organismes publics participent à l'application de mesures visant à promouvoir les exportations, les Participants conviennent d'user de toute leur influence pour empêcher que les exportations ne soient financées à des conditions contrevenant aux principes énoncés ci-dessus.

5. Les Participants sont convenus que la règle stipulant que les autorités publiques (ou les organismes spécialisés contrôlés par elles) ne devraient pas instituer de programmes de garantie ou d'assurance de crédit à l'exportation de navires à des taux de prime manifestement insuffisants pour couvrir, à longue échéance, les frais et les pertes au titre de la gestion de ces programmes devrait s'appliquer également aux navires.

6. Si un Participant à l'Arrangement désire, pour des raisons réelles d'aide, accorder des conditions plus favorables dans un cas particulier, il peut le faire à condition que :

¹ Voir aussi l'annexe I.

- a) Notification appropriée, telle que prévue aux paragraphes A et C de l'annexe II et aux paragraphes 15 c) et d), 17 et 18 et de l'annexe III en soit faite à toutes les parties à l'Arrangement.
- b) Le niveau de concessionnalité pour l'aide liée et partiellement déliée -- tel que aux paragraphes 24 i) et 24 n), ainsi qu'aux Notes 12 à 15 de l'annexe III -- soit d'au moins 50 % pour les PMA et d'au moins 35 % pour les autres pays de destination finale ; le paragraphe 24 d) 3) de l'annexe III est applicable.
- c) Les modalités soient en conformité avec les lignes directrices applicables aux crédits d'aide liée ou partiellement déliée et les procédures décrites aux paragraphes 7 b), 8, 10 b), 12 b), 14, 15 e), 19, 24 d) 3), 24 i), dans les Notes 5 à 8, le Protocole, l'appendice I et l'appendice II de l'annexe III.
- d) Confirmation soit donnée que le navire ne sera pas exploité sous pavillon de libre immatriculation pendant la durée du crédit et que toutes assurances aient été fournies que le propriétaire final réside dans le pays bénéficiaire, qu'il n'est pas une filiale non opérationnelle d'un intérêt étranger et qu'il s'est engagé à ne pas vendre le navire sans l'accord de son gouvernement.

7. Les Participants reconnaissent que le paragraphe 14 a) 3 de l'annexe III sera invoqué de manière inhabituelle et peu fréquente.

8. Un Participant a le droit de s'aligner sur les termes et conditions de crédit sujettes à notification au titre de la clause 6 ou 9, ainsi que sur les termes et conditions de crédit proposés par un non Participant. La validité d'un engagement d'alignement ne peut dépasser la date à laquelle prend fin l'engagement sur lequel l'alignement a lieu. Les Participants doivent s'aligner en offrant des conditions conformes à l'Arrangement sauf si l'offre initiale n'est pas conforme à ses dispositions. Un Participant qui a l'intention de s'aligner sur les termes et conditions de crédit :

- a) Notifiés par un autre Participant, suivra les procédures définies :
 - i) Au paragraphe 16 a) de l'annexe III, si la clause 6 ou 9 du présent Arrangement s'applique à l'offre initiale.
 - ii) Au paragraphe 16 c) de l'annexe III lorsque l'offre initiale est un engagement antérieur non conforme.
- b) Offerts par un non Participant, suivra les procédures prévues au paragraphe 16 b) de l'annexe III.

9. Nonobstant les dispositions pratiques prévues dans le Protocole et dans l'appendice I de l'annexe III, si un Participant a l'intention d'appuyer des termes et conditions non conformes à la Clause 1 de l'Arrangement et n'enfreignant pas l'engagement de non-dérogation mentionné au paragraphe 12 a) de l'annexe III, il le notifiera, comme prévu à l'annexe III et à l'annexe II de l'Arrangement.

10. Tout Participant à l'Arrangement peut obtenir de tout autre Participant des informations sur les conditions de tout soutien public accordé à un contrat d'exportation afin de s'assurer que ces conditions ne contreviennent pas aux principes de l'Arrangement. Les Participants s'engagent à fournir, dans la mesure du possible et dans les meilleurs délais, toutes les informations demandées. Selon les règlements et pratiques de l'OCDE, tout Participant peut demander au Secrétaire général d'agir en son nom en la matière mentionnée ci-dessus et de communiquer les informations ainsi obtenues à tous les Participants à l'Arrangement.

11. Chaque Participant s'engage à notifier au Secrétaire général le système qui lui permet d'accorder un soutien public et les moyens de mise en œuvre de l'Arrangement.

12. Les Participants à l'Arrangement-navires coopéreront étroitement avec les Participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices, de manière à assurer un traitement cohérent des questions d'intérêt mutuel. Le Président du Groupe de l'Arrangement sera invité à participer aux discussions correspondantes du Groupe de l'Arrangement-navires.

13. L'Arrangement prend effet sous cette forme dès son adoption par le Conseil de l'OCDE. Les Participants à l'Arrangement sont les suivants : l'Australie, le Canada, le Japon, la Norvège et l'Union européenne. D'autres pays dotés de capacités de construction naval désireux d'appliquer ces lignes directrices peuvent devenir parties au présent Arrangement-navires après y avoir été invités par les autres participants.

14. L'Arrangement-navires fera l'objet d'un réexamen aussi souvent que les Participants le demanderont et, au minimum une fois par an. Lors de ces réexamens, les Participants peuvent adopter des amendements à cet Arrangement qui entreront en vigueur à la date décidée au moment de l'adoption de l'amendement, à moins qu'un Participant n'ait notifié une objection au Secrétaire-général. Un Participant peut se retirer de l'Arrangement, un an après avoir notifié son intention de le faire. Durant cette période, et à la demande de l'un d'entre eux, les Participants se réuniront pour réexaminer l'Arrangement et tout autre Participant pourra, après avoir notifié ses partenaires de son intention, s'en retirer avec effet à compter de la même date que le Participant qui, le premier, a donné préavis.

**NOTES ET REFERENCES RELATIVES A L'ARRANGEMENT REVISE DE 1994 SUR LES
CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES (OU ARRANGEMENT-NAVIRES)**

1. L'Arrangement-navires s'applique à tout navire de mer de 100 tb et plus, utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes, ou pour assurer un service spécialisé (par exemple, navires de pêche, navires-usines, brise-glaces et les dragues qui présentent de manière permanente, de par leur système de propulsion et de direction, toutes les caractéristiques de navigabilité autonome en haute mer), ainsi qu'aux remorqueurs de 365 kW et plus, et aux coques de navires non terminés mais flottants et mobiles. L'Arrangement ne s'applique pas aux navires de guerre. Il ne s'applique pas non plus aux docks flottants et aux unités mobiles opérant au large ; toutefois, si des problèmes venaient à se poser au sujet de l'octroi de crédits à l'exportation pour ces structures, le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale pourrait, après avoir considéré toute demande justifiée formulée par les gouvernements Participants, décider que l'Arrangement s'appliquera à ces structures.

