



Lignes d'orientation générales
révisées pour les politiques
gouvernementales dans
l'industrie de la
construction navale

**Instruments
juridiques de l'OCDE**

Ce document est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Il reproduit un instrument juridique de l'OCDE et peut contenir des informations complémentaires. Les opinions ou arguments exprimés dans ces informations complémentaires ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays Membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Pour accéder aux textes officiels à jour des instruments juridiques de l'OCDE, ainsi qu'aux informations s'y rapportant, veuillez consulter le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE <http://legalinstruments.oecd.org>.

Merci de citer cet ouvrage comme suit :

OCDE, *Lignes d'orientation générales révisées pour les politiques gouvernementales dans l'industrie de la construction navale*, OECD/LEGAL/5009

Collection : Instruments juridiques de l'OCDE

© OCDE 2018

Ce document est mis à disposition à titre gratuit. Il peut être reproduit et distribué gratuitement sans autorisation préalable à condition qu'il ne soit modifié d'aucune façon. Il ne peut être vendu.

Ce document est disponible dans les deux langues officielles de l'OCDE (anglais et français). Il peut être traduit dans d'autres langues à condition que la traduction comporte la mention "traduction non officielle" et qu'elle inclut l'avertissement suivant : "*Cette traduction a été préparée par [NOM DE L'AUTEUR DE LA TRADUCTION] à des fins d'information seulement et son exactitude ne peut être garantie par l'OCDE. Les seules versions officielles sont les textes anglais et français disponibles sur le site Internet de l'OCDE <http://legalinstruments.oecd.org>*".

Date(s)

Adopté(e) le 23/02/1983

Informations Générales

Les Lignes d'orientation générales révisées pour les politiques gouvernementales dans l'industrie de la construction navale ont été adoptées par le Conseil de l'OCDE le 23 février 1983. Elles avaient fait l'objet de premières négociations en 1976 et leur texte a pour la dernière fois été modifié en février 1983. Définies en réaction à la menace persistante d'un excédent des capacités mondiales de construction navale, ces lignes d'orientation préconisent d'instaurer une coopération étroite pour supprimer l'excédent de capacités et restructurer le secteur de la construction navale. Elles visent à guider l'action des pouvoirs publics et à faciliter le débat, à l'échelle nationale et internationale, sur l'adaptation des principes énoncés dans l'Arrangement général révisé pour l'élimination progressive des obstacles aux conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale.

1. Le Groupe de travail n° 6 du Conseil sur la construction navale a été invité par le Conseil à « poursuivre et à intensifier ses efforts pour qu'un meilleur équilibre s'instaure sur le marché mondial de la construction navale, ce qui est un des principaux facteurs susceptibles de faciliter la réduction progressive des mesures d'aide à l'industrie de la construction navale » [C(82)194(Final)]. Conformément au mandat reçu, le Groupe de travail examine de façon continue les moyens possibles de remédier au déséquilibre actuel et prévu dans l'industrie de la construction navale.

2. Après avoir examiné et évalué les données actuelles et les perspectives de l'offre et de la demande dans la construction navale, le Groupe de travail n° 6 estime que les résultats de son analyse montrent clairement, au-delà des mouvements conjoncturels de la demande, la gravité des problèmes à résoudre : la persistance d'un excédent de la capacité de construction mondiale des chantiers navals qui est conditionné par la faiblesse de la demande résultant d'un excédent significatif de tonnage de la flotte à court et moyen terme.

3. Les pays Membres du Groupe de travail conviennent que, pour remédier au déséquilibre structurel dans cette industrie, des efforts continuent d'être nécessaires dans tous les pays constructeurs, afin que l'adaptation indispensable de la capacité de production mondiale de construction navale s'opère dans les conditions les moins dommageables possibles et de la manière la plus équitable.

4. Les pays Membres du Groupe de travail considèrent que la gravité persistante de la situation impose à la communauté maritime internationale, notamment aux gouvernements et à l'industrie de tous les pays constructeurs, de rechercher tous les moyens afin que soient rétablies, dans les délais les plus courts, des conditions normales et équilibrées de la concurrence et du fonctionnement du marché.

5. Les pays Membres du Groupe de travail participant aux Arrangements conclus dans le cadre du Groupe de travail n° 6 du Conseil, en particulier l'Arrangement général révisé concernant l'élimination progressive des obstacles aux conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale, et l'Arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires, réaffirment leur adhésion auxdits Arrangements.

