



Accord sur les conditions normales
de concurrence dans l'industrie
de la construction et de la
réparation navales marchandes

**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, *Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes*, OECD/LEGAL/0277

Collection : Instruments juridiques de l'OCDE

© OECD 2025

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>"

Informations Générales

L'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes a été ouvert à la signature le 21 décembre 1994. Cependant, l'Accord n'est, à ce jour, pas encore entré en vigueur. Il incarne une nouvelle stratégie internationale visant à instaurer des conditions de concurrence loyale dans le secteur mondial de la construction navale. Il vise à supprimer l'ensemble des mesures et pratiques, nouvelles et existantes, qui sont incompatibles avec des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, ainsi qu'à prévenir les pratiques de prix préjudiciables dans le secteur. Une fois en vigueur, l'Accord sera juridiquement contraignant pour ses parties. Il s'agit d'un traité international autonome et ouvert à l'adhésion des pays non membres de l'OCDE dotés d'importantes capacités de construction navale.

PRÉAMBULE

LES PARTIES au présent Accord,

CONSCIENTES de l'importance qu'une industrie de la construction et de la réparation navales marchandes reposant sur des bases saines revêt pour le commerce international et national ;

CONSIDÉRANT les buts de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques et le rôle important que joue son Groupe de travail du Conseil sur la construction navale pour promouvoir des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale et notant, en particulier, ses travaux sur l' « Arrangement général révisé pour l'élimination progressive des obstacles aux conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction navale » (AGR), l' « Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires » et les « Lignes d'orientation générales révisées pour les politiques gouvernementales dans l'industrie de la construction navale » ;

TENANT COMPTE des principes régissant le commerce international tels qu'ils sont énoncés dans l'Accord général de 1994 sur les tarifs douaniers et le commerce (ci-après dénommé « GATT 1994 ») ;

NOTANT le grave déséquilibre structurel et l'évolution du marché qui ont été à l'origine des difficultés qu'a connues pendant de nombreuses années l'industrie mondiale de la construction et de la réparation navales, la concurrence accrue, la détérioration des niveaux des prix et la mise en oeuvre de mesures d'aide publique ;

SOUCIEUSES d'améliorer la transparence des obstacles à des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes et désirant que l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques renforce ses activités de collecte de données et de surveillance de la situation du marché, des prix et des politiques suivies dans cette industrie ;

RECONNAISSANT la nécessité d'intensifier leurs engagements pour parvenir à des conditions normales de concurrence et de prévoir un moyen efficace de protection contre les ventes de navires qui s'effectuent à des prix inférieurs à leur valeur normale et qui causent un préjudice ;

RECONNAISSANT que les caractéristiques particulières des opérations d'achat de navires font qu'il n'est pas possible dans la pratique d'appliquer des droits compensateurs et antidumping conformément à l'article VI du GATT 1994, à l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et à l'Accord sur la mise en oeuvre de l'article VI du GATT 1994 ;

RECONNAISSANT par ailleurs la nécessité d'assurer un règlement rapide, efficace et équitable des différends qui ont trait à ces questions ;

CONVIENNENT de ce qui suit :

Article 1 : Rétablissement et maintien de conditions normales de concurrence

1. Les Parties élimineront, conformément aux dispositions particulières figurant à l'annexe II, toutes les mesures ou les pratiques existantes incompatibles avec des conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes en vertu de l'annexe I (ci-après dénommées « mesures d'aide »).

2. Les Parties ne prendront aucune mesure d'aide nouvelle.

3. Les Parties reconnaissent que la vente de navires de commerce à un prix inférieur à leur valeur normale est condamnable si elle cause, ou menace de causer, un préjudice important à une industrie de la construction et de la réparation navales établie sur le territoire d'une autre Partie ou si elle retarde sensiblement la création d'une industrie nationale de construction et de réparation navales. Les dispositions de l'annexe III visent à remédier ou à empêcher ces pratiques préjudiciables en matière de prix.

Article 2 : Portée de l'Accord

1. Le présent Accord s'applique à la construction et à la réparation de tout navire de haute mer autopropulsé de 100 tonnes brutes et plus, utilisé pour le transport de marchandises ou de personnes ou pour assurer un service spécialisé (par exemple, brise-glaces et dragues), ainsi que de tout remorqueur de 365 kW et plus.
2. Le présent Accord ne s'applique pas :
 - a) aux navires militaires ni aux modifications effectuées ou aux dispositifs ajoutés à d'autres navires à des fins exclusivement militaires. Cette exclusion est subordonnée à la condition que les mesures, pratiques, modifications ou additions applicables à ces navires ne constituent pas des actions déguisées en faveur de la construction et réparation navales marchandes qui sont incompatibles avec le présent Accord. Si une Partie estime que cette condition n'est pas remplie, elle peut, sans préjudice de ses droits à mettre en oeuvre les autres procédures prévues dans cet Accord, demander des informations supplémentaires ; l'autre Partie coopérera en vue de les lui fournir le plus rapidement et le plus complètement possible ;
 - b) aux navires de pêche destinés à la flotte de pêche nationale de la Partie ayant construit ou réparé le navire. Cette exclusion est subordonnée au respect par la Partie de l'obligation de transparence visée à l'article 4.
3. Aux fins du présent Accord :
 - a) un navire est dit « autopropulsé de haute mer » si ses moyens permanents de propulsion et de direction lui confèrent toutes les caractéristiques d'autonavigabilité en haute mer ;
 - b) le terme « réparation » inclut, entre autres, la transformation et la remise en état des navires autopropulsés de haute mer tels que définis à l'alinéa a. ci-dessus ;
 - c) les « navires militaires » sont les navires qui, compte tenu de leurs capacités et de leurs caractéristiques structurelles essentielles, sont destinés exclusivement à des usages militaires.

Article 3 : Groupe des Parties

1. Un Groupe des Parties, composé d'un représentant de chacune des Parties au présent Accord, examine le fonctionnement de l'Accord et exerce les autres fonctions prévues dans le présent Accord.
2. Le Groupe des Parties élit chaque année un Président, qui s'acquitte de cette tâche à titre personnel. Le Président réunit le Groupe chaque année, ou plus fréquemment à la demande d'une Partie. Si le pays dont le Président est ressortissant ou dans lequel le Président a sa résidence habituelle, ou est employé, est partie à une procédure d'avis consultatif, de dérogation ou de règlement d'un différend conformément aux articles 5 ou 8, le Groupe des Parties élit, à la demande de l'une des Parties, un Président suppléant qui exerce les fonctions de Président liées à ces procédures.
3. Le Groupe des Parties agit par consensus, sauf dispositions contraires. Une Partie peut s'abstenir et exprimer des vues différentes sans pour autant faire obstacle au consensus.
4. Le Secrétaire général de l'OCDE assure le secrétariat du Groupe des Parties, dont les Parties prennent à leur charge les dépenses telles qu'elles ont été approuvées et réparties par le Groupe des Parties.

Article 4 : Communication et examen des informations

1. A des fins de transparence, chaque Partie fournit au Groupe des Parties, par l'intermédiaire du Secrétariat :

- a) chaque semestre, toutes les informations accessibles au public sur l'évolution des prix des contrats, ainsi que sur les conditions de crédit pour tous les navires visés par le présent Accord et vendus au cours des six mois précédents ;
- b) le plus à l'avance possible, toutes informations utiles concernant l'aide qu'elle envisage d'accorder spécifiquement à l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, y compris toutes informations utiles sur les aides qui sont exclues des interdictions du présent Accord par l'annexe I, section B.1.h, ainsi que des informations complémentaires rapides sur toute aide de ce genre ainsi accordée et sur l'aide accordée conformément aux dispositions de l'annexe II A ;
- c) les informations et notifications concernant les conditions et facilités de crédit qui sont exigées dans l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires, conformément à la définition de l'annexe I, section A.1., ainsi que les informations et notifications correspondantes concernant les dispositifs de crédit intérieur autorisés par l'annexe I, section B.2.(2) ;
- d) pour les chantiers en mesure de construire des navires de commerce de plus de 5 000 tb, des informations accessibles au public sur l'évolution de la capacité et sur le régime de propriété (structure du capital, pourcentage de propriété publique directe et indirecte) ; des états financiers (bilan, compte de pertes et profits) y compris, s'ils sont disponibles, des comptes séparés pour les activités de construction navale des holdings ; les transferts de ressources publiques (y compris les garanties d'emprunts, apports par émission d'obligations, etc.) ; les exemptions d'obligations financières ou autres (y compris les avantages fiscaux, etc.), les contributions au capital (y compris les apports de fonds propres, retraits de capital, dividendes, emprunts et leurs remboursements, etc.) l'apurement de dettes et le transfert de pertes.

2. Toute Partie, directement ou par l'intermédiaire du Secrétariat, peut demander à toute autre Partie les informations qu'elle juge pertinentes au sujet de l'octroi de mesures d'aide et peut fournir au Groupe des Parties des informations sur des mesures d'aide maintenues ou autorisées par une autre Partie.

3. Le Groupe des Parties procède tous les trois ans à un examen approfondi des conditions de concurrence existant sur le territoire de chacune des Parties. Cet examen englobe les effets que pourraient avoir sur les conditions normales de concurrence les changements apportés au régime de propriété des chantiers navals. Le Secrétariat peut demander aux Parties les renseignements nécessaires pour cet examen.

4. Chaque Partie coopère pleinement aux efforts entrepris pour obtenir les informations demandées en vertu du présent Accord.

5. Les dispositions du présent article n'obligent pas une Partie à divulguer des informations confidentielles qui feraient obstacle à l'application des lois ou qui seraient de quelque autre façon contraires à l'intérêt général ou porteraient préjudice aux intérêts commerciaux légitimes de certaines entreprises, publiques ou privées. Les informations transmises à titre confidentiel ne seront pas divulguées sans le consentement de la Partie qui les a fournies.

Article 5 : Avis et dérogations

1. Toute Partie peut demander que le Groupe des Parties rende par écrit un avis sur la conformité avec le présent Accord¹ :

- a) Des mesures ou pratiques qu'elle envisage, qu'elle a prises ou qu'elle applique, ou
- b) Des mesures ou des pratiques prises ou appliquées par une autre Partie.

Le Groupe des Parties rend cet avis dans les 60 jours qui suivent la demande.

2. Un avis rendu par consensus des membres du Groupe des Parties est définitif et obligatoire pour toutes les Parties en ce qui concerne cette mesure ou cette pratique particulière.

3. Si, dans le cas d'un avis demandé en vertu du paragraphe 1.b., une Partie requérante, ou la Partie dont la mesure ou la pratique fait l'objet de l'avis, formule une objection, le Groupe des Parties agit par consensus des autres Parties. Un avis adopté de cette manière est consultatif.