2. Par transformation de navires, on entend toute transformation de bâtiment de mer de plus de 1.000 tb pour autant que les transformations effectuées entraînent une modification radicale du plan de chargement, de la coque ou du système propulsion.

3. Les navires de type Hovercraft ne sont pas couverts par l'Arrangement. Les Participants peuvent accorder des crédits à l'exportation pour les hovercraft à des conditions équivalentes à celles de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires. Il s'engage à appliquer cette possibilité d'une manière modérée, et dans les cas où il est établi qu'il n'existe pas de concurrence offerte aux conditions de l'Arrangement, à ne pas accorder de telles conditions de crédit pour les hovercraft.

Dans l'Arrangement, l'"Hovercraft" est défini comme un véhicule amphibie d'au moins 100 tonnes dont la sustentation est assurée uniquement par l'air expulsé du véhicule qui forme une chambre délimitée par une jupe souple sur le pourtour du véhicule et le sol ou la surface de l'eau qui se trouve sous le véhicule, et qui est propulsé et commandé par des hélices ou de l'air pulsé provenant de turbines ou de dispositifs analogues.

Il est entendu que l'octroi des crédits à l'exportation à des conditions équivalentes à celles de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires sera limité aux Hovercraft utilisés sur les routes maritimes et non terrestres, sauf pour accéder aux installations de terminaux éloignées d'au maximum un kilomètre de l'eau.

4. Les facilités officielles sont celles qui permettent que l'assurance, la garantie ou le financement des crédits soient effectués par les gouvernements, par des institutions gouvernementales ou avec toute autre forme de participation directe ou indirecte du gouvernement.

5. Les intérêts ne comprennent pas : les primes ou autres frais d'assurance ou de garantie des crédits fournisseurs ou des crédits financiers ; les frais ou commissions bancaires associés au crédit à l'exportation, autres que les agios bancaires annuels ou semestriels payables tout au long de la période de remboursement ; et les retenues fiscales opérées par le pays importateur.

6. Tel que défini dans l'appendice III et dans la Note à l'annexe III.

7. Il résulte des clauses 1 à 4 que toutes les conditions de crédit prévues dans la clause 1 constituent un ensemble de normes impératives applicables à tout crédit à l'exportation de navires bénéficiant d'un soutien public, y compris dans le cas d'une transaction avec crédit fournisseur entre l'exportateur et l'acheteur.

ANNEXE I

ENGAGEMENTS VISANT LA POURSUITE DES TRAVAUX ET ARRANGEMENT TRANSITOIRE

ENGAGEMENTS VISANT LA POURSUITE DES TRAVAUX

Les Participants à l'Arrangement sur les crédits à l'exportation des navires coopéreront avec les Participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public de manière à assurer la cohérence de ces deux textes.

Dans le cadre de cette coopération, les Participants conviennent :

- a) de poursuivre leurs discussions sur les règles régissant l'utilisation des crédits d'aide à l'exportation de navires en vue de renforcer lesdites règles ;
- b) d'établir, sur la base de l'expérience acquise, une liste représentative des types de navires considérés généralement comme n'étant pas commercialement viables ;
- c) de discuter des questions relatives aux deuxièmes guichets à l'occasion de l'étude sur la garantie pure ;
- d) de discuter des questions relatives aux taux d'intérêt symboliques. Les Participants mettront tout en oeuvre pour faire en sorte de ne pas accorder de tels taux durant la période de ces discussions ;
- e) d'intégrer dans l'Arrangement les résultats pertinents de l'étude sur les primes menée à l'OCDE en vue d'éliminer les distorsions commerciales, que celles-ci résultent de l'octroi de ces primes ou de conditions connexes.

GARANTIE PURE

1. Les Participants à l'Arrangement-navires sont convenus d'engager des discussions sur les questions ayant trait aux opérations de "garantie pure", dans les cas où le seul soutien public est une garantie. Un rapport recommandant des solutions à cette question sera soumis dans les deux ans qui suivront l'entrée en vigueur de l'Arrangement, ou aussitôt que possible par la suite. Les Participants coopéreront à cet examen en communiquant trimestriellement des renseignements sur toutes les garanties d'emprunt à la construction navale pour lesquelles les taux d'intérêt sont effectivement en dessous du TICR.

2. Tout Participant peut demander que des consultations soient organisées avec un autre Participant et solliciter, par le truchement du Secrétariat, l'organisation de discussions au sein du Groupe des Parties s'il estime que certains éléments des opérations de garantie pure n'entrent pas dans le champ d'application de l'Accord.

3. Au cours de la période de deux ans qui suivra l'entrée en vigueur de l'Arrangement, les opérations conclues à des taux commerciaux autres que les TCR seront autorisées à la condition que la garantie ne confère pas un avantage, selon l'acception générale de ce terme.

4. Par la suite, ces opérations ne seront pas autorisées à moins que tous les Participants ne soient d'accord pour prolonger la période de deux ans.

5. Un Participant qui a l'intention d'appuyer des opérations de garantie pure en informera avec un préavis d'au moins dix jours calendaires, avant de rendre public un engagement de ce genre, tous les autres Participants à l'Arrangement.

La notification devra être conforme aux dispositions de l'Annexe II et limitée aux points suivants : 1 à 7 a), 8 a) et 8 b).

6. Un Participant devra, si un autre Participant le demande, répondre rapidement et précisément aux questions, conformément aux dispositions de l'appendice I à l'annexe III (système d'échange d'informations).

GARANTIES

1. Afin d'améliorer la transparence, les Participants s'engagent à soumettre sur une base annuelle, par l'intermédiaire du Secrétariat, des informations sur :

- a) Les régimes en vigueur en matière de garanties et assurance officielles pour les crédits à l'exportation de navires, et :
- b) Les informations suivantes concernant les régimes décrits en a) :
 - résultats d'exercice annuels
 - paiements effectués au titre des sinistres
 - revenus provenant des primes et commissions/charges
 - revenus provenant des recouvrements

et toute autre information pertinente selon les besoins.

