



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

**C/WP6/M(2000)2
A usage officiel**

COMPTE RENDU SUCCINCT DE LA 98^{ème} SESSION

tenue à Paris les 18-19 décembre 2000

Contact: Division des transports - M. Hideaki SAITO, Tel. 33 (0) 1 45 24 91 30;
Fax 33 (0) 1 44 30 62 57; E-mail: hideaki.saito@oecd.org ou M. Wolfgang Hübner, Chef de la
Division des transports, DSTI; Tel. (33 1) 45 24 91 32; Internet: wolfgang.hubner@oecd.org

**JT00109846
TA8020: 3.4.2001-18.6.2001**

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

COMPTE RENDU SUCCINCT DE LA 98ÈME SESSION

I. Adoption de l'ordre du jour

[C/WP6/A(2000)2]

1. En ouvrant la session, le Président M. Salvatore Salerno, souhaite la bienvenue à la Délégation de la République slovaque, qui participe pour la première fois en qualité de pays Membre aux activités du Groupe de travail depuis son adhésion à l'OCDE le 14 décembre 2000.

2. Le Président signale qu'à l'issue des débats de la partie I, le Groupe de travail entendra un rapport sur les résultats d'une réunion des responsables à haut niveau de la construction navale. Il propose aussi que les points 8 et 9 de l'ordre du jour soient examinés avant le point 5. Ces propositions sont acceptées par le Groupe de travail et l'ordre du jour de la session est adoptée en conséquence.

II. Approbation du compte rendu succinct de la réunion tenue les 6-7 juillet 2000 [C/WP6/M(2000)1]

3. Le compte rendu succinct de la dernière session est approuvé sans modification.

PARTIE I: EVOLUTIONS DU MARCHÉ

III. Débat sur l'offre et la demande

Prévision sur l'évolution de la demande

[C/WP6(2000)8, et document de séance de la KSA]

4. Le Délégué du Japon déclare que le document du Secrétariat décrit correctement la situation actuelle et future du marché de la construction navale et constitue donc une bonne base pour les discussions du Groupe de travail. Il ajoute que, comme le signale le rapport, l'estimation des besoins de la flotte à partir de 2005 est fondée sur l'hypothèse que la croissance économique s'accélénera à l'avenir, de sorte que les chiffres obtenus devraient être considérés comme correspondant à la demande maximale escomptée pour la construction navale mondiale.

5. Il craint que si la production se poursuit au rythme élevé qui prévaut actuellement, le marché des transports maritimes ne dispose dans un avenir proche d'une flotte excédentaire, de nature à aggraver le déséquilibre entre l'offre et la demande dans le secteur de la construction navale. Il insiste sur la nécessité d'instituer dès que possible certaines disciplines du marché pour remédier à ce déséquilibre. Pour conclure, il suggère que le Secrétariat actualise ses prévisions sur la demande tous les deux ans pour tenir compte de l'évolution de la situation du marché et des hypothèses qui sont à la base de ces prévisions.

6. Le Délégué de la Commission européenne (CE) est d'accord avec les conclusions du document du Secrétariat, à savoir notamment que le déséquilibre entre l'offre et la demande continuera à empêcher

que les prix des navires neufs ne retrouvent des niveaux rémunérateurs. Il estime important d'assurer une large diffusion de ces conclusions auprès des pays et de leurs industries pour qu'ils puissent en tenir compte dans leurs politiques et leurs stratégies commerciales.

7. Le Délégué de la Corée, qui ne s'oppose pas à ce qui vient d'être dit estime qu'il aurait été souhaitable d'inciter le sous-Groupe sur l'offre et la demande à examiner les résultats de l'analyse du Secrétariat. Il suggère que, dans la mesure où les prévisions sur l'évolution de la demande sont fondées sur un certain nombre d'hypothèses et d'ensembles de données, elles soient constamment revues avec le concours des grandes associations de constructeurs navals.

8. Le représentant de l'Association des constructeurs navals du Japon (SAJ) fait observer que les prévisions sur l'évolution de la demande établie par le Secrétariat sont de nature à étayer les débats du Groupe de travail sur les politiques de construction navale. S'il est d'accord de manière générale avec les conclusions du Secrétariat, il constate lui aussi que les hypothèses retenues sur la croissance économique mondiale sont plus optimistes que celles prises en compte par son association. Le représentant de l'Association des constructeurs de bateaux de l'Europe de l'Ouest (AWES) se fait l'écho de ce point de vue.

9. Le représentant de l'Association coréenne des constructeurs navals (KSA) signale que conformément à la demande du Groupe de travail, les associations de constructeurs navals ont beaucoup œuvré pour harmoniser leurs prévisions sur la demande et leurs évaluations sur les capacités. Tout en appréciant le travail accompli par le Secrétariat pour établir une prévision commune, il insiste sur le fait que les associations de constructeurs navals devraient, en coopération avec le Secrétariat, renforcer leurs efforts en vue de parvenir à une grande harmonisation plus poussée des chiffres.

10. En réponse à ces interventions, le Secrétariat rappelle l'origine de ce travail. A diverses occasions, les associations avaient soumis leurs propres prévisions aux réunions du Groupe de travail, mais à chaque fois, les chiffres présentés faisaient apparaître des écarts non négligeables et les associations n'étaient jamais parvenues à se mettre d'accord. C'est pourquoi, tout en reconnaissant que l'on avait progressé vers une certaine convergence, le Groupe de travail avait chargé le Secrétariat, à titre intérimaire, d'établir une prévision indépendante, fondée principalement sur les informations et les données communiquées par les associations de constructeurs navals.

11. Le Président conclut le débat en observant que si un large consensus se dégage sur les conclusions formulées dans le rapport du Secrétariat, les chiffres suscitent néanmoins certaines divergences de vues. Cependant, dans la mesure où les associations ne sont jamais parvenues à s'entendre sur des prévisions communes, il conviendrait de prêter attention aux conclusions formulées dans le rapport du Secrétariat et d'encourager les gouvernements et les industries à en tenir compte dans l'élaboration de leurs politiques.