4. L'engagement par une Partie d'une procédure d'avis ne préjuge pas du droit d'une autre Partie de demander la constitution d'un Groupe spécial en vertu de l'article 8. Si une mesure ou une pratique litigieuse est soumise à l'examen du Groupe spécial, la procédure d'avis cesse à la demande d'une Partie au différend adressée au Groupe des Parties dans les 15 jours qui suivent la demande de constitution d'un Groupe spécial ou la demande d'avis.

5. Si une Partie estime que pour faire face à des circonstances extraordinaires il lui faut prendre temporairement une mesure, ou recourir à une pratique, incompatible avec l'Accord, elle ne peut le faire qu'en se conformant aux conditions d'une dérogation qui peut être accordée par le Groupe des Parties. En cas de circonstances critiques dans lesquelles, faute de temps, le Groupe des Parties ne peut procéder à un examen préalable, une action peut être entreprise provisoirement, à la condition qu'elle soit annulée dans les 30 jours de sa mise en oeuvre et que tout avantage conféré de ce fait soit récupéré, sauf si sa prorogation est approuvée par le Groupe des Parties, qui se réunira durant cette période.

Article 6 : Notification de mesures non conformes

Chaque fois qu'une Partie a des raisons d'estimer qu'une mesure ou une pratique a été instaurée ou est maintenue par une autre Partie contrairement aux dispositions de l'article 1, paragraphe 1 ou 2, elle adresse au Groupe des Parties une notification en précisant la ou les sections de l'annexe I et de l'annexe II auxquelles la mesure ou la pratique ne lui paraît pas conforme.

Article 7 : Consultations

1. Une Partie qui a des raisons d'estimer qu'une mesure d'aide a été ou est instaurée ou maintenue par une autre Partie contrairement aux dispositions de l'article 1, paragraphe 1 ou 2, peut demander des consultations avec l'autre Partie. La demande comporte un exposé des informations disponibles sur l'existence et la nature de la mesure d'aide en cause.

2. Si une Partie estime qu'une procédure concernant un droit pour prix préjudiciable a été appliquée par une autre Partie à l'égard d'un constructeur naval situé sur son territoire dans des conditions non conformes à l'article 1, paragraphe 3 et à l'annexe III, elle peut demander des consultations avec cette autre Partie au plus tard dans les 60 jours qui suivent la notification au constructeur naval de la décision instaurant le droit pour prix préjudiciable.

3. Une Partie peut demander des consultations avec une ou plusieurs autres Parties sur toute autre question concernant le fonctionnement du présent Accord, y compris l'engagement éventuel de la procédure prévue à l'annexe III.

4. La ou les Parties requérantes informent le Groupe des Parties de la demande de consultations et des raisons qui la motivent.

5. La ou les Parties requises ménageront la possibilité d'organiser ces consultations et les engageront dans les 30 jours qui suivent la demande. Ces consultations ont pour objet de préciser les faits et de parvenir à une solution acceptable par tous et conforme au présent Accord.

6. Les Parties aux consultations informent le Groupe des Parties des éléments nouveaux importants survenus pendant le déroulement des consultations ainsi que des résultats de celles-ci.

Article 8 : Procédures du Groupe spécial d'examen des différends

1. Si une solution acceptable de part et d'autre n'a pas été trouvée lors des consultations visées à l'article 7, paragraphe 1, à propos d'une mesure d'aide adoptée, ou en vertu de l'article 7,

paragraphe 2, à propos d'un droit instauré, dans un délai de 30 jours à compter du début des consultations ou de 60 jours à compter de la date de la demande, le délai expirant le plus tôt étant pris en compte, toute Partie aux consultations peut demander la constitution d'un Groupe spécial chargé d'examiner le différend conformément à l'annexe IV. Ce droit est indépendant du recours qu'aurait pu tenter un constructeur naval lésé auprès des tribunaux d'une Partie.

2. Toute Partie souhaitant qu'il soit remédié à une violation, par une autre Partie, des obligations soumises aux dispositions du présent article et de l'annexe IV du présent Accord devra mettre en oeuvre les règles et procédures du présent Accord et s'y conformer. Dans un tel cas, la Partie ne pourra pas décider qu'il y a violation, sauf conformément aux dispositions ci-dessus. Chaque Partie veillera à la conformité de ses lois, réglementations et procédures administratives avec les obligations découlant du présent paragraphe.

3. Si une Partie au différend souhaite, à titre de réparation, la perception d'un droit auprès d'un constructeur naval, ou conteste l'instauration d'un droit pour prix préjudiciable à l'encontre d'un constructeur naval qui est son ressortissant, ce constructeur est, sous réserve du consentement de sa Partie, en droit de participer à la procédure devant le Groupe et se voit accorder la possibilité pleine et entière de faire valoir ses arguments contre l'instauration du droit. Le constructeur peut, d'un commun accord entre les Parties au différend, être exclu des éléments de la procédure qui concernent les relations entre Etats.

4. Toute autre Partie au présent Accord ayant un intérêt dans le différend se verra offrir la possibilité de faire connaître au Groupe spécial son point de vue sur le différend.

5. Si le différend porte sur une mesure d'aide visée à l'annexe I, le Groupe spécial se prononce sur la conformité de cette mesure d'aide avec le présent Accord. Si le Groupe spécial conclut que la mesure d'aide contestée n'est pas conforme :

- a) la Partie responsable élimine la mesure d'aide en cause ou la modifie pour la mettre en conformité avec l'Accord, dans le délai imparti par le Groupe spécial ;
- b) le Groupe spécial détermine dans ses conclusions (i) les constructeurs qui ont bénéficié de la mesure d'aide, (ii) le montant de l'avantage obtenu du fait de cette mesure par chaque constructeur concerné, et (iii) l'intérêt sur l'avantage, calculé au taux d'intérêt commercial de référence (TICR) du pays en cause à compter de la date d'obtention de l'avantage. Lorsqu'il s'agit de subventions au sens de l'article 1 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires, l'avantage sera calculé conformément à l'article 14 dudit Accord. Pour les autres mesures, le Groupe spécial devra se conformer à toute pratique et/ou arrangement commercial généralement accepté ;
- c) la Partie responsable procède, dans le délai imparti par le Groupe spécial, au recouvrement auprès des constructeurs concernés d'un droit du montant déterminé conformément à l'alinéa b, ou s'il n'est pas possible juridiquement de recouvrer ce droit, elle peut, avec l'accord de la Partie ou des Parties lésées, prendre toute autre mesure appropriée pour éliminer ou neutraliser les avantages obtenus.

6. Si le différend porte sur un droit pour prix préjudiciable, le Groupe spécial examine si le droit a été instauré conformément à l'annexe III.

- a) Le Groupe spécial déterminera dans son évaluation des faits de la cause si l'établissement des faits par les autorités a été correct et si l'évaluation de ces faits a été impartiale et objective. Si l'établissement des faits a été correct et que l'évaluation a été impartiale et objective, même si le Groupe spécial est arrivé à une conclusion différente, l'évaluation ne sera pas infirmée.
- b) Le Groupe spécial interprétera l'Accord conformément aux règles habituelles d'interprétation du droit international public. Dans les cas où le Groupe spécial constatera qu'une disposition pertinente de l'Accord se prête à plus d'une interprétation admissible, le Groupe spécial constatera que la mesure prise par les autorités est conforme à l'Accord si elle repose sur l'une de ces interprétations admissibles².

- c) S'il estime que l'instauration d'un droit n'a pas été conforme à l'Accord, le Groupe spécial peut recommander, selon la nature de la non-conformité, soit que l'autorité chargée de l'enquête mette fin à ladite enquête, soit qu'elle reconsidère sa décision en tenant compte des conclusions du Groupe spécial. Si le Groupe spécial recommande le réexamen, il peut suggérer les moyens par lesquels l'autorité chargée de l'enquête pourrait mettre en oeuvre la recommandation. L'autorité chargée de l'enquête rend sa décision conforme aux conclusions du Groupe spécial.

7. Si le montant demandé n'est pas acquitté dans le délai imparti par le Groupe spécial, l'intérêt court au taux d'intérêt commercial de référence (TICR) dans la monnaie de paiement du droit, à partir, dans le cas d'un droit visé au paragraphe 5, de l'expiration de ce délai et, dans le cas d'un droit visé au paragraphe 6, de l'expiration du délai de paiement prévu à l'annexe III, article 7, paragraphe 3, jusqu'à la date du paiement.

8. Les décisions du Groupe spécial sont définitives et ont force obligatoire pour les Parties au différend, à moins qu'elles ne soient rejetées par le Groupe des Parties dans un délai de 30 jours.

9. S'il s'agit d'un différend concernant une mesure d'aide visée à l'annexe I, faute pour une Partie au différend de mettre en oeuvre les décisions du Groupe spécial, comme prévu aux paragraphes 5 a) et 5 c) ci-dessus, ou une autre mesure d'indemnisation ou mesure correctrice appropriée, en accord avec la ou les Parties lésées, et jusqu'au moment où ces mesures sont effectivement appliquées, les mesures suivantes peuvent être prises, sans pouvoir faire l'objet d'une plainte au titre d'un autre accord :

- a) Le Groupe des Parties peut, par consensus moins une voix, refuser le bénéfice de l'article 1, paragraphe 3, et de l'annexe III aux constructeurs navals ayant obtenu l'avantage, mais n'ayant pas acquitté le droit ou ne s'étant pas conformés à l'autre mesure d'indemnisation ou mesure correctrice, en refusant à ces constructeurs le droit de faire valoir qu'ils ont été lésés par le prix des navires vendus par les constructeurs des autres Parties.
- b) La ou les Parties lésées peuvent suspendre des concessions équivalentes prévues par le GATT 1994, sous réserve de désapprobation du montant des concessions suspendues par le Groupe des Parties se prononçant par consensus moins une voix. Pour déterminer ces suspensions, seront privilégiées celles qui sont liées au(x) produit(s) associé(s) à la violation. Si une Partie concernée conteste le montant ou le produit lié à la suspension des concessions proposées, elle peut saisir le Groupe spécial.

10. Au cas où le constructeur naval concerné n'acquitte pas un droit instauré en vertu de l'annexe III, n'annule pas la vente du navire à un prix inférieur à la valeur normale ou ne se conforme pas, dans le délai imparti, à une autre mesure équivalente valide, jugée acceptable par l'autorité chargée de l'enquête³, la Partie procédant à l'enquête peut refuser à certains navires construits par le constructeur naval en cause des droits de chargement et de déchargement, dans des proportions suffisantes mais non excessives pour atteindre l'objectif de l'annexe III. Ce refus de chargement et déchargement ne pourra pas faire l'objet d'une plainte au titre d'un autre accord.