ANNEXE II

FORMULE TYPE POUR LA NOTIFICATION PREVUE DANS LES CLAUSES 6, 8 ET 9

Pour les notifications prévues dans les clauses 6, 8 et 9, les précisions suivantes doivent être transmises à l'aide de moyens de communication en temps réel à tous les participants et au Secrétariat comme suit :

1. Nom de l'autorité/de l'organisme chargé(e), en application de l'Arrangement, de procéder aux notifications.
2. Numéro de référence (initiales du pays déclarant, année).
3. Nous avons l'honneur de notifier l'opération suivante :
 - Un financement d'aide au titre de la clause 6 ; [15 c) ; 15 d)]
 - Un alignement au titre de la clause 8 ; [16 a) 1) i) ; 16 a) 1) ii) 16 a) 3); 16 a) 4) ; 16 b) 2)16 c) 3); 16 c) ; 3) ii)]
 - Une dérogation au titre de la clause 9 [15 a)]
 - Une opération de garantie pure au titre de la clause 5 de l'Annexe I.
 - Paragraphe 15 b de l'Annexe III - Ecart pour rapport à la règle
4. Pays de l'acheteur/de l'emprunteur.
5. Nom, pays et qualité (entité publique ou privée) de l'acheteur/de l'emprunteur.
6. Nombre et type de navire(s) (tpl, tb et/ou kw). Date de clôture de l'offre, si nécessaire, date d'expiration de la ligne de crédit.
7.
 - a) Valeur du contrat ;
 - b) Montant du crédit ou de la ligne de crédit ;
 - c) Valeur de la part nationale de l'exportateur ;
 - d) Valeur contractuelle minimum de la ligne de crédit.

Ces valeurs seront indiquées comme suit :

- Le montant exact exprimé dans la monnaie dans laquelle est libellée la ligne de crédit ;
- Les montants correspondant à un navire ou à un contrat déterminé seront indiquées en termes de contre-valeur en droits de tirage spéciaux (DTS) par référence à la classification ci-après :

Catégorie I :	jusqu'à 1 000 000DTS		
Catégorie II :	de	1 000 000	à 2 000 000 DTS
Catégorie III :	de	2 000 000	à 3 000 000 DTS

Catégorie IV :	de	3 000 000	à	5 000 000 DTS
Catégorie V :	de	5 000 000	à	7 000 000 DTS
Catégorie VI :	de	7 000 000	à	10 000 000 DTS
Catégorie VII :	de	10 000 000	à	20 000 000 DTS
Catégorie VIII :	de	20 000 000	à	40 000 000 DTS
Catégorie IX :	de	40 000 000	à	80 000 000 DTS
Catégorie X :	de	80 000 000	à	120 000 000 DTS
Catégorie XI :	de	120 000 000	à	160 000 000 DTS
Catégorie XII :	de	160 000 000	à	200 000 000 DTS
Catégorie XIII :	de	200 000 000	à	240 000 000 DTS
Catégorie XIV :	de	240 000 000	à	280 000 000 DTS
Catégorie XV :	plus de	280 000 000		DTS

* Indiquer la valeur effective dans une tranche de multiples de 40 millions de DTS.

Lorsque vous utilisez cette classification, veuillez préciser la monnaie dans laquelle est libellée le contrat.

8. Conditions envisagées ou accordées

- a) Versement comptant
- b) Conditions de remboursement (y compris le point de départ du crédit, la fréquence des versements, en précisant si ces versements seront de montant constant)
- c) Taux d'intérêt.

9. Toute autre information pertinente y compris les références à des cas similaires et le cas échéant :

- a) Justification de l'alignement (en précisant le numéro de référence de la notification faisant l'objet de l'alignement ou autres références).
- b) Le niveau global de concessionnalité du financement de l'aide liée et partiellement déliée, calculé conformément au paragraphe 24 n), et le taux d'actualisation utilisé pour calculer ce niveau de concessionnalité.
- c) Le régime applicable aux versements au comptant pour le calcul du niveau de concessionnalité.
- d) L'aide au développement, crédit prémixé ou financement mixte.
- e) Les restrictions applicables à l'utilisation des lignes de crédits.

COLLECTE DES INFORMATIONS VISEES A LA CLAUSE 10

Toute information qu'un Participant voudrait obtenir d'un autre Participant devra faire l'objet d'une demande, spécifiant les motifs, adressée directement au pays concerné, avec copie au Secrétariat. Copie de la réponse, qui devra être transmise dans les meilleurs délais, sera également envoyée au Secrétariat.

REGLEMENT DES DIFFERENDS ENTRE DEUX PARTICIPANTS

Les notifications préalables et toute discussion s'ensuivant se feront normalement par des moyens de communication en temps réel.

Tout différend surgissant entre deux Participants se réglera, si possible, par voie bilatérale, le Secrétariat étant, le cas échéant, tenu au courant.

L'intervention du Secrétaire général ne sera sollicitée, conformément à la clause 10, que si la voie bilatérale n'a pas apporté de solution satisfaisante.

MODIFICATIONS APORTEES AUX DISPOSITIFS REGISSANT L'APPORT D'UN SOUTIEN PUBLIC POUR LES EXPORTATIONS DE NAVIRES ET AUX MOYENS DE MISE EN OEUVRE DE L'ARRANGEMENT

Conformément à la clause 11 de l'Arrangement, les Participants sont tenus d'aviser le Secrétaire général des modifications apportées.

Cette notification doit se faire automatiquement, c'est-à-dire dès que la modification se produit ou, si possible, au préalable, pour que le Secrétariat puisse diffuser l'information sans délai.

ANNEXE III

**DISPOSITIONS EXTRAITES DE L'ARRANGEMENT RELATIF A DES LIGNES
DIRECTRICES POUR LES CREDITS A L'EXPORTATION BENEFICIANT D'UN SOUTIEN
PUBLIC**

- Paragraphes pertinents
- Notes à l'annexe III
- Protocole à l'annexe III
- Appendices I à III à l'annexe III
- Notes à l'annexe III

Texte du C/WP6(94)6 pages 15 à 40

PARTIE III

L'ARRANGEMENT 2000 SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION POUR LES NAVIRES

TABLE DES MATIERES

Texte de l'Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation pour les navires

Notes et références relatives à l'Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation pour les navires

Annexe I: Engagements concernant les travaux futurs et l'Arrangement transitoire

Annexe II: Formulaire de notification des informations demandées aux clauses 6, 8 et 9

Annexe III: Construction navale - faits nouveaux concernant l'Arrangement survenus depuis 1994
et conséquences pour l'Arrangement-navires de 1994

L'ARRANGEMENT 2000 SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION POUR LES NAVIRES

Chapitre I. Forme, portée et procédures

Le présent Arrangement complète l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public. Il définit les lignes directrices complémentaires applicables à l'octroi de crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public pour le financement de navires.