12. Il charge le Secrétariat de poursuivre son travail d'établissement de prévisions et de se montrer aussi objectif que possible. Il encourage aussi les associations à poursuivre leurs efforts pour aboutir à des chiffres communs sur la demande qui seront disponibles, il l'espère, d'ici la fin de 2001.

Evaluation des capacités

[C/WP6(2000)13]

13. Le Groupe de travail convient d'actualiser ses chiffres sur les capacités pour refléter la situation en 2000 (prise comme année de référence) et en 2005 (horizon retenu pour les prévisions) et de rationaliser son travail de collecte d'informations pour que celui-ci puisse n'être mené que tous les deux ans. Le Président invite toutes les délégations à communiquer les informations/données nécessaires d'ici le 31 mars 2001 afin de permettre d'établir un rapport pour la prochaine réunion du Groupe de travail.

IV. Echange de vues sur l'évolution des prix

[C/WP6(2000)9]

14. Le Délégué de la CE signale que, comme le montre l'analyse du Secrétariat, les prix dans le secteur des pétroliers et des vraquiers étaient orientés à la hausse, jusqu'en septembre 2000. Néanmoins, ce redressement n'a pas touché d'autres segments du marché comme celui des porte-conteneurs. Il ajoute que la CE a procédé à titre indépendant à un suivi de l'évolution des prix des navires neufs en se fondant sur les chiffres mentionnés dans les contrats et qu'il ressort de cette analyse que les prix avaient déjà amorcé une baisse au quatrième trimestre 2000.

15. Le Délégué du Japon appuie l'analyse du Secrétariat mais constate avec inquiétude que si les commandes actuelles se trouvent à leur niveau le plus élevé depuis 20 ans, les prix ne se sont pas améliorés et restent inférieurs d'environ 30 % à ceux du début des années 90. Il ajoute que le déséquilibre entre l'offre et la demande devrait se creuser après le milieu de la présente décennie de sorte que la concurrence devrait encore se durcir. On peut donc s'attendre à ce que les prix baissent davantage.

16. Il insiste sur le fait que pour éviter de se retrouver dans cette situation et mettre en place un mécanisme permettant d'améliorer le fonctionnement du marché, et donc de réduire ou d'éliminer les causes des distorsions de prix, comme les mesures d'aide prises pour renflouer les chantiers en faillite et qui fonctionnent à perte, il serait nécessaire d'opter pour une libéralisation des règles du marché dès que possible.

17. Le Délégué de la Corée convient que le niveau actuel des prix n'est pas satisfaisant. Il déclare que son pays s'efforcera, en coopération avec d'autres pays et avec leurs industries navales, d'augmenter les prix des navires neufs.

18. Le représentant de la SAJ note que le rapport du Secrétariat fait clairement ressortir la situation actuelle du marché. Il constate que si les prix ont augmenté, les hausses restent insuffisantes en raison de l'existence de capacités excessives de construction navale et ne permettent certes pas une rentabilité correcte des investissements. Par ailleurs, les hausses de prix ne reflètent pas suffisamment le redressement des taux de fret maritime.

19. Le représentant de la KSA déclare que le prix d'un navire donné ne devrait pas être apprécié uniquement en fonction de sa valeur monétaire car il faut aussi se demander s'il permet au constructeur naval de dégager un bénéfice. Il demande s'il serait possible d'entreprendre une analyse sur les coûts de construction navale, en particulier le coût des matériaux, car il existerait, à son avis, un lien entre ces coûts et les prix des navires. Le Secrétariat répond en signalant que ce type d'information n'est pas rendu public et qu'il est fort peu probable que les chantiers navals acceptent de la fournir pour des raisons de confidentialité commerciale.

20. Le Président charge le Secrétariat de poursuivre ce travail en se fondant sur des informations largement accessibles, étant donné que ce type d'analyse permet d'avoir d'utiles aperçus sur l'évolution des prix. Il suggère que les participants, qui recueilleraient d'autres informations ou analyses utiles sur les prix, les transmettent au Groupe de travail.

V. Exposé sur la réunion du JEKU de novembre 2000 [Document de séance du Président sur la 9ème réunion des responsables à haut niveau du JEKU]

21. Le représentant de la SAJ rend compte des résultats de la 9ème réunion du JEKU tenue au Japon en novembre 2000. Il s'agit d'une réunion annuelle des dirigeants des principaux chantiers navals du Japon,

d'Europe, de Corée et des Etats-Unis, dans le but de dégager des perceptions communes et d'échanger des vues sur l'évolution récente de la situation du marché et des problèmes du secteur.

22. A la dernière réunion du JEKU, les participants s'étaient montré préoccupés par la situation actuelle dans laquelle les prix des navires ne se redressent que lentement en dépit de la hausse sensible et soutenue des taux de fret maritime. La réunion a confirmé que pour assurer un développement sain et soutenu de la construction navale mondiale, il était nécessaire d'améliorer le rapport entre l'offre et la demande et de favoriser l'instauration d'un environnement concurrentiel et équitable. Les responsables étaient notamment d'avis que chaque constructeur naval devrait accepter la responsabilité de : i) d'appuyer les tentatives déployées en vue d'instaurer un environnement de concurrence libre et loyale, ii) d'éviter la production et la concurrence axées sur le volume et iii) s'efforcer de dégager une rentabilité raisonnable des investissements. En clôturant son exposé, le représentant de la SAJ souhaite que les entreprises de construction navale poursuivent ces objectifs et assument ainsi leur part de responsabilité dans l'amélioration des conditions du marché.

