

Avis sur une proposition de directive du Conseil concernant les aides à la construction navale

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 261 du 8 octobre 1980, page 3.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 6 octobre 1980, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 198 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 184^e session plénière, tenue à Bruxelles, les 10 et 11 décembre 1980.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 198,

vu la demande d'avis du Conseil des Communautés européennes, du 6 octobre 1980, sur la proposition de directive du Conseil concernant les aides à la construction navale,

vu la décision prise par son président, le 22 octobre 1980, de charger la section de l'industrie du commerce, de l'artisanat et des services d'élaborer un avis en la matière,

vu l'avis adopté par la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services lors de sa réunion du 26 novembre 1980,

vu le rapport oral de M. Laval, rapporteur,

vu ses délibérations au cours de sa 184^e session plénière, tenue les 10 et 11 décembre 1980, séance du 11 décembre,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité, moins 3 abstentions:

Le Comité approuve la proposition de directive et formule les observations suivantes.

Observations générales

1.1. Le secteur de la construction navale continue à être confronté à une crise qui se prolonge depuis quelques années déjà. Les données statistiques les plus récentes confirment cette situation. Considérant les difficultés que cela entraîne sur le plan du développement économique et social de la Communauté, on doit plutôt conclure à une aggravation.

1.2. Dans son dernier rapport sur l'état de l'industrie de la construction navale dans la Communauté, la Commission souligne notamment le fait que le carnet de commandes des chantiers communautaires persiste à un niveau très bas. L'évolution dans le domaine de l'emploi suit la baisse de la production, les postes de travail dans la construction navale civile neuve ayant été amputés en 1979 de 22 000 unités. Au cours du premier semestre 1980, d'autres pertes d'emploi ont été enregistrées; elles sont de 10 000 pour l'ensemble de la Communauté.

1.3. Par contre, la part des pays tiers sur l'ensemble du marché mondial semble se renforcer. De son côté, le Japon a enregistré, pendant les six premiers mois de cette année, environ 50 % des nouvelles commandes mondiales et sa part sur les marchés d'exportation est passée à 82 %, alors que les ordres auprès des chantiers européens sont tombés d'environ 70 % au cours du premier semestre 1980.

En effet, si la baisse de l'activité des chantiers a été un phénomène quasi général dans la plupart des zones de production, il faut cependant procéder à une analyse plus fine.

Ainsi, le Japon présente entre 1975 et 1979 une réduction d'activité d'environ 40 %. Mais il faut observer que si, dans le cadre du consensus de l'Organisation du commerce et du développement économiques (OCDE) de mars 1976, le gouvernement japonais avait recommandé par la suite de plafonner la production à 3,8 millions de tonneaux de jauge brute compensée, la production des chantiers a été portée à 4,5 millions en 1979 et à 5 millions en 1980 vraisemblablement.

1.4. En ce qui concerne les chantiers de la Communauté, et bien que la situation d'un État membre à l'autre puisse présenter quelques différences dans l'effort de restructuration et d'assainissement, la réduction des capacités de production et des effectifs ont atteint des limites qui risqueraient, si elles étaient dépassées, de mettre en cause la viabilité des chantiers.

Ainsi la perspective d'une croissance très faible de l'activité économique, en tenant compte de la disparité des positions concurrentielles sur le marché mondial, fera que le volume des nouvelles commandes pour l'industrie communautaire se situera, au moins pour les années 1980 et 1981, à un niveau très bas (de l'ordre de 2 à 2,5 millions de tonneaux de jauge brute compensée) ce qui affectera le niveau de la production de sorte que dans la plus mauvaise perspective l'emploi d'environ 30 000 personnes dans la construction navale civile pourrait être menacé.

2. Dans ces conditions, le Comité insiste comme il est indiqué dans la résolution du Conseil, du 19 septembre 1978, concernant l'assainissement du secteur de la construction navale, pour que la Communauté puisse maintenir une industrie de la construction navale saine et compétitive, dont l'activité soit en relation avec l'importance de ses échanges maritimes et afin également de sauvegarder son importance économique, sociale et stratégique.

3. Le Comité souligne que la présente proposition de directive, comme d'ailleurs la proposition de règlement relatif à la création d'une aide du Fonds social pour le maintien du revenu des travailleurs de la construction navale, sur laquelle le Comité a très récemment donné un avis, constitue entre autres un élément nécessaire de l'action communautaire surtout dans la situation actuelle où l'existence même du secteur est sérieusement mise en cause. Elle garde toutefois un caractère très limité si l'on considère l'ampleur des problèmes qui se posent actuellement au secteur. C'est pourquoi le Comité s'étonne que dans sa proposition, la Commission n'ait pas clairement indiqué — notamment à l'article 6 et comme elle l'a par contre fait dans l'exposé des motifs — qu'il est opportun d'inter-

préter la notion de restructuration dans le sens de la modernisation et de la rationalisation plutôt que sur la simple réduction de capacité comme par le passé.