Les procédures décrites dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public s'appliquent au présent Arrangement. Les Participants peuvent solliciter l'organisation d'une consultation s'il y a des raisons de penser qu'un autre Participant offre des conditions de crédit bénéficiant d'un soutien public qui ne seraient pas conformes au présent Arrangement.

Chapitre II. Dispositions applicables en matière de crédits à l'exportation et d'aide

1. Pour tout contrat relatif à tout navire neuf ou à toute transformation de navire (1) (2) (3) qui fera l'objet de négociations à compter de l'entrée en vigueur de l'Arrangement, les Participants à l'Arrangement conviennent de supprimer les facilités officielles (4) en vigueur en matière de crédits à l'exportation et de n'instituer dans ce domaine aucune facilité officielle nouvelle permettant :

- i) De porter la durée maximale de remboursement à plus de 12 ans à compter de la livraison et d'effectuer ce remboursement autrement que par versement de montants égaux à intervalles réguliers, de normalement six mois et d'au maximum douze mois.
- ii) De verser à la livraison moins de 20 % du prix du contrat.
- iii) De percevoir un taux d'intérêt (5) inférieur au taux de intérêt commercial de référence TICR pour la devise dans laquelle est libellé le crédit.

2. Le taux d'intérêt minimum s'appliquera au crédit bénéficiant d'un soutien public et accordé par le constructeur à l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit fournisseur) ou par une banque ou une autre partie du pays du constructeur à l'acheteur ou à une autre partie du pays de l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit acheteur), que ce soutien public soit accordé pour la totalité du crédit ou seulement pour une partie de celui-ci.

3. Le taux d'intérêt minimum s'appliquera aussi aux crédits accordés avec le soutien des gouvernements participant à l'Arrangement, dans le pays du constructeur, à celui-ci ou à toute autre partie, afin de permettre d'accorder des crédits à l'armateur ou à toute autre partie dans le pays de l'armateur, que ce soutien officiel soit accordé pour la totalité du crédit ou seulement une partie de celui-ci.

4. Si d'autres organismes publics participent à l'application de mesures visant à promouvoir les exportations, les Participants conviennent d'user de toute leur influence pour éviter le financement d'exportations à des conditions contrevenant aux principes énoncés ci-dessus.

5. Les Participants sont convenus que la règle stipulant que les autorités publiques (ou les organismes spécialisés contrôlés par elles) ne devraient pas instituer de programmes de garantie ou d'assurance-crédit à l'exportation de navires à des taux de prime insuffisants pour couvrir, à longue échéance, les frais et les pertes au titre de la gestion de ces programmes, devrait s'appliquer aussi aux navires.

6. Un Participant à l'Arrangement qui souhaiterait, pour des raisons réelles d'aide, accorder des conditions plus favorables dans un cas particulier, pourrait le faire à condition que : i) les règles de l'Arrangement soient appliquées et ii) confirmation soit donnée que le navire ne sera pas exploité sous pavillon de libre immatriculation pendant la durée du crédit et que toutes assurances aient été fournies que le propriétaire final réside dans le pays bénéficiaire, qu'il n'est pas une filiale non opérationnelle d'un intérêt étranger et qu'il s'est engagé à ne pas vendre le navire sans l'accord de son gouvernement.

7. Les Participants reconnaissent que le paragraphe 65 a) 3 de l'Arrangement sera invoqué de manière inhabituelle et peu fréquente.

8. Un Participant a le droit de s'aligner sur les termes et conditions de crédit offertes par les Participants à l'Arrangement, ainsi que sur les termes et conditions de crédit proposés par un non Participant. La validité d'un engagement d'alignement ne peut dépasser la date à laquelle prend fin l'engagement sur lequel l'alignement a lieu. Les Participants doivent s'aligner en offrant des conditions conformes à l'Arrangement sauf si l'offre initiale n'est pas conforme à ses dispositions.

9. Tout Participant à l'Arrangement peut obtenir de tout autre Participant des informations sur les conditions de tout soutien public accordé pour un contrat d'exportation afin de s'assurer que ces conditions ne contreviennent pas à l'Arrangement. Les Participants s'engagent à fournir, dans toute la mesure du possible et dans les meilleurs délais, les informations demandées. Conformément aux règlements et pratiques de l'OCDE, tout Participant peut demander au Secrétaire général d'agir en son nom en la matière mentionnée ci-dessus et de communiquer les informations obtenues à tous les Participants à l'Arrangement.

10. Chaque Participant s'engage à informer le Secrétaire général du système qui lui permet d'accorder un soutien public et des moyens de mise en œuvre de l'Arrangement.

11. Les Participants à l'Arrangement coopéreront étroitement avec les Participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public de manière à assurer un traitement cohérent des questions d'intérêt mutuel. Le Président des participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public sera invité à participer aux discussions pertinentes du Groupe de l'Arrangement.

12. Le présent Arrangement prend effet dès son adoption en l'état par le Conseil de l'OCDE. Les Participants à l'Arrangement sont l'Australie, le Canada, l'Union européenne, le Japon et la Norvège. D'autres pays dotés de capacités de construction navale désireux d'appliquer ces lignes directrices pourront devenir participants au présent Arrangement, après y avoir été invité par les participants actuels.

13. Les modifications apportées à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public qui devront être soumises immédiatement par le Secrétariat à l'intention des participants à l'Arrangement-navires, s'y appliqueront aussi. Tout participant à l'Arrangement-navires, sans être en mesure de s'opposer aux modifications à apporter à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public peut demander à ce que les modifications en question et leurs conséquences pour la construction navale soient examinées. Par ailleurs, l'Arrangement-navires devrait faire l'objet d'un réexamen aussi souvent que les Participants le demanderont, et en tout état de cause, au minimum une fois par an.

14. Lors de ces réexamens, les Participants pourront refuser que les modifications apportées à l'Arrangement relatifs à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public soient appliquées à l'Arrangement-nvaires et/ou adopter des amendements à l'Arrangement-navires qui entreront en vigueur à la date décidée au moment de leur adoption, à moins qu'un Participant n'ait notifié une objection au Secrétaire-général. Un Participant peut se retirer de l'Arrangement, un an après avoir notifié son intention de le faire. Durant cette période, et à la demande de l'un quelconque d'entre eux, les Participants se réuniront pour réexaminer l'Arrangement, et tout autre Participant pourra, après avoir notifié à ses partenaires son intention, s'en retirer avec effet à compter de la même date que le Participant qui le premier a notifié son intention de se retirer.