23. Le Délégué du Japon commente cet exposé en rappelant que c'est la première fois que des groupes industriels parviennent sur les problèmes du marché à des conclusions communes qui sont d'ailleurs très semblables à celles du Groupe de travail. Il encourage les associations à s'attaquer à ces problèmes et souligne que les autorités devraient faire tout leur possible, en collaboration avec les industriels, pour les surmonter.

PARTIE II: Evolutions récentes des politiques

VI. Collecte d'informations sur les mesures d'aide

[C/WP6(2000)12 et ADD1]

24. Le Délégué du Japon constate que malheureusement plusieurs pays n'ont toujours pas transmis les informations nécessaires pour ce travail et les invite instamment à le faire dans les meilleurs délais. Il suggère aussi que le Secrétariat publie un nouveau questionnaire pour 2000, étant donné que l'année est presque finie.

25. Le Délégué de la CE souligne l'utilité de ce travail pour améliorer la transparence dans le secteur de la construction navale. Il ajoute que le Secrétariat pourrait, ultérieurement, analyser les informations recueillies pour permettre au Groupe de travail d'avoir un aperçu de la nature et du nombre des mesures d'aide.

26. Le Groupe de travail convient de recueillir les informations sur l'année 2000 et le Président invite les délégations à transmettre leurs données au Secrétariat d'ici le 15 février 2001. Il charge aussi le Secrétariat de contacter les pays, en fonction des besoins, pour obtenir les informations requises afin d'assurer leur comparabilité et d'entreprendre dans de bonnes conditions une analyse des mesures d'aide.

VII. Préparation de l'Atelier avec la Chine sur les politiques de construction navale

27. Le Secrétariat informe la réunion de la lettre reçue de la Commission de la science, de la technologie et de l'industrie pour la défense nationale (COSTIND) qui est l'organe responsable de la politique de construction navale en Chine. La lettre suggère que des agents compétents de l'OCDE se rendent en Chine au premier trimestre 2001 pour échanger des vues avec les autorités chinoises sur cette question. Le Secrétariat signale que cette invitation sera, selon toute probabilité, acceptée.

28. Le Secrétariat ajoute par ailleurs, que le temps qu'il a fallu passer pour essayer d'organiser cet Atelier avec la Chine a conduit à négliger quelque peu les contacts avec d'autres pays non membres de l'OCDE. C'est pourquoi les délégations sont invitées à envisager l'organisation d'un Atelier qui serait ouvert aussi à tout un ensemble d'autres économies dotées d'une industrie de la construction navale. Cet Atelier pourrait être organisé juste après (probablement en décembre) la seconde session du Groupe de travail de 2001, qui serait aussi sa 100ème.

29. Le Groupe de travail accepte cette proposition du Secrétariat et le charge de réviser le projet d'ordre du jour de l'Atelier avec le concours éventuel de la Chine. Le secrétariat devrait mettre au point la version finale de cet ordre du jour à sa prochaine session de juillet 2001.

VIII. Echange d'informations sur l'évolution récente des politiques

Etats-Unis: Etat d'avancement du processus de ratification par les Etats-Unis de l'Accord sur la construction navale

30. Le Délégué des Etats-Unis informe la réunion que la question n'a pas avancé et que l'on ne connaît pas encore le point de vue de la nouvelle administration des Etats-Unis à ce sujet. Il invite les délégations désireuses d'encourager la nouvelle administration du Congrès des Etats-Unis à ratifier l'accord à le faire.

31. Le Président demande à la Délégation des Etats-Unis de diffuser avant la session de juillet pour que les autres pays puissent l'examiner, une note informelle qui : i) préciserait si les Etats-Unis sont toujours favorables à l'Accord sur la construction navale, et ii) au cas où le Congrès des Etats-Unis serait éventuellement prêt à en autoriser la ratification à certaines conditions, indiquerait clairement ces conditions. Les Délégués de la CE, du Japon et de la Corée sont d'accord pour dire qu'il serait très important que le Groupe de travail puisse disposer de ce type d'information pour faciliter son débat sur l'instauration des conditions normales de concurrence dans l'industrie mondiale de construction navale.

CE: Politique de l'UE en matière de subventions en faveur de la construction navale

32. Le Délégué de la CE signale qu'à sa réunion du 5 décembre 2000, le Conseil de l'industrie de l'UE a confirmé qu'il serait mis un terme comme prévu au 31 décembre 2000 à l'octroi aux constructeurs navals d'aides au fonctionnement. Le Délégué du Japon, qui se félicite de cette déclaration, constate que cette décision montre que les pays européens sont réellement déterminés à normaliser les conditions de concurrence dans l'industrie de la construction navale.

CE et Corée: Information sur l'évolution du dialogue bilatéral engagé sur la construction navale

33. Le Délégué de la CE signale qu'après la dernière session du GT6 de juillet; plusieurs consultations bilatérales ont eu lieu avec la Corée pour tenter de trouver une solution à leur différend. Cependant, à la fin octobre 2000, la CE n'avait toujours pas trouvé de solution satisfaisante acceptable pour les deux parties et les consultations ont été suspendues.

34. Le secteur européen de la construction navale a ensuite déposé une plainte auprès de la Commission qui a abouti à l'ouverture le 2 décembre 2000 d'une enquête sur les subventions accordées par la Corée. Le délégué ajoute qu'un rapport sera soumis au Conseil de l'UE en avril 2001 et qu'à moins qu'une solution mutuellement satisfaisante ne puisse être convenue avec les autorités coréennes, le Conseil

pourrait décider : i) de transmettre ce cas à l'OMC pour le soumettre à sa procédure de règlement des différends, et ii) d'instaurer un mécanisme temporaire de protection au profit des constructeurs navals européens.