6. Les pays Membres du Groupe de travail n° 6 sur la construction navale admettent les principes de la solidarité, de l'équité et de la responsabilité internationale qui impliquent que chaque pays constructeur prenne une part appropriée dans la solution des difficultés.

7. Les pays Membres du Groupe de travail conviennent que des politiques nationales appropriées doivent être poursuivies pour résoudre les problèmes d'adaptation qui se posent dans chaque pays constructeur et soulignent que, en vertu des principes de solidarité, d'équité et de responsabilité, une coopération internationale est nécessaire pour faciliter la poursuite de ces politiques et éviter des actions unilatérales pouvant porter préjudice aux autres pays.

8. Dans l'esprit des principes reconnus dans les paragraphes précédents, les pays Membres du Groupe de travail conviennent des Lignes d'orientation générales révisées ci-dessous qui pourraient guider l'action des gouvernements dans l'adaptation de l'industrie de la construction navale et faciliteraient les discussions ultérieures aux niveaux national et international.

9. Chaque gouvernement Membre du Groupe de travail n° 6 devrait :

1. veiller à s'assurer que, dans une situation persistante de déséquilibre structurel du marché, un objectif prioritaire de la restructuration de son industrie de la construction navale continue à être l'adaptation appropriée de la capacité de production, reconnaissant les problèmes régionaux et d'emploi qui se posent dans la réalisation de cet objectif ;
2. ne prendre aucune mesure, ni donner directement ou indirectement aucune aide à leur industrie de la construction navale qui perturberait à court comme à plus long terme le processus nécessaire d'adaptation de l'industrie et prolongerait ainsi le déséquilibre structurel du marché ;

3. s'assurer que sa politique, et veiller à ce que les pratiques, dans le domaine des commandes et de la production tiennent compte du déséquilibre persistant du marché, des Arrangements auxquels il participe ainsi que des principes de solidarité, d'équité et de responsabilité internationale qui impliquent que chaque pays constructeur prenne une part appropriée dans la solution des difficultés ; et veiller, dans cette optique, à ce que les pratiques de son industrie restent, en particulier dans le domaine des prix, dans le cadre d'une concurrence loyale ;
4. s'abstenir de prendre des mesures d'aide à la création de nouvelles capacités de construction qui aggraveraient le déséquilibre structurel mondial dans l'industrie de la construction navale ;
5. en poursuivant ses efforts en vue de l'adaptation indispensable de l'industrie de la construction navale, veiller en particulier à ce que le rétablissement des conditions normales et équilibrées du marché ne soit pas perturbé par la remise en activité prématurée de capacités actuellement soustraites à la construction neuve de navires marchands.

10. Ces Lignes d'orientation générales s'adressent aux gouvernements. Leur observation n'a pas de caractère obligatoire ; elle ne limite pas le droit des pays Membres de prendre dans le domaine de la construction navale des mesures qui respecteraient les accords internationaux conclus, en particulier dans le cadre de l'OCDE, mais elle suppose que les pays participants en tiennent compte dans l'exercice de leurs droits.

11. Les gouvernements Membres du Groupe de travail n° 6 du Conseil sur la construction navale, ayant convenu de ces Lignes d'orientation révisées, décident :

1. de s'informer mutuellement et rapidement au sein du Groupe de travail n° 6 sur l'état d'avancement de leur politique nationale et sur les nouvelles mesures dans ce domaine ;
2. qu'une session spéciale du Groupe de travail pourra être convoquée, à la demande d'un ou plusieurs pays participants, chaque fois que cela sera nécessaire ;
3. que le sous-Groupe sur l'offre et la demande l'informerait régulièrement de l'évolution à court et à plus long terme vers un rétablissement de l'équilibre du marché mondial, et notamment de l'évolution des nouvelles cotes, des carnets de commandes et de la production de navires achevés, ainsi que des tendances de l'investissement et des capacités de construction navale.

12. Les gouvernements Membres du Groupe de travail n° 6 sont conscients que les Lignes d'orientation générales révisées, mentionnées aux paragraphes précédents, constituent un cadre général pour les politiques gouvernementales. Ils conviennent que des solutions pratiques qui permettent un retour à un fonctionnement normal et équilibré du marché doivent continuer à être mises en application par chacun des gouvernements dans le cadre des principes et des procédures de ces Lignes d'orientation révisées.