- a) La Partie procédant à l'enquête peut, dans un premier temps, imposer cette contre-mesure, sous réserve d'une notification publique 30 jours auparavant, et dans l'attente que le constructeur s'y conforme, pour une durée maximale de quatre ans à compter de la livraison des navires commandés pendant une période maximale de quatre ans, déterminée à partir de la fin de la période de notification publique ;
- b) Un Groupe spécial peut être créé à la demande d'une partie au différend pour examiner les contre-mesures lorsque ne siège pas déjà un Groupe spécial chargé d'examiner l'instauration d'un droit pour prix préjudiciable en cause.
- i) Un Groupe spécial prolonge ou abrège les délais en question et/ou autorise d'autres Parties à appliquer la contre-mesure, si cela est nécessaire, pour qu'elle soit suffisante mais non excessive au regard de l'objectif de l'annexe III.

- ii) En conformité avec l'annexe IV, article 11, un Groupe spécial peut provisoirement suspendre ou réduire l'application d'une contre-mesure pendant la période requise pour lui permettre d'examiner l'affaire si, compte tenu des perspectives de succès sur le fond de la Partie contestant la contre-mesure, cette action est nécessaire pour empêcher un dommage irréparable.
- c) Le Secrétariat établit, met à jour périodiquement et distribue aux Parties la liste des navires qui font l'objet de la contre-mesure ou de la mesure correctrice. Les Parties fournissent des informations au Secrétariat sur les navires en cause.

Article 9 : Règlement des différends relatifs à l'octroi de crédits à l'exportation

1. Pour tout différend relatif aux mesures d'aide visées à l'annexe I, section A.1., les Parties font pleinement usage des mécanismes de consultation prévus par l'Arrangement sur les crédits à l'exportation et visés à l'annexe I.
2. Toutefois, si le recours à ces mécanismes ne permet pas de régler ce différend de manière satisfaisante et qu'une Partie au différend considère qu'une telle mesure d'aide compromet sensiblement l'équilibre des droits et obligations prévus par le présent Accord, la Partie peut soumettre la question à l'examen du Groupe des Parties afin d'établir si la mesure d'aide a sérieusement compromis l'équilibre des droits et des avantages prévus par le présent Accord. En cas de conclusion affirmative, le Groupe des Parties détermine les conditions dans lesquelles la Partie qui cause le préjudice doit mettre fin à la mesure donnant lieu au différend.
3. Le cas échéant, le Groupe des Parties peut recommander de modifier l'Accord ou l'Arrangement.

Article 10 : Intérêts touchant à la sécurité

1. Sous réserve que les mesures ou les pratiques concernant les intérêts relatifs à la sécurité ne constituent pas des actions déguisées en faveur de l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes non conformes à l'Accord, aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée :
 - a) comme imposant à une Partie l'obligation de fournir des renseignements dont la divulgation serait, selon elle, contraire aux intérêts essentiels de sa sécurité ;
 - b) comme empêchant une Partie de prendre une mesure qu'elle juge nécessaire à la protection des intérêts essentiels de sa sécurité :
 - i) concernant des matières fissiles ou des matières dont elles sont issues ;
 - ii) concernant le trafic d'armes, de munitions et de matériels de guerre et le commerce d'autres biens et matériels destinés directement ou indirectement à assurer l'approvisionnement d'un établissement militaire ;
 - iii) appliquée en temps de guerre ou en cas de graves tensions internationales ; ou
 - c) comme empêchant une Partie de prendre une mesure en application de ses engagements au titre de la Charte des Nations Unies en vue du maintien de la paix et de la sécurité internationales.
2. Si une Partie est d'avis que des mesures ou des pratiques mises en oeuvre par une autre Partie sont des actions déguisées en faveur de l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, elle peut, sans préjudice de son droit d'engager les autres procédures prévues dans le présent Accord, demander des éclaircissements supplémentaires. L'autre Partie doit coopérer pour examiner si une mesure ou une pratique relève ou non des intérêts essentiels en matière de sécurité et pour soumettre les informations dont elle dispose dans les plus brefs délais et le plus complètement possible par les voies administratives qui conviennent.

Article 11 : Réexamen et modification de l'Accord

1. Le Groupe des Parties réexamine le présent Accord tous les trois ans. Il réexamine également l'Accord si sa part de marché en tonnage brut tombe au-dessous de 70 pour cent de la production mondiale.
2. Toute Partie peut proposer au Groupe des Parties des modifications au présent Accord. Toute modification adoptée par le Groupe des Parties entre en vigueur à la date de dépôt de l'instrument d'acceptation de toutes les Parties, ou à toute date ultérieure qui pourra être précisée par le Groupe des Parties au moment de l'adoption des modifications.

Article 12 : Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Jusqu'à son entrée en vigueur, le présent Accord est ouvert à la signature à l'OCDE par la Communauté européenne, la République de Corée, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, le Japon, la Norvège et la Suède et tout Etat disposant d'une industrie de réparation et de construction navales marchandes invité par eux à signer ledit Accord. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation, que les signataires s'efforceront de mener à bien avant le 1er janvier 1996.
2. Après son entrée en vigueur, les Etats disposant d'une industrie de la construction et de la réparation navales marchandes peuvent, sous réserve de l'approbation du Groupe des Parties, devenir Partie au présent Accord par adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument officiel à cet effet auprès du dépositaire.

Article 13 : Entrée en vigueur

1. Le présent Accord, dont les annexes font partie intégrante, entrera en vigueur le 1er janvier 1996, sous réserve du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation, conformément à l'article 12, par la Communauté européenne, la République de Corée, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, le Japon, la Norvège, et la Suède⁴. Si l'un ou plusieurs d'entre eux n'ont pas déposé un tel instrument avant cette date, l'Accord entre en vigueur 30 jours après la date de dépôt du dernier instrument.
2. Les Parties acceptent l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires, visé à l'annexe I, section A.1. du présent Accord.

Article 14 : Retrait

1. Toute Partie peut se retirer du présent Accord en notifiant par écrit son intention au dépositaire, ce retrait prenant effet un an après la date de réception de cette notification. Pendant cette période, à la demande de toute Partie, le Groupe des Parties se réunit pour réexaminer le présent Accord. Dans un délai de 30 jours à compter de la réunion du Groupe des Parties, toute autre Partie peut, par notification écrite au dépositaire, se retirer du présent Accord à la date du retrait de la Partie qui a notifié la première son intention de le faire.

Article 15 : Dépositaire

1. Le Secrétaire général de l'OCDE est dépositaire du présent Accord.

FAIT à Paris, le vingt et un décembre mil neuf cent quatre-vingt-quatorze, en langues anglaise et française, chaque texte faisant également foi.

ANNEXE I

MESURES D'AIDE INCOMPATIBLES AVEC LES CONDITIONS NORMALES DE CONCURRENCE DANS L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION ET DE LA RÉPARATION NAVALES MARCHANDES

Les mesures d'aide suivantes⁵ sont incompatibles avec les conditions normales de concurrence lorsqu'elles sont spécifiquement accordées⁶, directement ou indirectement, à l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes par une Partie, y compris les Etats constitutants ou les autorités locales ou régionales d'une Partie ou leurs instances ou leurs organes, ou grâce à des ressources publiques ou une intervention publique sous quelque forme que ce soit.

A. SUBVENTIONS A L'EXPORTATION

1. Crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public⁷

Les facilités de crédit à l'exportation incompatibles avec les dispositions de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires figurant au C/WP6(94)6 et les modifications adoptées conformément au paragraphe 14 de cet Arrangement.

2. Subventions à l'exportation

Les subventions qui dépendent - en droit ou en fait⁸ - uniquement, ou entre autres conditions, des résultats obtenus à l'exportation, y compris les subventions qui figurent dans la liste indicative de la note d'accompagnement 8 de la présente annexe⁹.

B. AIDES NATIONALES¹⁰

1. Aides nationales directes

Les mesures d'aide suivantes sont incompatibles lorsqu'elles bénéficient directement au constructeur ou au réparateur naval :

- a) subventions ;
- b) prêts à des conditions plus favorables que celles d'un prêt commercial comparable qu'une entreprise peut effectivement se procurer sur le marché ;
- c) garanties de prêts consentis à des conditions plus favorables que celles qu'une entreprise pourrait obtenir pour un prêt commercial comparable sans garantie de l'Etat, ou à des conditions plus favorables que celles autorisées par le présent Accord ;
- d) annulation de créances ;
- e) apports de fonds propres à des conditions incompatibles avec les pratiques habituelles (y compris pour les apports de capitaux à risque) d'investisseurs privés opérant sur le territoire de cette Partie ;
- f) fourniture de biens et de services à des prix inférieurs à ceux qui correspondent à une rémunération suffisante ;
- g) mesures et pratiques fiscales bénéficiant à l'industrie de la construction et de la réparation navales, telles que les crédits d'impôt ;
- h) autres aides à l'exception : (i) des aides destinées à couvrir le coût des mesures bénéficiant exclusivement aux travailleurs qui perdent leurs droits à la retraite, qui sont licenciés ou qui perdent leur emploi à titre définitif dans l'entreprise de construction navale concernée, lorsque ces aides sont liées à l'arrêt ou à une réduction d'activité de chantiers navals, à la faillite ou à une diversification de leurs activités hors construction navale et (ii) des aides à la recherche et au développement accordées conformément aux dispositions de la section B.3.

2. Aides nationales indirectes¹¹

1. Les mesures d'aide suivantes sont incompatibles si elles bénéficient, ou si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles bénéficient, indirectement à un constructeur ou à un réparateur naval, par l'intermédiaire d'un armateur ou d'autres tierces parties¹². Les obligations de construction dans des chantiers navals nationaux, en droit ou en fait, sont incompatibles.

- a) subventions ;
- b) prêts et garanties de prêts :
 - i) crédits intérieurs liés à la valeur contractuelle d'un navire neuf, accordés à un armateur national ou à d'autres tierces parties nationales qui passent des commandes pour ces navires à des conditions plus favorables que celles d'un prêt commercial normal que l'entreprise peut effectivement se procurer sur le marché, sous réserve du paragraphe (2) et du paragraphe (3) ci-dessous ;
 - ii) autres prêts à des conditions plus favorables que celles d'un prêt commercial comparable qu'une entreprise peut effectivement se procurer sur le marché ;
 - iii) garanties de prêts consentis à des conditions plus favorables que celles qu'une entreprise pourrait obtenir pour un prêt commercial comparable sans garantie de l'État, ou à des conditions plus favorables que celles autorisées par le présent Accord ;
- c) annulation de créances ;
- d) mesures et pratiques fiscales bénéficiant à l'industrie de la construction et la réparation navales, telles que les crédits d'impôt ;
- e) toute aide accordée aux fournisseurs de biens et de services à l'industrie de la construction et de la réparation navales, si cette aide confère spécifiquement des avantages à cette industrie d'un pays donné ;
- f) toute aide indirecte analogue aux mesures et pratiques visées aux points a à e du présent paragraphe, sauf pour les aides à la recherche et au développement visées à la section 3 ci-après.