35. Le Délégué de la Corée répond en signalant que le dialogue bilatéral avait débouché sur une impasse parce que la CE avait demandé à la Corée d'entreprendre une analyse sur les coûts qui auraient eu pour effet d'aboutir à divulgation complète d'informations commerciales confidentielles sur l'industrie coréenne de la construction navale. Il insiste sur le fait que si la CE a l'intention d'analyser les coûts de production en vue d'assurer une concurrence équitable sur le marché mondial, elle devrait élargir cette analyse aux chantiers navals européens, en respectant les règles applicables aux entreprises au niveau international. Il se demande aussi si l'UE n'aurait pas l'intention de prendre ce différend comme prétexte pour réinstaurer ultérieurement un système d'aide au fonctionnement.

36. Le Délégué du Japon déclare que les autorités de son pays suivront cette affaire avec grand intérêt étant donné qu'elle aura de grands retentissements sur le marché mondial de la construction navale. Il souhaite que ce différend commercial puisse être réglé dans les meilleurs délais, avant que l'UE ne mette en place un mécanisme de protection, même temporaire.

Japon: Actualisation des informations sur l'industrie de la construction navale japonaise

37. En réponse aux demandes des Délégués des Etats-Unis et de la Corée, le Délégué du Japon se réfère au rapport établi par les autorités de son pays [C/WP6/RD(99)2], qui est considéré comme le schéma directeur pour l'industrie japonaise de la construction navale. Il note que si certains responsables de ce secteur avaient dans un premier temps exprimé quelques inquiétudes, ils sont depuis parvenus à partager l'avis du gouvernement quant aux moyens de faire face à la gravité de la situation du marché et un dialogue a été engagé avec l'industrie sur les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le rapport. Il ajoute que les autorités japonaises n'ont adopté aucune mesure d'aide publique à cette fin et qu'il appartiendra aux différents constructeurs navals d'atteindre ces objectifs.

Autres évolutions

38. Le Délégué de la Norvège informe la réunion que son gouvernement supprimera à la fin de l'an 2000 le régime d'aide au fonctionnement, conformément à la politique de l'UE à l'égard de la construction navale.

39. Le Délégué de la Pologne signale que son gouvernement n'accorde pas d'aide à l'industrie de la construction navale depuis plusieurs années et qu'il est peu vraisemblable qu'il donne des subventions, à l'exception de montants peu élevés pour favoriser les progrès technologiques.

40. Le Délégué de la Roumanie ajoute que les constructeurs navals roumains n'ont pas bénéficié de subventions publiques spécifiques et qu'ils n'ont pas reçu d'incitation financière à accroître les capacités de construction navale.

41. En réponse à une demande formulée par le Délégué du Japon, le Délégué de la Corée signale qu'il diffusera certaines informations sur la restructuration du groupe Daewoo qui est traitée dans le C/WP6/RD(2000)3.

42. Le Président conclut cet échange d'informations en soulignant qu'il s'agit là d'une activité très importante qui pourrait grandement contribuer à un dialogue constructif au sein du Groupe de travail. Il suggère qu'avant chaque réunion, tous les pays rédigent une note relatant les faits récents survenus

concernant leur industrie de la construction navale (par exemple, modifications du marché local, plans de restructuration, subventions, initiatives législatives, etc.) et les évoquent à l'occasion d'un tour de table lors de l'examen du point pertinent de l'Ordre du jour. Le Groupe de travail serait ainsi pleinement informé de ces évolutions.

IX. Nouvelles options qui s'offrent aux pouvoirs publics pour instaurer des conditions normales de concurrence sur le marché de la construction navale [C/WP6(2000)10]

43. Le Délégué de la CE rappelle qu'à leur réunion de décembre, les ministres de l'industrie de l'UE avaient chargé la Commission de poursuivre les efforts dans le cadre de l'OCDE pour égaliser les conditions de concurrence au niveau mondial pour la construction navale. Cependant, à l'heure actuelle, l'UE estime qu'il y a des questions plus importantes à résoudre et en conséquence, la CE n'est pas parvenue à dégager de position commune sur les différentes options. Le Délégué de la CE ajoute qu'il serait, en tout état de cause, important que les Etats-Unis fassent clairement savoir quelle est leur position au sujet de l'Accord sur la construction navale dans la mesure où un certain nombre d'options dépendent manifestement de cette position.

44. Le Délégué de la Corée déclare que les autorités de son pays reconnaissent les inconvénients qui découlent de l'absence de règles commerciales internationales et encouragent l'administration des Etats-Unis à s'efforcer de ratifier l'Accord. Il ajoute que s'il est prématuré d'examiner les options en détail, son gouvernement sera disposé à en discuter au moment opportun

45. Le Délégué du Japon craint que, face au risque de durcissement de la concurrence dû au déséquilibre croissant entre l'offre et la demande, certains pays ne recourent aux subventions et certains constructeurs navals à des pratiques de prix préjudiciables, qui pourraient dans les deux cas, exercer des effets négatifs sur le marché. Il rappelle qu'il est essentiel d'instaurer, dès que possible, des règles contraignantes en matière de concurrence et invite les autres pays à discuter des moyens d'y parvenir dans le cadre du Groupe de travail. Il ajoute que si le Japon invitera les Etats-Unis à ratifier l'Accord sur la construction navale, ils seraient aussi en mesure d'accepter la conclusion d'un Protocole entre les quatre pays qui l'ont déjà ratifié, car il est urgent de faire en sorte que les règles normales du marché puissent jouer.

46. Le Délégué de la Norvège signale que si les Etats-Unis ne sont pas en mesure de ratifier l'Accord en temps utile, le Groupe de travail devra alors examiner les autres Options qui n'englobent pas les Etats-Unis. Avec d'autres délégués, il est favorable à une solution contraignante de préférence à un Protocole signé par les quatre pays.

47. Le Délégué de la Pologne rappelle à la réunion que lorsqu'il avait adhéré à l'OCDE, son pays s'était engagé à devenir Partie à l'Accord sur la construction navale. Il déclare que son gouvernement reste favorable à l'adoption d'une solution contraignante et serait disposé à être partie à tout instrument qui instaurerait des conditions de concurrence dans le secteur de la construction navale.