NOTES ET REFERENCES

1. L'Arrangement-navires s'applique à tout navire de mer de 100 tb et plus, utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes, ou pour assurer un service spécialisé (par exemple, navires de pêche, navires-usines, brise-glaces et les dragues présentant de manière permanente, de par leur système de propulsion et de direction, toutes les caractéristiques de navigabilité autonome en haute mer), ainsi qu'aux remorqueurs de 365 kW et plus, et aux coques de navires non terminés mais flottants et mobiles. L'Arrangement ne s'applique pas aux navires de guerre. Il ne s'applique pas non plus aux docks flottants et aux unités mobiles opérant au large ; toutefois, au cas où le problème de l'octroi de crédits à l'exportation pour concernant ces structures se poserait, le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale peut, après avoir considéré toute demande justifiée déposée par les gouvernements Participants, décider que l'Arrangement s'appliquera à ces structures.

2. Par transformation de navires, on entend toute transformation de bâtiment de mer de plus de 1.000 tb pour autant que les transformations effectuées entraînent des modifications radicales du plan de chargement, de la coque ou du système propulsion.

3. Les navires de type Hovercraft ne sont pas couverts par l'Arrangement. Les Participants peuvent accorder des crédits à l'exportation pour des Hovercraft à des conditions équivalentes à celles de l'Arrangement-navires. Ils s'engagent à recourir à cette possibilité avec modération et, dans les cas où il est établi qu'il n'existe pas de concurrence offerte aux conditions de l'Arrangement, à ne pas en faire bénéficier les Hovercraft.

Dans l'Arrangement, le terme "Hovercraft" est défini comme suit : un véhicule amphibie d'au moins 100 tonnes dont la sustentation est assurée uniquement par l'air expulsé du véhicule formant une chambre délimitée par une jupe souple sur le pourtour du véhicule et le sol ou la surface de l'eau qui se trouve sous le véhicule, lequel est propulsé et commandé par des hélices ou de l'air pulsé provenant de turbines ou de dispositifs analogues.

Il est entendu que l'octroi des crédits à l'exportation à des conditions équivalentes à celles définies dans l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires sera limité aux Hovercraft utilisés sur les routes maritimes et non terrestres, sauf pour accéder aux terminaux éloignés au maximum d'un kilomètre de l'eau.

4. Les facilités officielles sont celles qui permettent que les crédits soient assurés, garantis ou financés par les pouvoirs publics, des institutions gouvernementales ou grâce à tout autre forme de participation, directe ou indirecte, de fonds publics.

5. Les intérêts ne comprennent pas : les primes ou autres frais d'assurance ou de garantie des crédits fournisseurs ou des crédits financiers ; les frais ou commissions bancaires associés au crédit à l'exportation, sauf les agios bancaires annuels ou semestriels payables tout au long de la période de remboursement ; et les retenues fiscales opérées par le pays importateur.

6. Il résulte des clauses 1 à 4 que toutes les conditions de crédit prévues dans la clause 1 constituent un ensemble de normes impératives applicables à tout crédit à l'exportation bénéficiant d'un soutien public consenti pour des navires, y compris dans le cas de transactions, assorties de crédit-fournisseur, entre l'exportateur et l'acheteur.

ANNEXE I

ENGAGEMENTS VISANT LA POURSUITE DES TRAVAUX ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Engagements visant la poursuite des travaux

Les Participants à l'Arrangement sur les crédits à l'exportation pour les navires coopéreront avec les Participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public afin d'assurer la cohérence des deux textes.

A cette fin, les Participants conviennent :

- a) De poursuivre leurs discussions sur les règles applicables à l'utilisation des crédits d'aide pour les exportations de navires en vue de renforcer lesdites règles.
- b) D'établir, sur la base de l'expérience acquise, une liste représentative des types de navires considérés généralement comme n'étant pas commercialement viables.
- c) De discuter des questions relatives aux deuxièmes guichets à l'occasion de l'étude sur la garantie pure.
- d) De discuter des questions relatives aux taux d'intérêt symboliques. Les Participants mettront tout en oeuvre pour éviter d'accorder de tels taux durant la période de ces discussions.
- e) D'intégrer dans l'Arrangement les résultats pertinents de l'étude sur les primes menée à l'OCDE en vue d'éliminer les distorsions commerciales, que celles-ci résultent de l'octroi de primes ou de conditions connexes.

Garantie pure

1. Les Participants à l'Arrangement conviennent d'engager des discussions sur les questions ayant trait aux opérations de "garantie pure", dans les cas où le seul soutien public est une garantie. Un rapport recommandant des solutions à cette question sera soumis dans les deux ans qui suivront l'entrée en vigueur du présent Arrangement, ou aussitôt que possible par la suite. Les Participants coopéreront à cet examen en communiquant trimestriellement des renseignements sur les contrats de construction navale fondés sur des garanties d'emprunt prévoyant des taux d'intérêt effectivement inférieurs au TICR.

2. Tout Participant peut demander que des consultations soient organisées avec un autre Participant et solliciter, par le truchement du Secrétariat, l'organisation de discussions au sein du Groupe des Parties s'il estime que certains éléments des opérations de garantie pure n'entrent pas dans le champ d'application du présent Arrangement.

3. Au cours de la période de deux ans qui suivra l'entrée en vigueur du présent Arrangement, les transactions conclues à des taux commerciaux autres que les TICS seront autorisées à la condition que la garantie ne confère pas un avantage, selon l'acception générale de ce terme.

4. Par la suite, ces transactions ne seront pas autorisées à moins que tous les Participants ne soient d'accord pour prolonger la période de deux ans.

5. Un Participant qui a l'intention d'appuyer des opérations de garantie pure en informera préalablement tous les autres participants à l'Arrangement, avec un préavis d'au moins dix jours calendaires, avant d'annoncer publiquement son intention.

Les notifications devront être conformes aux dispositions de l'Annexe II du présent Arrangement et ne porter que sur les éléments suivants : 1 à 7 a), 8 a) et 8 b).

Garanties

1. Afin d'améliorer la transparence, les Participants s'engagent à soumettre sur une base annuelle, par l'intermédiaire du Secrétariat, des informations sur

i) Les régimes en vigueur en matière de garanties et assurance officielles accordées pour les crédits à l'exportation de navires, et :

ii) Les données suivantes concernant les régimes décrits en a) :

- résultats d'exercice annuels ;
- paiements effectués au titre des sinistres ;
- revenus provenant des primes et commissions/charges ;
- revenus provenant des recouvrements ;

et toute autre information pertinente selon les besoins.

Primes

Les dispositions concernant les primes minimums de référence figurant dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices, ne s'appliqueront pas au présent Arrangement, tant que les participants n'auront pas pris de décision à ce sujet.