2. Le paragraphe (1) b. i) et iii) ne s'applique pas aux prêts et aux garanties de prêts accordés aux acquéreurs nationaux dans les mêmes conditions que celles qui peuvent être accordées en vertu de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation de navires [C/WP6(94)6], y compris, entre autres, celles concernant le taux d'intérêt, le versement initial, le délai de grâce, la durée, les remboursements égaux et les primes de garantie. L'octroi de ces prêts et garanties de prêts peut être limité à l'achat de navires dans des chantiers nationaux.

3. Conformément aux conditions dont doit convenir le Groupe de travail du Conseil sur la construction navale, le paragraphe (1) b. i) et iii) ci-dessus ne s'applique pas non plus aux prêts et aux garanties de prêts qui :

- a) accordent à un armateur national passant une commande de navire neuf à un chantier naval étranger des conditions plus favorables qu'à ceux qui passent une commande à un chantier national ou
- b) subordonnent l'octroi de ces prêts et garanties de prêts à une procédure internationale d'appel d'offres ouvert ou
- c) prévoient un élément de libéralité qui n'est pas supérieur à celui des prêts autorisés au paragraphe (2) ci-dessus.

3. Recherche et Développement¹³

1. Les aides publiques accordées à des fins de recherche et développement à l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, sous forme de subventions, prêts préférentiels, régimes fiscaux préférentiels ou sous toute autre forme, sauf dans les cas suivants :

- a) recherche fondamentale selon la définition donnée à la note d'accompagnement 5.b. ;
- b) recherche industrielle de base, la proportion de l'aide étant limitée à 50 pour cent des coûts donnant droit à une aide ;
- c) recherche appliquée, la proportion de l'aide étant limitée à 35 pour cent des coûts donnant droit à une aide ;
- d) développement, la proportion de l'aide étant limitée à 25 pour cent des coûts donnant droit à une aide ;

2. Le montant maximal autorisé de l'aide destinée aux activités de recherche-développement se rapportant à la sécurité et à l'environnement peut être supérieur de 25 points aux pourcentages mentionnés au paragraphe (1) b., c) et d), à condition que le Groupe des Parties ait approuvé le projet par consensus moins une voix, ou de plus de 25 points si le Groupe des Parties l'a approuvé par consensus.

3. Le montant maximal autorisé de l'aide destinée aux activités de recherche-développement exercées par des petites et moyennes entreprises est de 20 points supérieur aux pourcentages mentionnés au paragraphe (1) b., c. et d. Par « petites et moyennes entreprises » on entend celles qui emploient moins de 300 personnes, dont le chiffre d'affaires annuel ne dépasse pas 20 millions d'Ecus et dont le capital n'appartient pas pour plus de 25 pour cent à une grande société.

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

C. RÉGLEMENTATIONS ET PRATIQUES OFFICIELLES

1. Actes administratifs, directives administratives ou pratiques administratives qui autorisent, encouragent ou obligent les chantiers de construction ou de réparation navales à conclure des arrangements anticoncurrentiels avec des concurrents y compris, mais pas seulement, les accords visant à fixer les prix, fausser les soumissions, répartir les marchés, limiter la production ou les ventes ou recourir à des pratiques prédatrices¹⁴.

2. Obligation de faire construire ou de réparer dans des chantiers nationaux ou obligation de contenu local, qui établissent une discrimination en faveur de l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes de la Partie, ou réglementations ou pratiques officielles ayant des effets analogues, y compris, notamment, les systèmes de réservation de cargaisons directement liés à l'obligation de faire construire ou réparer les navires dans les chantiers nationaux¹⁵.

NOTES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'ANNEXE 1

Note 1. Les règles de l'annexe I englobent les mesures d'aide accordées aux entités apparentées, une entité apparentée étant toute personne physique ou morale i) qui possède, ou contrôle un constructeur naval, ou ii) qui appartient à un constructeur naval, ou est placé sous son contrôle, directement ou indirectement, par le biais de la détention d'actions ou de toute autre manière. Le fait, pour une personne ou un constructeur naval de détenir ou de contrôler 25 pour cent des intérêts de l'autre partie entraîne une présomption de propriété ou de contrôle qui est réfragable.

Note 2. La section B ne s'applique pas aux mesures d'aide visées à la section A.

Note 3. Points A.1 et B.2 : Transparence et examen des dispositifs de crédit intérieur et de crédit à l'exportation

Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, le Groupe des Parties crée un Groupe de travail qui examinera le fonctionnement de l'annexe I, sections A.1. et B.2.(2).

- i) en examinant les rapports soumis chaque année sur la valeur, le tonnage, les taux d'intérêt, etc., pour tous les navires financés par les dispositifs de crédit à l'exportation et de crédit intérieur bénéficiant d'un soutien public ; et
- ii) en évaluant si les procédures de notification prévues à l'article 4.1.c révèlent bien les mesures ou les pratiques qui sont incompatibles avec l'Accord.

Le Groupe de travail examinera si le recours à ces mesures a sensiblement compromis l'équilibre des droits et des obligations découlant du présent Accord. Si tel est le cas, le Groupe de travail peut recommander au Groupe des Parties d'apporter les modifications appropriées à l'Accord ou à l'Arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires.

Note 4. Point B.2 :

On considère qu'une mesure d'aide est accordée par l'intermédiaire d'un armateur ou d'une autre partie tierce lorsque, par exemple, l'avantage est transféré au constructeur ou au réparateur naval, ou lorsqu'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il lui soit transféré, ou lorsque la loi prescrit aux chantiers navals d'un pays donné d'effectuer les travaux ou qu'ils y sont en fait encouragés.

Note 5. Point B.3 :

Les définitions ci-dessous s'appliquent à la recherche et au développement :

- a) « Coûts pouvant bénéficier d'une aide » :
 - i) coûts des instruments, matériels, terrains et bâtiments dans la mesure où ils sont utilisés pour la réalisation de projets de recherche-développement déterminés ;
 - ii) coûts des chercheurs, techniciens et autres personnels dans la mesure où ils sont affectés à des projets de recherche-développement déterminés ;
 - iii) services de conseil et services équivalents, y compris la recherche acquise à l'extérieur, les connaissances techniques, les brevets, etc. ;
 - iv) frais généraux (infrastructure et services auxiliaires) dans la mesure où ils sont liés aux projets de recherche et développement, à condition qu'ils n'excèdent pas 45 pour cent du coût total du projet pour la recherche industrielle de base, 20 pour cent pour la recherche appliquée et 10 pour cent pour le développement.
- b) Par « recherche fondamentale », on entend les activités de recherche exercées de façon indépendante par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche en vue d'élargir les connaissances scientifiques et techniques d'ordre général, sans lien avec des objectifs industriels ou commerciaux.

- c) Par « recherche industrielle de base », on entend les travaux originaux théoriques ou expérimentaux qui ont pour objet de mieux comprendre les lois des sciences et des techniques en général et dans la mesure où ils sont susceptibles de s'appliquer à un secteur industriel ou aux activités d'une entreprise particulière.
- d) Par « recherche appliquée », on entend les études ou expérimentations effectuées à partir des résultats de la recherche fondamentale et destinées à faciliter la réalisation d'objectifs pratiques déterminés, comme la mise au point de nouveaux produits, procédés de production et services. La recherche appliquée aboutit généralement à l'élaboration d'un premier prototype et ne couvre pas les efforts essentiellement axés sur la conception, le développement ou les essais de produits ou de services dont la commercialisation est envisagée.
- e) Par « développement », on entend l'utilisation systématique des connaissances scientifiques et techniques aux fins de la conception, la mise au point, l'essai ou l'évaluation de nouveaux produits, procédés de production ou services, ou aux fins de l'amélioration de produits ou de services existants pour satisfaire à des normes ou à des objectifs déterminés de performance. Ces travaux couvrent normalement les modèles au stade antérieur à la production, comme les projets pilotes ou de démonstration, mais n'englobent pas les applications industrielles ni l'exploitation commerciale.
- f) L'aide publique à la recherche et au développement spécifiquement accordée à l'industrie de la construction et de la réparation navales comprend, mais non exclusivement, les projets suivants :
 - i) les projets de recherche et développement réalisés par l'industrie de la construction ou de la réparation navales ou par des instituts de recherche financés ou contrôlés par cette industrie ;
 - ii) les projets de recherche et développement réalisés par le secteur des transports maritimes ou des instituts de recherche contrôlés ou financés par ce secteur quand le projet est directement lié à l'industrie de la construction ou de la réparation navales ;
 - iii) les projets de recherche et développement réalisés par des universités, des instituts de recherche publics ou des instituts de recherche privés indépendants et d'autres secteurs industriels, en collaboration avec l'industrie de la construction et de la réparation navales ;
 - iv) les projets de recherche et développement réalisés par des universités, des instituts de recherche publics ou des instituts de recherche privés indépendants et d'autres secteurs industriels lorsque, au moment de la réalisation du projet, on peut raisonnablement prévoir que les résultats présenteront une importance particulière non négligeable pour l'industrie de la construction et de la réparation navales.

Note 6. Point C.1 :

Les Parties reconnaissent qu'il existe des différences entre les politiques, lois ou règlements de la concurrence. Les dispositions du point C.1 ne visent pas à unifier les politiques de la concurrence des Parties au présent Accord ni à obliger une Partie à modifier ses lois et règlements dans le domaine de la concurrence.

Note 7. Point C.2 :

Bien que les droits de douane sur les navires neufs ou les réparations de navires soient couverts par le point C.2, les Parties n'entendent pas considérer les droits de douane comme des obstacles aux conditions normales de la concurrence dans l'industrie de la construction navale marchande.