48. Le Président observe que tant que les Etats-Unis n'auront pas fait connaître clairement leur position définitive au sujet de l'Accord sur la construction navale, il risque d'être difficile pour le Groupe de travail de discuter en profondeur des options présentées. A cet égard, il demande à nouveau à la Délégation des Etats-Unis de fournir les informations demandées dans les meilleurs délais.

49. Le Président ajoute, qu'afin de ne pas freiner les initiatives visant à normaliser l'instauration de conditions normales de concurrence dans le secteur de la construction navale, il serait utile de rédiger un paragraphe sur cette question pour le Communiqué qui sera adopté par la réunion du Conseil de l'OCDE au

niveau des ministres en mai prochain. A la fin de la session, le Président soumet un projet de paragraphe aux délégations (annexe II) et il est convenu de l'examiner plus avant.

X. Examen des questions relatives à l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires [C/WP6(2000)11, et document de séance (commentaires du Canada sur le C/WP6(2000)11)]

50. Le Délégué de la CE signale que le Conseil de l'industrie de l'UE a chargé la Commission de tenter de réviser l'Arrangement de 1981 en vue de le rendre plus compatible avec les conditions actuelles du marché. Cependant, les pays de l'UE ne sont pas encore parvenus à dégager une position sur les trois options présentées dans le document examiné. Il espère que l'UE terminera la coordination interne en janvier et fera ensuite un commentaire sur chacune des Options.

51. Le Délégué de la Corée est d'avis que l'Option 1 (Arrangement révisé de 1994 sur les crédits à l'exportation de navires) ne serait pas viable pour son pays, cette proposition étant pratiquement la même que l'Arrangement de 1994 qui a été intégré dans les textes d'application adoptés par la Corée pour mettre en œuvre l'Accord sur la construction navale.

52. Par ailleurs, il déclare que l'Option 2 (Arrangement 2000 sur les crédits à l'exportation de navires) et l'Option 3 (intégration, en tant qu'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) pourrait être acceptable pour la Corée étant donné qu'elle ne soulèverait pas de problèmes sur le plan législatif. Toutefois, il signale que si le Groupe de travail décidait d'appliquer l'une quelconque de ces Options, des problèmes d'ordre juridique pourraient se poser dans tous les pays au cas où les Etats-Unis finiraient par ratifier l'Accord sur la construction navale. Et cela parce que la ratification aurait pour effet d'autoriser l'entrée en vigueur de l'Arrangement d'origine de 1994, ce qui risquerait de soulever un conflit.

53. Le Délégué du Japon insiste sur l'urgence d'instaurer une nouvelle règle en matière de financement à l'exportation, étant donné que six ans se sont déjà écoulés depuis la conclusion de l'Arrangement de 1994. A son avis, l'Option 1 serait celle qui permettrait d'introduire le plus rapidement des règles qui refléteraient mieux la situation actuelle du marché. Cependant, étant donné qu'un certain nombre d'événements sont intervenus depuis la conclusion de l'Arrangement de 1994, il suggère que toutes les questions techniques soient traitées à un stade ultérieur, conformément aux "engagements visant la poursuite des travaux" qui figurent dans l'Arrangement de 1994.

54. Le Délégué de la Norvège signale que si, dans une seconde étape, le but serait d'adopter l'Option 3, pour le court et le moyen termes, l'option la meilleure serait l'Option 2 car il ne serait pas réaliste, à ce stade des discussions, de tenter d'harmoniser complètement l'Arrangement-navires sur les dispositions de l'actuel Arrangement général. Néanmoins, en dépit de la préférence de la Norvège, le Délégué de ce pays précise qu'au cas où l'Option 2 ne recueillerait pas un soutien suffisant, il serait disposé à examiner l'Option 1.

55. La Délégation du Canada suggère en présentant son document de séance, que le Groupe de travail devrait décider : i) d'actualiser l'Arrangement-navires pour tenir compte des pratiques et des disciplines qui ont cours dans le domaine des crédits à l'exportation depuis 1994, en particulier s'agissant des primes, des taux flottants et des financements commerciaux ; et ii) de demander aux participants à l'Arrangement relatif à des lignes directrices leur avis et leur concours pour la rédaction des Options.

56. En réponse aux questions posées par la CE, le Directeur adjoint des affaires juridiques de l'OCDE signale que les deux premières Options, qui seraient à soumettre au Conseil de l'OCDE pour adoption,

auraient un effet contraignant en vertu de la Convention de l'OCDE. Il est vrai qu'il en est de même pour l'actuel Arrangement-navires de 1981, qui est une annexe à une résolution du Conseil. Par ailleurs, l'Option 3 n'aurait pas à être entérinée par le Conseil, parce que l'Arrangement général n'est pas un Acte de l'OCDE, mais un "gentlemen's agreement". Toutefois, il faudrait bien comprendre que dans cette Option, l'Arrangement-navires perdrait sa force contraignante.

57. Il ajoute que les Options 1 et 2 peuvent être ouvertes à des pays non membres de l'OCDE, conformément au Règlement de procédure de l'Organisation et qu'il appartiendrait au Conseil de décider, au vu de la demande formulée par un Etat non-membre, si oui ou non cet Etat pourrait y participer. Au sujet de l'Option 3, compte tenu du fait que tous les Membres de l'OCDE ne sont pas participants à l'Arrangement général, la participation de pays non-membres de l'OCDE devrait être décidée par les participants à cet Arrangement.

58. Le Directeur adjoint des affaires juridiques répond ensuite à la question de savoir si les participants à l'Arrangement-navires de 1981 pourraient bloquer une procédure visant à en actualiser les termes. Il signale qu'étant donné que les Options 1 et 2 sont des Actes de l'OCDE, il faudrait un consensus de tous les pays de l'OCDE pour adopter la résolution correspondante. En ce qui concerne l'Option 3, seul l'accord des participants à l'Arrangement général serait requis.