ANNEXE II

FORMULAIRE DE NOTIFICATION DES INFORMATIONS SUR LES NAVIRES

Pour procéder aux notifications prévues dans l'Arrangement, il faudra fournir à tous les participants et au Secrétariat, à l'aide de moyens de communication en temps réel, les précisions demandées conformément aux indications suivantes :

1. Nom de l'autorité/de l'organisme chargé au terme du présent Arrangement de procéder aux notifications.
2. Numéro de référence (initiales du pays déclarant, année).
3. Nous avons l'honneur de notifier l'opération suivante :
 - financement d'aide
 - alignement
 - dérogation
 - opération de garantie pure
 - écart par rapport à la règle
4. Pays de l'acheteur/de l'emprunteur.
5. Nom, pays et qualité (entité publique ou privée) de l'acheteur/de l'emprunteur.
6. Nombre et type de navire(s) (tpl, tb et/ou kw). Date de clôture de l'offre, s'il y a lieu, date d'expiration de la ligne de crédit.
7.
 - a) Valeur du contrat.
 - b) Montant du crédit ou de la ligne de crédit.
 - c) Valeur de la part nationale de l'exportateur.
 - d) Valeur contractuelle minimum de la ligne de crédit.

Ces valeurs seront indiquées comme suit :

- Le montant exact exprimé dans la monnaie dans laquelle est libellée la ligne de crédit ;
- Ces montants correspondant à un navire ou à un contrat particulier seront indiqués en termes de contre-valeur en droits de tirage spéciaux (DTS), sur la base de la classification suivante :

Catégorie	I	jusqu'à 1 000 000DTS		
Catégorie	II	de	1 000 000	à 2 000 000 DTS
Catégorie	III	de	2 000 000	à 3 000 000 DTS
Catégorie	IV	de	3 000 000	à 5 000 000 DTS
Catégorie	V	de	5 000 000	à 7 000 000 DTS
Catégorie	VI	de	7 000 000	à 10 000 000 DTS

Catégorie	VII de	10 000 000	à	20 000 000 DTS
Catégorie	VIII de	20 000 000	à	40 000 000 DTS
Catégorie	IX de	40 000 000	à	80 000 000 DTS
Catégorie	X de	80 000 000	à	120 000 000 DTS
Catégorie	XI de	120 000 000	à	160 000 000 DTS
Catégorie	XII de	160 000 000	à	200 000 000 DTS
Catégorie	XIII de	200 000 000	à	240 000 000 DTS
Catégorie	XIV de	240 000 000	à	280 000 000 DTS
Catégorie	XV plus de	280 000 000 DTS		

* Indiquer le montant réel par tranche de multiples de 40 millions de DTS.

Lorsque vous utilisez cette classification, veuillez préciser la monnaie dans laquelle est libellé le contrat.

8. Conditions envisagées ou accordées :

- a) Versement comptant.
- b) Conditions de remboursement (y compris le point de départ du crédit, la fréquence des versements, en indiquant si ces versements seront de montant constant).
- c) Taux d'intérêt.

9. Toute autre information pertinente y compris les références à des transactions similaires et le cas échéant :

- a) Justification de l'alignement (en précisant le numéro de référence de la notification faisant l'objet de l'alignement ou d'autres références).
- b) Niveau global de concessionalité du financement de l'aide, liée et partiellement déliée, calculé conformément à l'article 38 et taux d'actualisation utilisé pour calculer ce niveau.
- c) Traitement des versements au comptant pour le calcul du niveau de concessionalité.
- d) Aide au développement, crédit prémixé ou financement mixte.
- e) Restrictions concernant l'utilisation des lignes de crédit.

Collecte des informations visées par la clause 9

Toute information qu'un Participant voudrait obtenir d'un autre Participant devra faire l'objet d'une demande adressée directement au pays en question, avec copie au Secrétariat, et spécifiant les motifs. Copie de la réponse, qui devra être transmise dans les meilleurs délais, sera également envoyée au Secrétariat.

Règlement des différends entre deux Participants

Les notifications préalables et les discussions qui s'ensuivront auront lieu normalement à l'aide de moyens de communication en temps réel.

Tout différend surgissant entre deux Participants se réglera, si possible, par voie bilatérale, le Secrétariat étant, le cas échéant, tenu au courant.

L'intervention du Secrétaire général ne sera sollicitée, conformément à la clause 9, que si la voie bilatérale n'a pas apporté de solution satisfaisante.

Modifications apportées aux dispositifs régissant l'apport d'un soutien public pour les exportations de navires et aux moyens de mise en œuvre de l'Arrangement

Conformément à la clause 10 de l'Arrangement, les Participants sont tenus d'aviser le Secrétaire général de toutes les modifications de ce genre

La notification des modifications doit se faire de manière systématique, c'est-à-dire dès leur adoption ou, si possible, avant, pour que le Secrétariat puisse diffuser l'information correspondante sans attendre.

ANNEXE III

CONSTRUCTION NAVALE - FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ARRANGEMENT SURVENUS DEPUIS 1994 ET CONSEQUENCES POUR L'ARRANGEMENT-NAVIRES DE 1994

Suppression du taux fondé sur les DTS : les TICS

Conséquences: Aucune - l'Arrangement navires de 1994 (l'Arrangement de 1994) prévoyait l'octroi de crédits bénéficiant d'un soutien public uniquement sur la base du régime des TICS.

Note. Depuis 1994, certaines monnaies prises en compte pour le calcul des TICS ont été modifiées ou changées : par exemple, l'Euro et le Won coréen.

Il était prévu dans les engagements pris en 1994 visant "la poursuite des travaux" de discuter des questions relatives aux deuxièmes guichets, à la garantie pure et aux taux d'intérêt symboliques. Durant les deux années suivant l'entrée en vigueur de l'Arrangement de 1994, les opérations conclues à des taux d'intérêt commerciaux autres que les TICS étaient autorisées à condition que la garantie ne confère pas un avantage, selon l'acceptation générale de ce terme. Quant aux opérations de garantie pure, elles devaient faire l'objet de notifications préalables.

Aide liée : Elaboration d'une "directive *ex ante* sur l'aide liée"

Conséquences: Aucune – la directive *ex ante* ne s'applique pas aux navires.

Note. L'Arrangement de 1994 "importait" les règles d'Helsinki en matière d'aide liée, en soulignant qu'il faudrait poursuivre les débats en vue de renforcer les disciplines applicables en matière d'aide liée et aussi dresser une liste représentative des types de navires qui seraient considérés comme commercialement non viables. L'idée était que la directive *ex ante* serait rédigée à la lumière de l'expérience acquise dans le cadre du processus de consultation d'Helsinki en matière d'aide liée, dès que les dispositions de l'Arrangement de 1994 entreraient en vigueur.