Adhérents*

Membres de l'OCDE

Allemagne
Australie
Autriche
Belgique
Canada
Chili
Corée
Danemark
Espagne
Estonie
États-Unis
Finlande
France
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande
Israël
Italie
Japon
Lettonie
Luxembourg
Mexique
Norvège
Nouvelle-Zélande
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République slovaque
République tchèque
Royaume-Uni
Slovénie
Suède
Suisse
Turquie

Non-Membres

Croatie
Roumanie

*Des informations complémentaires ainsi que des déclarations sont disponibles sur le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE : <http://legalinstruments.oecd.org>

À propos de l'OCDE

L'OCDE est un forum unique en son genre où les gouvernements œuvrent ensemble pour relever les défis économiques, sociaux et environnementaux que pose la mondialisation. L'OCDE est aussi à l'avant-garde des efforts entrepris pour comprendre les évolutions du monde actuel et les préoccupations qu'elles font naître. Elle aide les gouvernements à faire face à des situations nouvelles en examinant des thèmes tels que le gouvernement d'entreprise, l'économie de l'information et les défis posés par le vieillissement de la population. L'Organisation offre aux gouvernements un cadre leur permettant de comparer leurs expériences en matière de politiques, de chercher des réponses à des problèmes communs, d'identifier les bonnes pratiques et de travailler à la coordination des politiques nationales et internationales.

Les pays Membres de l'OCDE sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Canada, le Chili, la Corée, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, Israël, l'Italie, le Japon, la Lettonie, le Luxembourg, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle Zélande, les Pays Bas, la Pologne, le Portugal, la République slovaque, la République tchèque, le Royaume Uni, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Turquie. L'Union européenne participe aux travaux de l'OCDE.

Instruments juridiques de l'OCDE

Environ 450 instruments juridiques de substance ont été développés dans le cadre de l'OCDE depuis sa création en 1961. Ces instruments comprennent les Actes de l'OCDE (les Décisions et Recommandations adoptées par le Conseil de l'OCDE conformément à la Convention relative à l'OCDE) et d'autres instruments juridiques développés dans le cadre de l'OCDE (notamment les Déclarations et les accords internationaux).

L'ensemble des instruments juridiques de substance de l'OCDE, qu'ils soient en vigueur ou abrogés, est répertorié dans le Recueil des instruments juridiques de l'OCDE. Ils sont présentés selon cinq catégories :

- **Décisions** : instruments juridiques de l'OCDE juridiquement contraignants pour tous les Membres, à l'exception de ceux qui se sont abstenus au moment de leur adoption. Bien qu'elles ne constituent pas des traités internationaux, elles impliquent le même type d'obligations juridiques. Les Adhérents ont l'obligation de mettre en œuvre les Décisions et doivent prendre les mesures nécessaires à cette mise en œuvre.
- **Recommandations** : instruments juridiques de l'OCDE n'ayant pas une portée juridique obligatoire, la pratique leur reconnaît cependant une force morale importante dans la mesure où elles représentent la volonté politique des Adhérents. Il est dès lors attendu que les Adhérents fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour les mettre en œuvre intégralement. Par conséquent, lorsqu'un Membre n'a pas l'intention de mettre en œuvre une Recommandation, il s'abstient lors de son adoption, bien que cela ne soit pas requis juridiquement.
- **Déclarations** : instruments juridiques de l'OCDE préparés au sein de l'Organisation, généralement dans le cadre d'un organe subsidiaire. Elles énoncent habituellement des principes généraux ou des objectifs à long terme, ont un caractère solennel et sont adoptées à l'occasion de réunions ministérielles du Conseil ou de comités de l'Organisation.
- **Accords internationaux** : instruments juridiques de l'OCDE négociés et conclus dans le cadre de l'Organisation. Ils sont juridiquement contraignants pour les parties.
- **Arrangement, accord/arrangement et autres** : plusieurs instruments juridiques de substance ad hoc ont été développés dans le cadre de l'OCDE au fil du temps, comme l'Arrangement sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public, l'Arrangement international sur les Principes à suivre dans les transports maritimes et les Recommandations du Comité d'aide au développement (CAD).