59. En cas de désaccord entre ces deux groupes de participants, on pourrait se retrouver dans une situation paradoxale qui résulterait de la coexistence dans l'Option 3 de l'actuel Arrangement-navires de 1981 et de l'Arrangement général. Même si cela serait légalement possible, il serait conseillé de commencer par dégager un consensus entre les participants à l'Arrangement-navires de 1981 avant de procéder à l'adoption de l'Option 3.

60. Le Président propose d'organiser une réunion du Groupe d'experts du 13 au 15 février 2001, en vue de finaliser le texte de l'Option (ou des Options) avant la fin de mars 2001 et de terminer éventuellement ce travail durant la 99^{ème} session de juillet. A cette fin, il suggère que les pays intéressés indiquent clairement leurs préférences entre les options proposées. Ils devraient aussi signaler toutes les questions techniques qui pourraient exiger de retenir l'attention. Ces contributions devraient parvenir au Secrétariat pour la fin janvier 2001.

XI. Tour d'horizon des politiques (déclaration du Président)

61. Le Président propose un projet de texte pour sa déclaration qui est entérinée par les délégations. Ce projet est reproduit à l'Annexe I.

XII. Dates de la prochaine réunion

62. Le Groupe de travail convient que sa prochaine session aura lieu les 5 et 6 juillet 2001.

ANNEXE I

GROUPE DE TRAVAIL DU CONSEIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE DÉCLARATION DU PRÉSIDENT,

Paris, 19 Décembre 2000

1. Le Groupe de travail du Conseil de l'OCDE sur la construction navale, qui a débattu des moyens d'instaurer des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale, est convenu d'actualiser l'Arrangement de 1981 concernant les crédits à l'exportation de navires.
2. En ce qui concerne les conditions de la concurrence, le Groupe de travail a réaffirmé que toute solution qui pourrait être adoptée pour instaurer de telles conditions, devait avoir un caractère contraignant et une portée multilatérale.
3. S'il continue à penser que la mise en oeuvre immédiate de l'Accord de l'OCDE sur la construction navale serait la meilleure solution, le Groupe de travail, conscient du fait que la nouvelle administration américaine n'est pas encore en place, attendra que les Etats-Unis soient en mesure de faire connaître leur position définitive au sujet de cet Accord avant d'envisager d'autres mesures. Cependant, compte tenu du fait qu'il est essentiel que l'industrie mondiale de la construction navale fixe, dès que possible, des règles du jeu équitables, le Groupe de travail encourage les Etats-Unis à clarifier leur position dès que possible, et bien avant sa réunion de juillet prochain.
4. Dès que la position des autorités américaines sera connue, le Groupe de travail sera en mesure de décider des meilleurs moyens d'instaurer, de manière contraignante, des conditions normales de concurrence.
5. Pour progresser vers l'instauration de meilleures conditions de concurrence, le Groupe de travail a décidé qu'il était urgent d'actualiser l'Arrangement de 1981 concernant les crédits à l'exportation de navires, qui était dépassé, pour refléter les conditions actuelles du marché. Les éléments mis à jour visent notamment à remplacer le taux d'intérêt fixe de 8 % par les taux d'intérêt commerciaux de référence, à porter de 8.5 à 12 ans le délai de remboursement et à renforcer les règles applicables en matière d'octroi de crédits d'aide au développement. Le Groupe de travail compte examiner le texte final, en vue de son approbation définitive, si possible à sa prochaine réunion de juillet 2001.
6. Le Groupe de travail a également examiné la situation actuelle et future du marché de la construction navale et a dégagé un large consensus sur le fait que les marchés mondiaux dans ce secteur restent confrontés à des conditions extrêmement difficiles. Alors que le niveau des commandes a été relativement élevé en l'an 2000 et que les prix se sont redressés, cela n'a pas suffi pour permettre à la

plupart des constructeurs navals de rétablir leur rentabilité et les prévisions sur l'évolution de la demande ne sont guère encourageantes.

7. Pour l'an 2000, la demande devrait s'établir aux alentours de 18.4 millions de tonnes brutes compensées (tbc), soit un chiffre légèrement supérieur à celui du tonnage terminé ces dernières années. Normalement, on pourrait s'attendre à ce que, durant les cinq prochaines années, la demande commence par baisser légèrement avant d'atteindre un pic en 2004 ; or, il faudrait cette année là près de 20 millions de tbc de navires neufs pour répondre à la demande du secteur des transports maritimes. Ce pic pourrait s'élever à 21.7 millions de tbc si les propositions de l'Organisation maritime internationale, qui prévoient d'accélérer l'élimination de certains types de pétroliers à simple coque, sont adoptées. Ces propositions ont été formulées dans le sillage de naufrages récents de pétroliers qui ont provoqué de graves pollutions maritimes.

8. Il est important de noter que ce pic attendu de la demande pourra être facilement satisfait par le niveau actuel des capacités de construction navale. Or, les prévisions montrent que ces capacités augmentent plus vite, de sorte que lorsque la demande atteindra 19.4 millions de tbc en 2005, les capacités de construction navale s'élèveront à 26.5 millions de tbc. Ce grave déséquilibre entre l'offre et la demande risque fort d'exacerber les problèmes déjà évidents de l'industrie de la construction navale.

9. Le Groupe de travail a aussi constaté avec inquiétude que le niveau des prix comparativement bas offerts par les chantiers navals soucieux d'utiliser à plein leurs capacités, devrait inciter les armateurs à accélérer le rythme de passation de leurs commandes de navires, et aggraver davantage encore le déséquilibre de l'offre et de la demande dans les années à venir. C'est sans doute ce qui explique d'ores et déjà le dynamisme de la tendance d'évolution des commandes observé durant les neuf premiers mois de l'an 2000.