Note 8. Point A.2 : Liste indicative de subventions à l'exportation

- a) Octroi par les pouvoirs publics de subventions directes à une entreprise ou à une branche de production en fonction des résultats à l'exportation.
- b) Systèmes de non-rétrocession de devises ou toutes pratiques analogues impliquant l'octroi d'une prime à l'exportation.
- c) Tarifs de transport intérieur et de fret pour des expéditions à l'exportation, prévus par les pouvoirs publics ou sur leur instruction, à des conditions plus favorables que pour les expéditions en trafic intérieur.
- d) Fourniture, par les pouvoirs publics ou leurs institutions, directement ou indirectement par le biais de programmes appliqués sur instruction des pouvoirs publics, de produits ou de services importés ou d'origine nationale destinés à la production de marchandises pour l'exportation, à des conditions plus favorables que la fourniture de produits ou de services similaires ou directement concurrents destinés à la production de produits pour la consommation intérieure, si (dans le cas des produits) ces conditions sont plus favorables que les conditions commerciales (1) dont leurs exportateurs peuvent bénéficier sur les marchés mondiaux.
- e) Exonération, remise ou report, en totalité ou en partie, des impôts directs (2) ou des cotisations de sécurité sociale acquittés ou dus par des entreprises industrielles ou commerciales (3), qui leur sont accordés spécifiquement au titre de leurs exportations.
- f) Déductions spéciales directement liées aux exportations ou aux résultats obtenus à l'exportation qui, dans le calcul de l'assiette des impôts directs, viennent en sus de celles accordées pour la production destinée à la consommation intérieure.
- g) Exonération ou remise, au titre de la production ou de la distribution des produits exportés, d'un montant d'impôts indirects (2) supérieur à celui des ces impôts perçus au titre de la production et de la distribution de produits similaires lorsqu'ils sont vendus pour la consommation intérieure.
- h) Exonération, remise ou report des impôts indirects en cascade perçus à des stades antérieurs (2) sur les biens ou services utilisés pour la production des produits exportés, dont les montants sont supérieurs à ceux des exonérations, remises ou reports des impôts indirects en cascade similaires perçus à des stades antérieurs sur les biens ou services utilisés pour la production de produits similaires vendus pour la consommation intérieure toutefois, l'exonération, la remise ou le report des impôts indirects en cascade perçus à des stades antérieurs pourront être accordés pour les produits exportés, même s'ils ne le sont pas pour les produits similaires vendus pour la consommation intérieure, si les impôts indirects en cascade perçus à des stades antérieurs frappent des intrants consommés dans la production du produit exporté (compte tenu de la freinte normale) (4). Ce point sera interprété conformément aux directives concernant la consommation d'intrants dans le processus de production qui figurent à l'annexe II de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.
- i) Remise ou ristourne d'un montant d'impositions à l'importation (2) supérieur à celui des impositions perçues sur les intrants importés consommés dans la production du produit exporté (compte tenu de la freinte normale) ; toutefois, dans des cas particuliers, une entreprise pourra utiliser comme intrants de remplacement des intrants du marché intérieur en quantité égale à celle des intrants importés et ayant les mêmes qualités et caractéristiques afin de bénéficier de cette disposition, si les opérations d'importation et les opérations d'exportation correspondantes s'effectuent les unes et les autres dans un intervalle de temps raisonnable qui n'excédera pas deux ans. Ce point sera interprété conformément aux directives concernant la consommation d'intrants dans le processus de production qui figurent à l'annexe II de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires et aux directives à suivre pour déterminer si des systèmes de ristourne sur intrants de remplacement constituent des subventions à l'exportation, qui figurent à l'annexe III de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.

- j) Mise en place par les pouvoirs publics (ou par des organismes spécialisés contrôlés par eux) de programmes de garantie ou d'assurance du crédit à l'exportation, de programmes d'assurance ou de garantie contre la hausse du coût de production des produits exportés, ou de programmes contre les risques de change, à des taux de prime qui sont insuffisants pour couvrir, à longue échéance, les frais et les pertes au titre de la gestion de ces programmes.
- k) Prise en charge par les pouvoirs publics (ou par des organismes contrôlés par eux et/ou agissant sous leur autorité) de tout ou partie des frais supportés par des exportateurs ou des organismes financiers pour se procurer du crédit, dans la mesure où ces actions servent à assurer un avantage important sur le plan des conditions du crédit à l'exportation.
- l) Toute autre charge pour le Trésor public qui constitue une subvention à l'exportation au sens de l'article XVI du GATT 1994.

Notes à la liste indicative de subventions à l'exportation

1. L'expression « conditions commerciales » signifie qu'il y a liberté de choix entre les produits nationaux et les produits importés et que seuls interviennent à cet égard les critères commerciaux.

2. Aux fins du présent Accord :

L'expression « impôts directs » désigne les impôts sur les salaires, bénéfiques, intérêts, loyers, redevances et toutes autres formes de revenu, ainsi que les impôts sur la propriété immobilière

L'expression « impositions à l'importation » désigne les droits de douane, autres droits et autres prélèvements fiscaux non énumérés ailleurs dans la présente note, qui sont perçus à l'importation

L'expression « impôts indirects » désigne les taxes sur les ventes, droits d'accise, taxes sur le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée, impôts sur les concessions, droits de timbre, droits de mutation, impôts sur les stocks et l'équipement, et ajustements fiscaux à la frontière, ainsi que toutes les taxes autres que les impôts directs et les impositions à l'importation

Les impôts indirects « perçus à des stades antérieurs » sont les impôts perçus sur les biens ou services utilisés directement ou indirectement pour la production du produit

Les impôts indirects « en cascade » sont des impôts frappant des stades multiples, qui sont perçus lorsqu'il n'existe pas de mécanisme de crédit ultérieur d'impôt pour le cas où des biens ou services imposables à un certain stade de production sont utilisés à un stade de production ultérieur

La « remise » des impôts englobe les restitutions ou abattements d'impôts ;

La « remise ou ristourne » englobe l'exonération ou le report, en totalité ou en partie, des impositions à l'importation.

3. Les Parties reconnaissent que le report ne constitue pas nécessairement une subvention à l'exportation lorsque, par exemple, des intérêts appropriés sont recouverts. Les Parties réaffirment le principe selon lequel les prix des produits, dans les transactions entre des entreprises exportatrices et des acheteurs étrangers qu'elles contrôlent ou qui sont soumis à un même contrôle qu'elles, devraient, aux fins de la fiscalité, être les prix qui seraient pratiqués entre des entreprises indépendantes agissant dans des conditions de pleine concurrence. Toute Partie pourra appeler l'attention d'une autre Partie sur les pratiques administratives ou autres qui peuvent contrevenir à ce principe et qui se traduisent par une économie notable d'impôts directs dans les transactions à l'exportation. Dans de telles circonstances, les Parties s'efforceront normalement de régler leurs différends en recourant aux voies que leur ouvrent les conventions fiscales bilatérales, ou à d'autres mécanismes internationaux particuliers, sans préjudice des droits et obligations des Parties en vertu du présent Accord, y compris le droit de consultation institué aux termes de la phrase précédente. Le point (e) n'a pas pour objet de limiter la possibilité, pour une Partie, de prendre des mesures en vue d'éviter la double imposition de revenus de source étrangère perçus par ses entreprises ou par les entreprises d'une autre Partie.

4. Le point (h) ne s'applique pas aux systèmes de taxe sur la valeur ajoutée ni aux ajustements fiscaux à la frontière qui en tiennent lieu ; le problème de la remise excessive de taxes sur la valeur ajoutée relève exclusivement du point (g).

ANNEXE II

DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX MESURES D'AIDE

Les mesures d'aide existantes qui sont incompatibles avec l'Accord devront être éliminées dès l'entrée en vigueur du présent Accord, sauf dans les cas visés aux sections A et B ci-après. L'aide pour laquelle un engagement a été pris avant l'entrée en vigueur de l'Accord peut être accordée après l'entrée en vigueur de celui-ci à condition que soient respectés les arrangements indiqués au paragraphe 3 de l'Acte final des négociations concernant le présent Accord.

A. AIDES À LA RESTRUCTURATION

Des aides peuvent être accordées conformément à la notification ci-après faite au Groupe de travail du Conseil sur la construction navale :

- i) Le programme actuel de la République de Corée concernant Daewoo et KSEC, décrit dans le document [C/WP6(91)58].
- ii) Les aides à la restructuration accordées en Belgique, en Espagne et au Portugal, sur lesquelles des informations sont données dans le document [C/WP6(93)31] et dans la note d'accompagnement 1 de la présente annexe.

B. RÈGLEMENTATIONS ET PRATIQUES PUBLIQUES

Lois des Etats-Unis sur le cabotage

1. Les Etats-Unis se réservent le droit de maintenir les obligations de construction nationale édictées dans les lois publiques visées dans la note d'accompagnement 2 de la présente annexe.

2. En ce qui concerne les lois des Etats-Unis sur le cabotage qui réservent le marché national aux chantiers nationaux, les dispositions ci-dessous seront appliquées :

- a) Toutes les obligations de construction, de reconstruction ou de réparation nationale édictées dans les lois des Etats-Unis autres que celles spécifiées dans la note d'accompagnement 2 de la présente annexe (ci-après dénommées « lois sur le cabotage ») et qui sont incompatibles avec l'Accord seront éliminées dès l'entrée en vigueur de l'Accord.
- b) Reconnaissant qu'une dérogation permanente au titre des lois sur le cabotage pourrait compromettre l'équilibre des droits et des obligations des Parties découlant de l'Accord et qu'elle est inacceptable pour les autres Parties, les Parties conviennent que des mesures de réaction peuvent être prises selon les modalités ci-après et conviennent de la procédure spéciale d'examen et de suivi.
- c) Les Etats-Unis acceptent de coopérer à un examen annuel auquel procédera le Groupe des Parties et d'assurer une totale transparence en ce qui concerne la construction de navires sous les lois sur le cabotage, et notamment de fournir des renseignements sur les nouvelles commandes et les contrats approuvés (ces renseignements étant ajustés ultérieurement pour tenir compte des annulations) et les dates de livraison prévues et effectives, par tonnage et par type de navire. Les Etats-Unis fourniront ces renseignements au moins tous les ans et plus fréquemment si on les leur demande ou si

cela est approprié [par exemple lorsqu'il apparaît que des livraisons annuelles prévues et effectives peuvent dépasser le seuil indiqué ci-après sous l'alinéa e)].

- d) Les Etats-Unis estiment que les livraisons moyennes annuelles de navires soumis à l'Accord et construits en application des dispositions des lois sur le cabotage, après adoption de l'Accord, ne dépasseront pas 200 000 tb.
- e) Le Groupe des Parties suivra avec attention les renseignements fournis au titre de l'alinéa c) ci-dessus. Il peut, par consensus moins une voix, procéder à des déterminations et autoriser l'adoption de mesures de réaction comme indiqué aux alinéas (i) et (ii) ci-après.
 - i) Dans un délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'Accord :

S'il détermine que les livraisons prévues ou effectives au cours d'une année quelconque après l'entrée en vigueur du présent Accord dépassent 200 000 tb¹⁶ et que ces livraisons compromettent sensiblement l'équilibre des droits et des obligations découlant de l'Accord, le Groupe des Parties peut autoriser une ou plusieurs Parties lésées à prendre des mesures de réaction (par exemple, instaurer un droit ou une restriction sur les offres ou les contrats) à l'égard des chantiers qui, l'année durant laquelle le seuil est dépassé, ont bénéficié de la construction de navires de cabotage, l'objectif étant d'assurer une perte des opportunités de vente comparable à celle qui résulte des livraisons de navires de cabotage en excédent du seuil.