3.1. Le Comité estime que d'autres actions concrètes s'imposent pour faciliter l'adaptation du secteur aux conditions actuellement prévalentes sur le marché et demande que les instances communautaires se prononcent rapidement par exemple sur le volet «démolition — reconstruction» qui a fait l'objet d'un document de réflexion de la Commission. Le Comité estime également que des mesures concrètes de soutien à des actions de recherche et de développement, en vue d'assurer notamment une standardisation plus poussée des constructions, seraient hautement souhaitables et contribueraient, elles aussi, au maintien et au développement du secteur.

3.2. En ce qui concerne le dépassement systématique par le Japon de la production annuelle de 3,8 millions de tonneaux de jauge brute compensée convenue dans le cadre du consensus OCDE de mars 1976, le Comité, après avoir pris note des observations déjà formulées par la Communauté au niveau technique, demande que la Communauté engage toute action opportune aux niveaux les plus élevés, afin d'obtenir le respect de l'accord OCDE.

4. En suivant les grandes orientations de la quatrième directive et des directives qui l'ont précédée, la cinquième directive maintient le principe de base qui les a toutes inspirées, à savoir la recherche d'une harmonisation des aides nationales, d'une part, et de la réduction progressive de certaines d'entre-elles, d'autre part.

Les remarques que le Comité a formulées dans le passé, notamment dans son avis sur la directive (1) conservent dès lors toute leur valeur.

La cinquième directive met toutefois davantage l'accent sur certains aspects et innove sur d'autres, ce qui permet, compte tenu de la diversité des systèmes nationaux, une approche plus globale et plus conforme à la réalité. En dépit de ces améliorations, on note l'absence d'une reconnaissance explicite, à l'article 6 en particulier, du caractère anormal de la situation du marché provoqué par des facteurs extérieurs.

Le Comité partage les préoccupations de la Commission quant au manque de transparence qui peut caractériser certaines mesures financières adoptées par les États membres à l'égard des entreprises du secteur.

(1) JO n° C 84 du 8. 4. 1978.

Enfin, le Comité attache une attention particulière à une meilleure prise en compte par la présente proposition des problèmes régionaux et sociaux (articles 4 et 5 notamment).

Observations particulières

Article 4

Si les aides de sauvetage ne peuvent en principe prendre la forme d'une aide à la production, toutefois, compte tenu de la diversité des systèmes d'aides en vigueur dans les États membres, il leur appartiendra de trouver l'instrument juridique adéquat.

Article 5

Le Comité souhaite, pour faire face aux conséquences sociales et régionales de la restructuration, que des propositions spécifiques pour une action commune de la Communauté et des États membres suivent rapidement. En outre, tout en soulignant l'aspect très positif de cet article, le Comité demande que la notion de «frais normaux» soit clarifiée, en particulier par rapport aux frais sociaux.

Article 6

Le Comité estime indispensable, compte tenu des observations générales faites ci-dessus, que cet article précise expressément que la restructuration du secteur doit s'entendre, dans la situation présente, dans le sens de la modernisation et la rationalisation plutôt que sur la simple réduction de capacité comme par le passé; cet article doit également couvrir les activités de réparation, elles aussi durement frappées par la crise.

Fait à Bruxelles, le 11 décembre 1980.

La disposition de cet article suivant laquelle l'octroi des aides doit être lié à la réalisation d'objectifs visant la restructuration du secteur, de sorte à rendre l'industrie compétitive et apte à terme à fonctionner sans aide, peut prêter à confusion. Le Comité souligne dès lors que la réalisation des restructurations ne saurait impliquer des échéances trop rapprochées et, par ailleurs, le montant de l'aide doit nécessairement prendre en compte non seulement les objectifs de restructuration, mais également l'évolution du marché et la situation de la concurrence au niveau mondial.

Article 8

Quant aux aides aux armateurs pour l'achat de navires, le Comité insiste, comme il l'a fait dans son avis sur la quatrième directive, pour que les chantiers de la Communauté soient informés de tout projet de commande de navires, pour qu'ils puissent présenter leur offre et bénéficier éventuellement des commandes.

Article 9:

Les mesures de financement prises par les États membres en faveur d'entreprises leur appartenant ne sauraient être considérées comme constituant une aide de l'État si l'on peut les comparer aux mesures qu'une entreprise ou un groupe privés pourraient raisonnablement prendre dans des circonstances analogues.

Article 11 paragraphe 2

Le Comité estime nécessaire qu'il soit précisé dans cet article un délai que la Commission doit respecter, afin, en particulier, que la négociation de commandes ne soit pas handicapée par des délais trop lourds.

*Le président
du Comité économique et social*

Tomas ROSEINGRAVE

*ANNEXE***à l'avis du Comité économique et social**

La phrase suivante de l'avis de la section a été supprimée par un amendement approuvé au cours des débats.

Page 5 paragraphe 1

«... tels que par exemple la compensation des pertes, la reconstitution du capital et les apports à fond perdu.»

Résultat du vote

Voix pour: 29, voix contre: 19, abstentions: 15.