Il était jugé nécessaire de réviser périodiquement le seuil du PNB par habitant pour les prêts de la Banque mondiale à 17 ans (utilisé comme critère d'éligibilité pour les pays).

La formule de calcul du niveau global de concessionnalité de l'aide liée a aussi été révisée dans le cadre de l'Ensemble Schaefer.

Primes minimums de référence applicables au risque souverain et au risque pays

Conséquences: il faudra s'employer à intégrer dans l'Arrangement de 1994 les résultats obtenus avec "l'Ensemble Knaeppen" qui fixe un taux de prime minimum applicable au risque souverain et au risque pays. Cela exigera d'inclure, selon les besoins, des clauses pour les réductions pour les "exceptions permises", c'est-à-dire lorsque le risque pays est soit externalisé, supprimé, soit limité/exclu pour toute la

durée de l'obligation de remboursement de la dette. Les pays de l'OCDE à revenu élevé (ainsi que les autres pays classés dans la même catégorie du point de vue des risques-pays) ne sont exemptés de l'application du système de primes minimums de référence.

Note. Il s'agit d'un engagement spécifique au titre dans l'Arrangement de 1994 au sujet des travaux futurs.

Union de Berne : point de départ du crédit

Conséquences: Aucune - L'Arrangement-navires de 1994 n'a pas repris la définition du point de départ du crédit qui figurait dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices.

Souplesse d'application des conditions aux opérations de financement des projets

Conséquences: Aucune – le régime ne prévoit pas d'application aux transactions dans le secteur de la construction navale.

Nouvelle rédaction du texte de l'Arrangement relatif à des lignes directrices

Conséquences (en cas d'harmonisation totale du texte de l'Arrangement-navires de 1994 sur celui de l'Arrangement relatif à des lignes directrices) : quelques-unes seulement- bien que le travail de re-rédaction n'ait pas modifié sur le fond les règles prévues dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (par exemple en ce qui concerne les TICR ou les règles applicables en matière d'octroi d'aide liée), il a conduit à en réviser entièrement la présentation. Il serait donc nécessaire d'apporter des corrections/de prévoir de nouvelles références, à l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public dans un nouvel "Arrangement 2000" ou dans "l'Arrangement sectoriel" présentés dans les parties III et IV du présent rapport.

PARTIE IV

INTEGRATION, A TITRE D'ARRANGEMENT SECTORIEL, DE L'ARRANGEMENT SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES DANS L'ARRANGEMENT RELATIF A DES LIGNES DIRECTRICES POUR LES CREDITS A L'EXPORTATION BENEFICIANT D'UN SOUTIEN PUBLIC

Chapitre I. Forme, champ d'application et procédures

Le présent Arrangement sectoriel complète l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public. Il définit les principes directeurs complémentaires particuliers qui sont applicables aux crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public accordés pour le financement de navires.

Les procédures définies dans l'Arrangement relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public s'appliquent au présent chapitre. Les Participants peuvent solliciter l'organisation d'une consultation s'il y a une raison de penser qu'un autre Participant offre des crédits bénéficiant de soutien public à des conditions non conformes au présent Arrangement sectoriel.

Chapitre II. Dispositions applicables en matière de crédits à l'exportation et d'aide

Reprendre le texte qui figure dans l'Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation de navires mais supprimer le paragraphe 11 et le remplacer par le suivant :

L'Arrangement entre en vigueur dès qu'il aura été adopté par les Participants suivants à l'Arrangement : Australie, Canada, Union européenne, Japon et Norvège. D'autres pays dotés d'une industrie de construction navale désireux d'appliquer ces lignes directrices pourront devenir parties au présent Arrangement après y avoir été invités par les Participants mentionnés ci-dessus.

PARTIE V

PROCEDURES JURIDIQUES A SUIVRE POUR L'ADOPTION D'UN NOUVEL ARRANGEMENT SUR LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES

L'Arrangement de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires, présente certes des liens étroits sur le fonds avec "l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes", mais n'en fait pas partie intégrante. Il s'agit d'un arrangement indépendant, qui pourrait donc être de ce fait mis en vigueur indépendamment et immédiatement, par le biais d'une Résolution du Conseil.

La décision éventuelle de mettre en œuvre l'Arrangement de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires, en tant qu'Arrangement indépendant, Arrangement 2000 ou Arrangement sectoriel, poserait peut-être des problèmes d'ordre juridique pour les pays Membres mais non pour l'Organisation.

On trouvera ci-après la description des procédures juridiques à suivre et les problèmes éventuels qui pourraient, à ce niveau, se poser pour les pays Membres.

I. Commission européenne

L'Arrangement révisé de 1994 concernant les crédits à l'exportation de navires (1^{er} Arrangement") a été approuvé par la décision du Conseil en date du 19 décembre 1994, en même temps que l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes négocié dans le cadre de l'OCDE ("Accord de l'OCDE"), qui en reprend les dispositions par référence.

L'Arrangement est identifié dans l'Accord de l'OCDE comme « figurant au C/WP6(94)6 ». Il est destiné à remplacer l'Arrangement actuellement en vigueur, qui fait partie de l'Arrangement de 1992 relatif à des lignes directrices pour les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public ("Arrangement relatif à des lignes directrices"), Arrangement qui était officiellement entré en vigueur à la suite de l'adoption par le Conseil de la Communauté de la Décision 93/112/CEE du 14 décembre 1992².

Si l'Arrangement devait entrer en vigueur en tant que Recommandation de l'OCDE, la procédure juridique à suivre serait la suivante :

La Communauté européenne devrait modifier ses décisions précédentes. Dans ce cas, la procédure à suivre serait la suivante : adoption d'une nouvelle décision du Conseil en vertu de l'Article 133 CE (ex 113) sur la base d'une proposition émanant de la Commission.

² JO L44 du 22 février 1993, pages 1-46. Il est également fait référence à cet Arrangement dans la Directive du Conseil 98/29/CE du 7 mai 1998 (JO L148/22 du 19 mai 1998).

II. Japon

Aucune procédure législative ou réglementaire interne n'a été exigée au Japon pour mettre en vigueur les différentes versions révisées de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires, depuis la conclusion de l'Arrangement initial (1969).

Aucune procédure législative ou réglementaire n'est donc requise pour la mise en oeuvre de l'Arrangement (révisé) de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires.