Aux fins du présent alinéa, les livraisons prévues ou effectives pour une année quelconque en excédent du seuil, tel qu'il est défini ci-dessus, établissent une présomption réfragable d'une pratique qui compromet sensiblement l'équilibre des droits et des obligations découlant du présent Accord.

- ii) Plus de trois ans après l'entrée en vigueur de l'Accord :

S'il détermine que les livraisons prévues ou effectives compromettent sensiblement l'équilibre des droits et des obligations découlant de l'Accord, le Groupe des Parties peut autoriser une ou plusieurs Parties lésées à prendre des mesures de réaction (par exemple, instaurer un droit ou une restriction sur les offres ou les contrats), à l'égard des chantiers navals bénéficiant de la construction de navires de cabotage, l'objectif étant d'assurer une perte des opportunités de vente ou d'autres avantages commerciaux comparable à celle qui résulte des livraisons de navires de cabotage.

Le présent alinéa établit une présomption selon laquelle l'équilibre des droits et des obligations découlant du présent Accord est sensiblement compromis. Cette présomption est réfragable.

- f) Si les Etats-Unis estiment que le niveau, le type ou la durée des mesures prises par une Partie ou des Parties en vertu de l'alinéa e) entraînent une plus forte diminution des opportunités de vente pour ses chantiers que celle causée par la livraison des navires destinés au cabotage, ils peuvent invoquer la procédure de règlement des différends par un Groupe spécial prévue à l'annexe IV de l'Accord. Le Groupe spécial déterminera si les mesures prises en vertu de l'alinéa e) sont disproportionnées ou excessives et formulera les recommandations appropriées. Les mesures prises par les Parties doivent être conformes aux recommandations du Groupe spécial.
- g) Dans le cadre du premier examen triennal prévu à l'article 11 de l'Accord et dans un délai suffisant avant ledit examen, le Groupe des Parties examinera si les conditions ayant conduit à formuler la section B de l'annexe II existent encore et si les mesures prévues au titre de l'alinéa e) ci-dessus sont suffisantes pour maintenir l'équilibre des droits et des obligations découlant de l'Accord. En se fondant sur cet examen et en ayant pour objectif de maintenir l'équilibre des droits et des obligations découlant de l'Accord, le Groupe des Parties peut décider :
 - de modifier les dispositions de l'alinéa e) ;
 - de retirer d'autres droits prévus par l'Accord ;
 - d'autoriser le retrait de concessions au titre du GATT ;

- de prendre toute autre mesure appropriée.
- h) Si à l'issue de l'examen prévu à l'alinéa g) une Partie estime toujours que les mesures de réaction auxquelles elle peut recourir ne sont pas satisfaisantes, elle peut se retirer du présent Accord trois mois après avoir notifié sa décision à cet effet au Groupe des Parties. Une Partie habilitée à prendre les mesures de réaction mentionnées plus haut peut se prévaloir des mêmes procédures de retrait à tout moment, à l'expiration d'un délai de quatre ans à compter de l'entrée en vigueur du présent Accord, si la section B de l'annexe II reste en vigueur.

NOTES D'ACCOMPAGNEMENT DE L'ANNEXE II

Note 1. Point A. ii) : Aides à la restructuration

- a) Les sommes totales des aides prises en compte dans les plans de restructuration indiqués au point A. ii) sont les suivantes :

Espagne : 180 milliards de pesetas

Portugal : 17.7 millions de contos

Belgique : 2 369 millions de francs belges

- b) Ce montant global des aides est ventilé de la façon suivante :

- i) Aides au titre des mesures sociales faisant l'objet d'une exemption dans l'annexe I B.1.h.
 - ii) Aides au titre des coûts de restructuration encourus avant la date de la signature du présent Accord, auxquelles se sont engagés les gouvernements nationaux respectifs et qui ont été approuvées par la Commission de la Communauté européenne avant cette date, mais qui n'ont pas été versées en raison de problèmes budgétaires.
 - iii) Autres aides au titre des mesures de restructuration, engagées et versées, sur la base des coûts encourus avant le 1er janvier 1996.
 - iv) Aides au titre des mesures de restructuration versées après le 1er janvier 1996, ventilées en deux catégories :
 - aides à l'investissement ;
 - toute aide au titre de mesures sociales n'ayant pas fait l'objet d'une exemption dans l'annexe I.B.1.h.
- c) Conformément à l'article 4 1.b. du présent Accord, la Communauté européenne fournira au Groupe des Parties les renseignements ventilant les montants mentionnés au point a) ci-dessus entre les catégories visées au point b. ci-dessus pour lui permettre de suivre les plans de restructuration.
- d) La Communauté européenne peut déclarer que les aides versées après le 1er janvier 1996 et ne relevant pas des points b. i) et ii) ci-dessus seront plafonnées avec des dates limites de versement propres à chaque pays, comme indiqué ci-après :

Pays	Volume d'aide	Date limite de versement
Espagne	10 milliards de pesetas	31 décembre 1998

Portugal	5.2 millions de contos	31 décembre 1998
Belgique	1 320 millions de francs belges	31 décembre 1997

- e) La Commission européenne n'a pas encore reçu tous les renseignements concernant ces plans de restructuration comme l'exige la législation interne communautaire. Lorsqu'elle prendra ses décisions définitives d'autoriser ces aides, la Commission s'assurera que les plafonds et les restrictions indiqués ci-dessus concernant les aides ont été pleinement respectés.

Note 2. Point B: Lois des Etats-Unis sur le cabotage

Les Etats-Unis se réservent le droit de maintenir les obligations de construction nationale édictées dans les lois énumérées ci-après :

- a) Lois interdisant le transport de marchandises entre des points situés aux Etats-Unis sauf sur des navires construits aux Etats-Unis, en possession des documents prévus par la loi américaine et propriété de citoyens des Etats-Unis :

Article 27 de la loi du 5 juin 1920 (41 STAT. 999), modifiée par la loi du 11 avril 1935 (49 STAT. 154) loi du 2 juillet 1935 (49 STAT. 442) article 1 de la loi du 14 juillet 1956 (70 STAT. 544) article 27(a) de la Public Law 85-508 (72 STAT. 351) article 1 de la Public Law 86-583 (74 STAT. 321) Public Law 89-194 (79 STAT. 823) article 1 de la Public Law 86-583 (74 STAT. 321) Public Law 89-194 (79 STAT. 823) Public Law 90-474 (82 STAT. 700) article 1 de la Public Law 92-163 (85 STAT. 486) Section 213 de la Public Law 95-410 (92 STAT. 904) article 4 de la Public Law 96-112 (93 STAT. 848) article 12(49) de la Public Law 97-31 (95 STAT. 157) articles 502 et 504 de la Public Law 97-389 (96 STAT. 1954, 1956) article 6(c)(1) de la Public Law 100-239 (101 STAT. 1782) article 1(a) de la Public Law 100-329 (102 STAT. 588) article 5501(b) de la Public Law 102-587 (106 STAT. 5085).

- b) Lois interdisant le transport de passagers entre des points situés aux Etats-Unis sauf sur des navires construits aux Etats-Unis, en possession des documents prévus par la loi américaine et propriété de citoyens des Etats-Unis :

Article 8 de la loi du 19 juin 1886 (24 STAT. 81) modifiée par l'article 2 de la loi du 17 février 1898 (30 STAT. 248).

- c) Lois stipulant que les dragues doivent être construites et immatriculées aux Etats-Unis :

Article 1 de la loi du 28 mai 1906 (34 STAT. 204) modifiée par l'article 5501(a)(1) de la Public Law 102-587 (106 STAT. 5084).

- d) Lois stipulant que les remorqueurs doivent être construits aux Etats-Unis, en possession des documents prévus par les lois américaines et propriété de citoyens des Etats-Unis pour être autorisés à remorquer des navires en provenance d'un port ou point situé aux Etats-Unis, à destination d'un autre port ou point situé aux Etats-Unis :

Loi révisée N° 4370 (54 STAT. 304) modifiée par l'article 10 de la Public Law 99-307 (100 STAT. 447) article 2 de la Public Law 100-329 (102 STAT. 589).

- e) Bien que les bateaux de pêche destinés à la flotte de pêche d'un pays ne soient pas couverts par le présent Accord, on trouvera ci-après, pour complément d'information, une liste des lois stipulant que les bateaux de pêche, les navires ravitailleurs de la flotte de pêche et les navires-usines opérant dans les eaux des Etats-Unis ou dans leur zone économique exclusive (sauf s'ils opèrent en vertu d'une autorisation donnée en application d'un accord de pêche international en vigueur) doivent être construits aux Etats-Unis et être en possession des documents prévus par la loi américaine et propriété de citoyens des Etats-Unis :

Article 1 de la Public Law 98-89 (97 STAT. 587) modifiée par l'article 301(c) de la Public Law 98-454 (98 STAT. 1734) articles 3(4), (5), 6(a)(6) de la Public Law 100-239 (101 STAT. 1779, 1782) article 301(a)(8) de la Public Law 101-225 (103 STAT. 1921).

ANNEXE III

DROITS APPLICABLES POUR PRIX PRÉJUDICIABLE

A. PRINCIPES DE BASE

1. Les Parties reconnaissent que les pratiques préjudiciables en matière de prix qui permettent de vendre¹⁷ directement ou indirectement des navires d'une Partie visés à l'article 2 de l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes à un ou plusieurs ressortissants ou sociétés d'une autre Partie¹⁸ ou à une ou plusieurs sociétés qui appartiennent¹⁹ à - ou sont contrôlées²⁰ par - ces ressortissants ou ces sociétés²¹ à un prix inférieur à leur valeur normale, sont condamnables si elles causent ou menacent de causer un préjudice important à une branche de production établie sur le territoire d'une Partie ou si elles retardent sensiblement la création d'une branche de production nationale.

2. En vue de neutraliser ou d'empêcher des pratiques préjudiciables en matière de prix, toute Partie pourra imposer au constructeur de tout navire dont le prix est préjudiciable un droit pour prix préjudiciable, dont le montant ne sera pas supérieur à la marge de prix préjudiciable afférente à ce navire.

3. Aucun navire relevant du territoire d'une Partie, vendu à un acheteur d'une autre Partie, ne sera soumis à des droits pour prix préjudiciable du fait qu'il est exonéré des droits ou taxes qui frappent un navire similaire lorsqu'il est vendu à un acheteur de la Partie d'où provient le navire, ou du fait que ces droits ou taxes sont remboursés.