10. En ce qui concerne les prix, le Groupe de travail a constaté qu'ils se sont légèrement redressés, pour certains types de navires, depuis le début de 1999. Il a été signalé que cette tendance est, notamment, étroitement liée aux tensions observées récemment sur les capacités de certains chantiers navals, dont les carnets de commandes sont totalement remplis ainsi qu'au fait que ces derniers mois, on a observé une vigoureuse reprise des transports maritimes, certains transporteurs affichant les recettes les plus élevées depuis trente ans. Cette situation a encouragé de grands constructeurs navals à essayer d'augmenter leurs prix. Néanmoins, ces prix restent très inférieurs à ceux de 1997 (de plus de 20 points de pourcentage) et n'ont pas, dans l'ensemble, permis aux constructeurs navals de rétablir leurs marges.

11. Les délégations ont également exprimé leur inquiétude face aux perspectives d'évolution à long terme des prix, dans la mesure où la situation actuelle et prévisible du marché, caractérisée par la persistance d'excédents de capacité, est de nature à les déprimer.

12. Le Groupe de travail a chargé le Secrétariat de poursuivre ses travaux sur l'offre et la demande car ils permettront de définir des bases communes utiles pour analyser l'évolution de la situation du marché et pour élaborer les politiques à suivre à l'égard du secteur de la construction navale.

13. Enfin, les délégués se sont inquiétés des différends commerciaux récents survenus dans le secteur de la construction navale. Ils ont appelé les parties en cause à trouver, de toute urgence, une solution à l'amiable pour éviter une escalade des conflits qui pourrait être préjudiciable à l'ensemble des acteurs du marché.

ANNEXE II

Paragraphe proposé pour les ministres de l'OCDE

Les ministres constatent que l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires de 1981 a été actualisé pour refléter les conditions actuelles du marché, comme une première mesure visant à instaurer des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale marchande. Les ministres demandent que l'Arrangement révisé entre en vigueur au plus tard à la fin de 2001. Ils chargent par ailleurs l'OCDE de continuer à explorer toutes les solutions en vue d'aboutir à un arrangement contraignant et de portée multilatérale de nature à instaurer des conditions de concurrence, étant entendu que ces travaux devraient être terminés d'ici la fin de 2002.

ANNEXE III

Questionnaire d'évaluation de la Réunion du GT6

Les délégations ont été invitées à classer de 1 (excellent) à 5 les différents aspects de la réunion. On trouvera ci-après les moyennes des différentes notes attribuées calculées à partir des réponses.

I. Evaluation générale de la réunion

- a) Ordre du jour - Organisation de la réunion et des débats [2.1]
 b) Conduite des débats par le Président et le Bureau [2.2]
 c) Participation active des délégués [2.2]
 d) Contribution du Secrétariat [2.1]

II Evaluation des points importants sur le fond et/ou pour action

Point	Documentation		Qualité du travail sur le fond pertinence, intérêt pour l'action	Débat	
	Délai - transmission des documents	Présentation style		Intervention des délégués	Résultats obtenus, suivi à assurer
Point 3. Débat sur l'offre et la demande	2.4	2.1	2.2	2.3	2.3
Point 4. Echange de vues sur l'évolution des prix	2.1	2.1	2.0	2.4	2.7
Point 5 Echange d'informations sur l'évolution récente des politiques	n.p	n.p	n.p	2.9	3.1
Point 6 Nouvelles options qui s'offrent aux pouvoirs publics pour instaurer des conditions normales de concurrence	2.4	2.4	2.2	2.6	2.9
Point 7 Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires	2.6	2.3	2.5	2.8	2.8
Point 8 Informations sur les mesures d'aide	2.7	2.6	1.9	3.0	2.9

n.p = non pertinent

ANNEXE IV

**GROUPE DE TRAVAIL DU CONSEIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE
COUNCIL WORKING PARTY ON SHIPBUILDING**

18–19 DECEMBER 2000

LISTE DES PARTICIPANTS/LIST OF PARTICIPANTS

PRESIDENT/CHAIRMAN

Mr. Salvatore SALERNO
Head of Unit
Directorate General Trade
European Commission

ALLEMAGNE/GERMANY

Mrs. Ullrike BLANKENFELD
Economist
Automotive Industry and Shipbuilding Industry
Federal Ministry of Economics and Technology

Mr. Harald KOTSCH
First Secretary
Permanent Delegation of Germany to the OECD

CANADA

Ms. Leah CLARK
Director
Defence and Marine Industries
Industry Canada

Mr. Klaus BUTTNER
Director
International Relations
Export Development Corporation

COREE/KOREA

Mr. Young-Hak. KIM
Director
Automobile & Shipbuilding Industries Division
Ministry of Commerce, Industry & Energy (MOCIE)

Mr. Jong Won PARK
Deputy Director
Automobile & Shipbuilding Industries Division
Ministry of Commerce, Industry & Energy (MOCIE)

Mr. Joong-Mo YANG
Deputy Director
European Trade Division
Ministry of Foreign Affairs & Trade

C/WP6/M(2000)2

Mr. Kyu-Yeol CHO

Senior Manager
Ship Export Credit Office
The Export-Import Bank of Korea

Mr. S.H. JEON

First Secretary
Permanent Delegation of Korea to the OECD

DANEMARK/DENMARK

Mrs. Sonja SIEGISMUND

Legal Adviser
Danish Agency for Trade and Industry

Mr. Peter Hertel RASMUSSEN

Minister Counsellor
Permanent Delegation of Denmark to the OECD

ESPAGNE/SPAIN

Mr. Javier DE LA PEÑA LOPEZ

Head, Shipbuilding Department
Ministry of Science and Technology

ETATS-UNIS/UNITED STATES

Mr. Andrew STEVENS

Director, Steel and Shipbuilding Policy
Office of the US Trade Representative

Mr. Ralph S. EDWARDS

International Economist
Office of International Affairs
Maritime Administration MARAD