Dispositions législatives et réglementaires, décrets ministériels et clauses visées

La loi portant entrée en vigueur de l'Accord sur la construction navale ne comprend aucune clause relative à l'application de l'Arrangement (révisé) de 1994, dans la mesure où il avait été décidé qu'il ne serait pas nécessaire d'y inclure des clauses pour permettre l'entrée en vigueur de l'Arrangement et de ses amendements adoptés depuis la conclusion de l'Arrangement initial (1969).

La mise en oeuvre l'Arrangement (révisé) de 1994 n'exige donc l'adoption d'aucune disposition législative ou réglementaire.

Procédure générale à suivre pour modifier la loi

Au Japon, tous les projets d'amendement aux lois en vigueur sont examinés par le Bureau des lois du Conseil des Ministres. Lorsqu'ils ont été approuvés en Conseil des Ministres, les projets de loi sont soumis au Parlement (Diète).

Au Parlement, les projets de loi sont examinés et votés par les commissions compétentes ainsi que par la Chambre des représentants et la Chambre des conseillers réunies en session plénière. Dans la mesure où l'Arrangement révisé n'exige pas de modification législative, cette procédure n'est pas nécessaire pour procéder à sa mise en oeuvre.

Travaux à mener pour mettre en oeuvre au Japon l'Arrangement (révisé) de 1994 concernant les crédits à l'exportation de navires

En ce qui concerne la mise en oeuvre au Japon de l'Arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires, depuis la conclusion de l'Arrangement initial (1969), les termes et les conditions des prêts (taux d'intérêt, échéances, etc.) sont définis par les règlements internes des organismes de crédit à l'exportation et les organes administratifs concernés, en conformité avec l'Arrangement. En conséquence, l'Arrangement révisé peut être mis en oeuvre sans qu'il soit nécessaire de modifier ces règlements internes ; le processus ne devrait se heurter à aucun obstacle.

Note de la Norvège

Aucune disposition législative ou réglementaire n'est nécessaire pour mettre en oeuvre l'Arrangement révisé de 1994 concernant les crédits à l'exportation de navires. Tous les amendements adoptés depuis 1969, y compris ceux de 1981, ont été mis en oeuvre par des décisions gouvernementales et les modifications nécessaires ont été apportées aux règlements internes des organes concernés. La même procédure sera suivie pour la mise en oeuvre l'Arrangement de 1994, que celle-ci résulte de l'entrée en vigueur de l'Accord sur la construction navale ou d'une Recommandation du Conseil de l'OCDE.

Note de la Corée

Sans préjuger de la position de la Corée sur cette question, nous vous faisons parvenir les précisions suivantes sur le mécanisme constitutionnel coréen :

La Constitution de la République de Corée prévoit que les traités conclus et promulgués en conformité avec la Constitution ont le même effet que le droit interne [Constitution, article 6(1)] Aucune disposition législative n'est donc nécessaire pour l'entrée en vigueur d'un traité sur le territoire coréen.

L'Accord de l'OCDE sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (« l'Accord ») a été approuvé par l'Assemblée nationale le 1er décembre 1995, étant donné que l'Accord portait sur des points législatifs exigeant l'approbation du Parlement. Il a ensuite été dûment ratifié et promulgué par le gouvernement coréen en décembre 1995. L'Accord a, de ce fait, acquis force de loi et entrera directement en vigueur, conformément à l'Article 13 de cet Accord.

Les dispositions de l'Arrangement de 1994 concernant les crédits à l'exportation de navires (l'Arrangement de 1994) ainsi que les amendements qui y ont été apportés, ont été reprises dans l'Accord par référence. Les Parties à l'Accord ont négocié l'Accord et l'Arrangement de 1994, comme constituant un ensemble et considéré que ce dernier en constituait un élément essentiel, propre à permettre de concilier les intérêts des parties aux négociations. Le gouvernement a approuvé et ratifié l'Accord sur ces bases, conformément aux procédures constitutionnelles, lui conférant force de loi et créant un engagement de nature contraignante pour la Corée. En conséquence, tant que l'Accord, qui reprend par référence les dispositions de l'Arrangement de 1994 conservera la forme sous laquelle il a été approuvé et ratifié par la Corée en décembre 1995, les autorités coréennes ne seront pas autorisées à mettre en oeuvre l'Arrangement de 1994, séparément de l'Accord, ni à adopter un autre instrument analogue, sous forme d'un amendement à l'Arrangement initial ou sous d'autres formes, dans la mesure où un tel instrument saperait les bases sur lesquelles l'Accord a été conclu.

Etant donné que, comme on l'a vu, l'Accord a force de loi et que l'Arrangement de 1994 y est intégré, si ce dernier devait être mis en oeuvre sans que l'Accord entre en vigueur dans le même temps, la procédure à suivre serait la suivante :

Toutes les Parties à l'Accord conviendront, au moyen d'un amendement à celui-ci, de supprimer les références qu'il contient à l'Arrangement de 1994 et de modifier l'Accord en conséquence.

Le gouvernement coréen soumettra l'Accord ainsi modifié (et les amendements nécessaires à la législation d'application en droit interne) à l'Assemblée nationale pour approbation.

La section 13 de l'Arrangement de 1994 devra être modifiée par une Recommandation du Conseil de l'OCDE pour en autoriser la mise en oeuvre séparément de l'Accord.

La Corée acceptera l'Arrangement de 1994, tel qu'il a été amendé, conformément aux procédures mentionnées ci-dessus.

PARTIE VI

CONCLUSIONS

Les parties II à IV du présent rapport décrivent les options envisageables concernant la mise en oeuvre de l'Arrangement de 1994. La partie V décrit les conséquences juridiques qui découleraient pour les Participants de l'adoption d'une décision de l'OCDE ainsi que les procédures qu'ils devraient suivre.

Si les pays ont la volonté de voir l'Arrangement de 1994 entrer en vigueur, sous forme de convention indépendante, la solution la plus rapide pourrait consister à adopter l'option présentée à la partie II ci-dessus. La modernisation de l'Arrangement de 1994 pourrait démarrer très vite après son entrée en vigueur.

Par ailleurs, les options présentées aux parties III et IV ci-dessus montrent qu'il serait relativement facile d'actualiser l'Arrangement sous forme d'Arrangement 2000 ou d'Arrangement sectoriel. La différence entre ces deux options serait essentiellement d'ordre administratif. Dans le second cas, le Secrétariat de l'Arrangement relatif à des lignes directrices, se chargerait de l'application pratique de l'Arrangement et il faudrait élire un président distinct.

L'option qui sera choisie en fin de compte dépendra bien entendu des processus de prise de décisions politiques propres aux pays Participants. Ces processus sont fondés sur des procédures nationales. En raison de l'absence d'harmonisation au niveau international dans ce domaine, on ne peut qu'espérer une issue positive des discussions de caractère politique.