4a) Aucune Partie n'imposera de droit pour prix préjudiciable à un constructeur qui est un ressortissant ou une société d'une autre Partie, à moins qu'elle ne détermine que l'effet de la pratique préjudiciable en matière de prix est tel qu'il cause ou menace de causer un préjudice important à une branche de production nationale établie, ou un retard important dans la création d'une branche de production nationale.

4b) Les Parties pourront, par dérogation à l'alinéa a) du présent paragraphe, autoriser une Partie à imposer à un constructeur un droit pour prix préjudiciable au titre de la vente d'un navire à un acheteur, qui est l'une de ses entreprises ou l'un de ses ressortissants, en vue de compenser une pratique préjudiciable en matière de prix qui cause, ou menace de causer, un préjudice important à une branche de production établie sur le territoire d'une autre Partie qui exporte le navire en cause vers la Partie de l'acheteur.

5. Les Parties conviennent de n'engager une action qu'au titre de la présente annexe pour les transactions donnant lieu à des pratiques préjudiciables en matière de prix qui concernent des navires visés par le présent Accord. Une Partie s'abstiendra d'agir au titre de la présente annexe si un membre quelconque de l'Organisation Mondiale de Commerce qui n'est pas Partie au présent Accord a déjà engagé une action antidumping à l'encontre d'une transaction particulière, en application de l'article VI du GATT 1994 et de l'Accord sur la mise en oeuvre de l'article VI du GATT 1994. Si, après avoir engagé une action au titre de la présente annexe, un membre de l'Organisation Mondiale de Commerce qui n'est pas Partie au présent Accord engage une action antidumping à l'encontre d'une transaction particulière, en application de l'article VI du GATT 1994 et de l'Accord sur la mise en oeuvre de l'article VI du GATT 1994, la Partie qui a engagé une action au titre de la présente annexe la suspendra. Si l'enquête antidumping aboutit à l'adoption de mesures ou à un résultat négatif, une Partie n'engagera ni ne poursuivra une action au titre de la présente annexe. Si l'enquête antidumping n'a pas abouti dans un délai raisonnable, qui ne peut toutefois être inférieur à un an, ou si, au cas où elle a donné un résultat positif, des mesures ne sont pas prises, une Partie au présent Accord peut

ouvrir ou poursuivre une enquête, mais une transaction particulière ne pourra en aucun cas donner lieu à la perception à la fois d'un droit pour prix préjudiciable au titre du présent Accord et d'un droit antidumping au titre du GATT 1994.

B. DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES CONCERNANT LES PRINCIPES DE BASE

Concernant le paragraphe 1

1. Les pratiques préjudiciables occultes en matière de prix qui sont le fait d'établissements associés (à savoir la vente par un acheteur à un prix inférieur au prix facturé par un constructeur auquel il est associé, et également inférieur au prix pratiqué dans le pays de vente) constituent une forme de pratique préjudiciable en matière de prix pour laquelle la marge de prix préjudiciable peut être calculée sur la base du prix auquel les navires sont revendus par l'acheteur.

2. Il est entendu que dans le cas de ventes effectuées à partir d'un pays qui exerce un monopole exclusif ou pratiquement exclusif sur son commerce et où tous les prix intérieurs sont fixés par l'Etat, la détermination de prix comparables aux fins d'application du paragraphe 1 peut soulever des difficultés particulières. Dans ce cas, les Parties pourront éventuellement juger nécessaire de tenir compte du fait qu'une stricte comparaison avec les prix intérieurs pratiqués dans le pays en cause peut ne pas toujours être valable.

Concernant le paragraphe 2

L'existence de pratiques de taux de change multiples peut, dans certains cas, constituer, par le biais d'une dépréciation partielle de la monnaie d'un pays, une forme de pratique préjudiciable en matière de prix qui peut donner lieu à une action au titre du paragraphe 2. Par "pratiques de taux de change multiples" on entend des pratiques qui sont le fait de gouvernements ou sont sanctionnées par des gouvernements.

Concernant le paragraphe 4 b)

Des dérogations au titre des dispositions du paragraphe 4 b) ne seront accordées qu'à la demande de la Partie qui envisage d'appliquer un droit pour prix préjudiciable.

CODE DES PRATIQUES PRÉJUDICIALES EN MATIÈRE DE PRIX DANS LA CONSTRUCTION NAVALE

LES PARTIES,

RECONNAISSANT que les méthodes de lutte contre les pratiques préjudiciables en matière de prix ne devraient pas constituer une entrave injustifiable au commerce international et que des droits destinés à neutraliser les pratiques préjudiciables en matière de prix ne peuvent être utilisés contre ces pratiques que si elles causent ou menacent de causer un préjudice important à une branche de production établie ou si elles retardent sensiblement la création d'une branche de production ;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de mettre en place des procédures équitables et ouvertes sur la base desquelles les affaires de pratiques préjudiciables en matière de prix pourront être examinées à fond ;

DÉSIREUSES d'interpréter les Principes de base et d'élaborer des règles pour leur application en vue d'assurer uniformité et certitude dans leur mise en oeuvre ;

RECONNAISSANT la nécessité de tenir compte de la complexité des transactions concernant les achats de navires et de la manière dont la propriété d'un navire peut être occultée ;

RECONNAISSANT la nature de la construction et de la réparation navales marchandes, qui donnent souvent lieu à une transaction unique concernant un navire et à l'adaptation des activités d'un chantier naval aux fins de la construction d'un navire particulier, et considérant dès lors que les autorités chargées des enquêtes doivent notamment tenir compte de ces caractéristiques de la construction et

de la réparation navales marchandes dans leur évaluation de l'incidence des ventes sur une branche de production nationale ;

Sont convenues de ce qui suit :

Article 1 : Principes

1.1 Un droit pour prix préjudiciable frappant un navire visé à l'article 2 de l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes (« navire ») sera appliqué dans les seules circonstances prévues dans la présente annexe et à la suite d'enquêtes ouvertes²² et menées en conformité avec ses dispositions. Les dispositions qui suivent régissent l'application des Principes de base pour autant que des mesures soient prises dans le cadre d'une législation ou d'une réglementation.

1.2 Les Parties conviennent d'incorporer dans le présent Code les modifications qui pourraient être apportées dans l'avenir à l'Accord sur la mise en oeuvre de l'article VI du GATT 1994. Ces modifications ne seront modifiées que dans la mesure où les caractéristiques particulières de la construction navale marchande l'exigeront.

Article 2 : Détermination de l'existence de pratiques préjudiciables en matière de prix

2.1 Aux fins du présent Accord, un navire doit être considéré comme faisant l'objet d'une pratique préjudiciable en matière de prix, c'est-à-dire comme étant vendu²³ directement ou indirectement à un ou plusieurs ressortissants ou sociétés d'une autre Partie ou à une ou plusieurs sociétés appartenant à ces ressortissants ou à ces sociétés, ou placées sous leur contrôle, à un prix inférieur à sa valeur normale si le prix à l'exportation²⁴ du navire vendu est inférieur au prix comparable pratiqué au cours d'opérations commerciales normales pour un navire similaire vendu à un acheteur du pays exportateur.

2.2 Lorsqu'aucune vente de navires similaires n'a eu lieu au cours d'opérations commerciales normales sur le marché intérieur du pays ou lorsque, du fait de la situation particulière du marché, ces ventes ne permettent pas une comparaison valable, la marge de prix préjudiciable sera déterminée par comparaison avec un prix comparable d'un navire similaire, lorsque celui-ci est exporté vers un pays tiers approprié, à condition que ce prix soit représentatif. Si ces ventes à un pays tiers approprié n'existent pas ou ne permettent pas une comparaison valable, la marge de prix préjudiciable sera déterminée par comparaison avec le coût de production dans le pays d'origine, majoré d'un montant raisonnable pour les frais d'administration et de commercialisation et les frais généraux ainsi que les bénéfices.

2.2.1 Les ventes de navires similaires sur le marché intérieur du pays exportateur ou les ventes à un pays tiers à des prix inférieurs aux coûts de production unitaires (fixes et variables) majorés des frais d'administration et de commercialisation et des frais généraux ne pourront être considérées comme n'ayant pas lieu au cours d'opérations commerciales normales²⁵ en raison de leur prix et ne pourront être écartées de la détermination de la valeur normale que si les autorités²⁶ déterminent que de telles ventes sont effectuées à des prix qui ne permettent pas de couvrir tous les coûts dans un délai raisonnable²⁷. Si les prix qui sont inférieurs aux coûts au moment de la vente sont supérieurs aux coûts moyens pondérés pour la période d'enquête, ils seront censés permettre de couvrir les coûts dans un délai raisonnable.

2.2.1.1 Aux fins du paragraphe 2.2 du présent article, les coûts seront normalement calculés sur la base des documents comptables du constructeur naval faisant l'objet de l'enquête, à condition que ces documents soient tenus conformément aux principes comptables généralement acceptés du pays exportateur et reflètent raisonnablement les coûts liés à la production et à la vente du navire considéré. Les autorités prendront en compte tous les éléments de preuve disponibles concernant la juste répartition des coûts, y compris ceux qui leur seront communiqués par le constructeur naval au cours de l'enquête, à condition que ce type de répartition ait été traditionnellement utilisé par le constructeur naval, en particulier pour établir les durées appropriées d'amortissement et de dépréciation et les charges relatives aux dépenses en capital et autres frais de développement. A moins qu'il n'en ait déjà été tenu compte dans la répartition visée au présent alinéa, les coûts seront ajustés de manière appropriée en fonction des éléments de coût non renouvelables dont bénéficie la

production future et/ou courante, ou des circonstances dans lesquelles les coûts ont été affectés, pendant la durée de l'enquête, par des opérations de démarrage d'une production²⁸.

2.2.2 Aux fins du paragraphe 2.2 du présent article, les montants correspondant aux frais d'administration et de commercialisation et aux frais généraux, ainsi qu'aux bénéfices, seront fondés sur des données réelles concernant la production et la vente, au cours d'opérations commerciales normales, du navire similaire par le constructeur naval faisant l'objet de l'enquête. Lorsque ces montants ne pourront pas être ainsi déterminés, ils pourront l'être sur la base :

- i) des montants réels que le constructeur naval en question a dépensés ou obtenus en ce qui concerne la production et la vente, sur le marché intérieur du pays d'origine, de la même catégorie générale de navires ;
- ii) de la moyenne pondérée des montants réels que les autres constructeurs navals du pays d'origine ont dépensés ou obtenus en ce qui concerne la production et la vente d'un navire similaire sur le marché intérieur de ce pays ;
- iii) de toute autre méthode raisonnable²⁹, à condition que le montant correspondant aux bénéfices ainsi établi n'excède pas le bénéfice normalement réalisé par d'autres constructeurs navals lors de ventes de navires de la même catégorie générale sur le marché intérieur du pays d'origine ; et
- iv) le bénéfice ajouté à la valeur à la construction sera calculé, dans tous les cas, sur la base du bénéfice moyen réalisé au cours d'une période raisonnable³⁰ avant et après la vente qui fait l'objet de l'enquête et devra représenter un bénéfice raisonnable au moment de la vente en cause. Pour ce calcul, toute distorsion qui conduirait à un bénéfice déraisonnable au moment de la vente sera éliminée.