FINLANDE/FINLAND

Mr. Maunu HARMO

Senior Advisor
Ministry of Trade and Industry

FRANCE

Mr. Franck AVICE

DIGITIP 2
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Mr. Gilbert BOUKOBZA

DIGITIP 2
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Mr. Etienne de DAINVILLE

Export Credits Expert
DREE
Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Mr. Jean-Pierre DUBOIS

Conseiller Commercial
Délégation Permanente de la France auprès de l'OCDE

GRECE/GREECE

Mr. Dionyssis TSAGRIS

Permanent Representation of Greece to the EU

Ms. Sophie DIVI

First Secretary
Permanent Delegation of Greece to the OECD

ITALIE/ITALY

M. Pierfrancesco PERSIANI

Ministry of Transport and Navigation

M. Claudio PADUA

Permanent Delegation of Italy to the OECD

JAPON/JAPAN

Mr. Hiroaki MIYAMURA

Director
International Affairs Office for Shipbuilding,
Maritime Technology and Safety Bureau,
Ministry of Transport (MOT)

Mr. Keiichi YOSHIHARA

Deputy Director
Shipbuilding Division, Maritime Technology
and Safety Bureau, MOT

Mr. Yuji YAMASHITA

Assistant Director
Second International Organizations Division,
Economic Affairs Bureau,
Ministry of Foreign Affairs

Mr. Hiroaki SAKASHITA

Advisor
Ministry of Transport

Mr. Seiji SAEKI

Advisor
Ministry of Transport

Mr. Koichi ISOBE

Deputy Director
International Finance Policy Department
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

Mr. Taketoshi AIKAWA

Director
Division 4 (vessels, aircraft, com.satellite)
Corporate Finance Department
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

Mr. Yoshiaki USHIJIMA

Senior Representative
Representative Office in Paris
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

Mr. Yoshimasa OHASHI
Representative in Paris
Japan Bank for International Cooperation (JBIC)

Mr. Satoru MIZUSHIMA
First Secretary
Permanent Delegation of Japan to the OECD

MEXIQUE/MEXICO

Mr. Arturo VILLARRUEL
Third Secretary
Permanent Delegation of Mexico to the OECD

NORVEGE/NORWAY

Mr. Arnt Egil URSIN
Deputy Director General
Ministry of Trade and Industry

Mr. Marius TRANA
Advisor
Ministry of Trade and Industry

Mr. Tore SAMUELSEN
Senior Vice-President
Eksportfinans

PAYS-BAS/NETHERLANDS

Mr. W. LEISEBOER
Head, Shipbuilding Division
Ministry of Economic Affairs

Mrs. Irma TEMS
Policy Adviser
Ministry of Economic Affairs

POLOGNE/POLAND

Mrs. Anna BUZA
Head of Division
Transport Means Industry Section
Department of Industrial Policy
Ministry of Economy

Mrs. Jolanta STAWOMIRSKA
Chief Expert
Department of Industrial Policy
Ministry of Economy

Mr. Henryk KAMINSKI
Adviser to the Minister
Department of Industrial Policy
Ministry for Economy

Mr. Jerzy BIELINSKI
Expert of Shipbuilding Forum

Mr. Witoslaw ANTCZAK
First Secretary
Permanent Delegation of Poland to the OECD

ROYAUME-UNI/UNITED KINGDOM

Mr. Christ FAINT
Shipbuilding Manager
Department of Trade and Industry

SUEDE/SWEDEN

Mr. Bengt WENNERSTEIN
Deputy Director
Ministry of Industry

REPUBLIQUE SLOVAQUE/SLOVAK REPUBLIC

Mr. Jozef ZUCHA
Chairman
Slovenske Lodenice

Mr. Varoslav PAPP
Vice-Chairman
Slovenske Lodenice

Mr. Norbert ADAMIK
Assistant to Chairman
Slovenske Lodenice

Mrs. Adriana VANOVA
Counsellor
Permanent Delegation of the Slovak Republic
to the OECD

TURQUIE/TURKEY

Mr. Sami KABAS
Deputy Director General
Shipbuilding and Shipyards
Undersecretariat for Maritime Affairs

Mr. Mehmet AKSOY
Member of the Board
Association of Turkish Shipbuilders

Mr. Özlem EFE
Economic Counsellor
Permanent Delegation of Turkey to the OECD

COMMISSION EUROPEENNE/EUROPEAN COMMISSION

Mr. Ronald VOPEL
Administrator

Mr. Edmond ABOU
DG Trade

Ms Maria REKBINDER DG Competition

Mr. Dick NAEZER DG Trade

PAYS NON-MEMBRES/NON-MEMBER COUNTRIES

FEDERATION DE RUSSIE/RUSSIAN FEDERATION

Mr. Vladimir GORBATCH Director General
Central Research Institute of Shipbuilding Technology

Mr. S.A. DOBUDKO Counsellor
Economic Cooperation Dept. of the MFA of Russia

ROUMANIE/ROMANIA

Mr. Victor SCHMIDT Director
Ministry of Industry and Trade

Mrs. Miu COSMINA Head of Unit
Ministry of Industry and Trade

Ms Nitu DOINA Expert
Ministry of Industry and Trade

Mr. Gheorghe CATRINESCU General Director
Romanian Shipbuilders Association (ANCONAV)

Mr. Nicolae GRIGOREANU Conseiller économique
Ambassade de Roumanie

SHIPBUILDERS' ASSOCIATIONS/ASSOCIATIONS DES CONSTRUCTEURS NAVALS

AWES (Association of European Shipbuilders and Repairers)

Mr. Thorkil CHRISTENSEN Director
Danish Shipbuilders' Association
Chairman
AWES Working Group on Market and Forecast

SAJ (Shipbuilders' Association of Japan)

Mr. Takashi AMANO Chairman
Working Group on Newbuilding Supply
and Demand Forecast