2.2.3 Compte tenu de la longueur des délais qui s'écoulent entre la date du contrat et celle de la livraison des navires, la valeur normale ne devra pas inclure les coûts effectifs qui sont dus à des circonstances extraordinaires (notamment grèves, incendies, catastrophes naturelles) et qui sont sensiblement supérieurs à la hausse des coûts que le constructeur naval pouvait raisonnablement avoir anticipée et prise en compte au moment où ont été fixées les conditions matérielles de la vente³¹.

2.3 Lorsqu'il n'y a pas de prix à l'exportation, ou lorsqu'il apparaît aux autorités concernées qu'on ne peut se fonder sur le prix à l'exportation du fait de l'existence d'une association ou d'un arrangement de compensation entre le constructeur naval et l'acquéreur ou une tierce partie, le prix à l'exportation pourra être calculé sur la base du prix auquel les navires sont revendus pour la première fois à un acquéreur indépendant, ou, si les navires ne sont pas revendus à un acquéreur indépendant ou ne sont pas revendus dans l'état où ils ont été vendus initialement, sur toute base raisonnable que les autorités pourront déterminer.

2.4 Il sera procédé à une comparaison équitable entre le prix à l'exportation et la valeur normale. Elle sera faite au même stade commercial, qui sera normalement le stade sortie chantier, et pour des ventes effectuées à des dates aussi voisines que possible³². Il sera dûment tenu compte dans chaque cas, selon ses particularités, des différences affectant la comparabilité des prix, y compris les différences relatives aux conditions de vente, à la fiscalité, au stade commercial, aux quantités et aux caractéristiques physiques, et de toutes les autres différences dont il est également démontré qu'elles affectent la comparabilité des prix³³. Dans les cas visés au paragraphe 2.3 de l'article 2, il devrait être tenu compte également des frais, droits et taxes compris, exposés entre la vente initiale et la revente, ainsi que des bénéfices. Si, dans ces cas, la comparabilité des prix a été affectée, les autorités établiront la valeur normale à un stade commercial équivalant au stade commercial du prix à l'exportation calculé, ou tiendront dûment compte des éléments que le présent paragraphe permet de prendre en considération. Les autorités indiqueront aux Parties en question quels sont les renseignements nécessaires pour assurer une comparaison équitable, et la charge de la preuve qu'elles imposeront à ces Parties ne sera pas déraisonnable.

2.4.1 Lorsque la comparaison des prix effectuée conformément au présent paragraphe nécessite une conversion de monnaies, cette conversion devrait être opérée en utilisant le taux de change en

vigueur à la date de la vente³⁴, à condition que, lorsqu'une vente de monnaie étrangère sur les marchés à terme est directement liée à la vente à l'exportation considérée, le taux de change pratiqué pour la vente à terme soit utilisé.

2.4.2 Sous réserve des dispositions régissant la comparaison équitable énoncées au paragraphe 2.4 du présent article, l'existence de marges de prix préjudiciables pendant la phase d'enquête sera normalement établie sur la base d'une comparaison d'une valeur normale moyenne pondérée et d'une moyenne pondérée des prix de toutes les transactions à l'exportation comparables, ou par comparaison de la valeur normale et des prix à l'exportation pour chaque transaction. Une valeur normale établie sur la base d'une moyenne pondérée pourra être comparée aux prix de diverses transactions à l'exportation si les autorités constatent que, d'après leur configuration, les prix à l'exportation diffèrent notablement entre divers acheteurs, régions ou périodes et si une explication est donnée quant à la raison pour laquelle il n'est pas possible de prendre correctement en compte ces différences en procédant à une comparaison « entre moyennes pondérées » ou « pour chaque transaction ».

2.5 Lorsque des navires ne sont pas vendus directement à un acquéreur d'une autre Partie mais sont exportés vers cette autre Partie à partir d'un pays intermédiaire, le prix auquel les navires sont vendus au départ du pays d'exportation à l'acquéreur de cette autre Partie sera normalement comparé avec le prix comparable dans le pays d'exportation. Toutefois, la comparaison pourra être effectuée avec le prix dans le pays d'origine si, par exemple, les navires transitent simplement par le pays d'exportation ou ne sont pas produits dans le pays d'exportation ou s'il n'existe pas de prix comparable pour les navires dans le pays d'exportation.

2.6 Dans le présent Accord, l'expression « navire similaire » s'entend d'un navire du même type, destiné à la même utilisation et ayant approximativement les mêmes dimensions que le navire considéré et possédant des caractéristiques très voisines. L'expression « même catégorie générale de navires » désigne un navire du même type et destiné à la même utilisation mais de dimensions assez différentes. Des différences mineures du point de vue des dimensions et des équipements ne modifieront pas la catégorie du navire, mais pourront se traduire par des ajustements appropriés pour les calculs et les comparaisons effectués aux fins de l'application du présent Code.

2.7 Le présent article s'entend sans préjudice de la deuxième disposition complémentaire relative au paragraphe 1 des Principes de base.

Article 3 : Détermination de l'existence d'un préjudice³⁵

3.1 La détermination de l'existence d'un préjudice aux fins de la présente annexe se fondera sur des éléments de preuve positifs et comportera un examen objectif (a) de l'effet exercé par la vente à des prix inférieurs à la normale sur les prix des navires similaires pratiqués sur le marché intérieur, et (b) de l'incidence résultant de ces ventes sur les constructeurs nationaux de navires similaires³⁶.

3.2 Pour ce qui concerne l'effet exercé sur les prix par la vente à des prix inférieurs à la normale, les autorités chargées de l'enquête examineront s'il y a eu de ce fait sous-cotation importante du prix par rapport au prix de navires similaires des producteurs nationaux, ou si cette vente a eu autrement pour effet de déprimer les prix de façon importante ou d'empêcher de manière importante des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites. Un seul ni même plusieurs de ces éléments ne constitueront pas nécessairement une base de jugement déterminante.

3.3 Dans les cas où des ventes de navires en provenance de plus d'un pays feront simultanément l'objet d'enquêtes pour cause de prix préjudiciables, les autorités chargées des enquêtes ne pourront procéder à une évaluation cumulative des effets de ces ventes que si elles déterminent 1) que la marge de prix préjudiciable établie en relation avec les achats en provenance de chaque pays est plus que minimale au sens du paragraphe 5.8 de l'article 5, et 2) qu'une évaluation cumulative des effets de ces ventes est appropriée à la lumière des conditions de concurrence entre les navires vendus par des constructeurs d'autres Parties à ses acheteurs et des conditions de concurrence entre ces navires et les navires similaires construits dans le pays.

3.4 L'examen de l'incidence des ventes à des prix inférieurs à la normale sur la branche de production nationale concernée comportera une évaluation de tous les éléments et indices

économiques pertinents qui influent sur la situation de cette branche, y compris les suivants : diminution effective ou potentielle des ventes, des bénéfices, de la production, de la part de marché, de la productivité, du rendement des investissements, ou de l'utilisation des capacités ; éléments qui influent sur les prix intérieurs ; importance de la marge de prix préjudiciable ; effets négatifs, effectifs ou potentiels, sur la marge d'autofinancement (« cash-flow »), les stocks, l'emploi, les salaires, la croissance, la possibilité de se procurer des capitaux ou l'investissement. Cette liste n'est pas exhaustive, et un seul ni même plusieurs de ces éléments ne constitueront pas nécessairement une base de jugement déterminante.

3.5 Il devra être démontré que la vente à un prix inférieur à la normale, cause, ou a causé, par ses effets, tels que définis aux alinéas 3.2 et 3.4 du présent article, un préjudice au sens où l'entend le présent Accord. La détermination d'un lien de causalité entre la vente à un prix inférieur à la normale et le préjudice causé à la branche de production nationale se fondera sur l'examen de tous les éléments de preuve pertinents dont disposent les autorités. Celles-ci examineront aussi tous les éléments connus autres que la vente à un prix inférieur à la normale qui, au même moment, causent un préjudice à la branche de production nationale, et le préjudice causé par ces autres éléments ne devra pas être imputé à la vente à un prix inférieur à la normale. Les éléments qui pourront être pertinents à cet égard comprennent, entre autres, le volume et les prix des ventes à des prix non inférieurs à la normale, effectuées par des constructeurs d'autres Parties à des acheteurs de la Partie procédant à l'enquête, la contraction de la demande ou les modifications de la configuration de la consommation, les pratiques commerciales restrictives des constructeurs étrangers et nationaux et la concurrence entre ces mêmes constructeurs, l'évolution de la technique, ainsi que les résultats à l'exportation et la productivité de la branche de production nationale.

3.6 L'effet de la vente à un prix inférieur à la normale sera apprécié au regard de la production nationale du produit similaire dès lors que les données disponibles permettent d'individualiser ladite production sur la base de critères tels que le procédé de production, les ventes et les bénéfices des producteurs. S'il n'est pas possible d'effectuer cette individualisation, les effets de la vente à un prix inférieur à la normale seront appréciés en examinant la production du groupe ou de la gamme de produits le (ou la) plus restreint(e) dans lequel (laquelle) figure le produit similaire et pour lequel (laquelle) on dispose des informations nécessaires.

3.7 La détermination concluant à une menace de préjudice important se fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la vente à un prix inférieur à la normale causerait un préjudice doit être clairement prévu et imminent³⁷. Pour déterminer s'il y a menace de préjudice important, les autorités devraient examiner, entre autres, des éléments tels que ceux indiqués ci-après :

- i) capacité suffisante et librement disponible de l'exportateur, ou augmentation imminente et substantielle de cette capacité dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des exportations à des prix inférieurs à la normale sur le marché du pays de l'acheteur, compte tenu de l'existence d'autres marchés d'exportation pouvant absorber des exportations additionnelles et
- ii) exportations sur le marché intérieur de navires à des prix qui ont pour effet de déprimer les prix intérieurs de manière importante ou d'empêcher de façon importante des hausses de ces prix, et probabilité que ces importations entraînent de nouveaux achats auprès d'autres pays.

Un seul de ces éléments ne constituera pas nécessairement en soi une base de jugement déterminante, mais la totalité des éléments considérés doit amener à conclure que d'autres exportations à des prix inférieurs à la normale sont imminentes et que, si l'on ne prend pas de mesures de protection, il en résultera un préjudice important.

3.8 Dans les cas où des ventes à des prix inférieurs à la normale menacent de causer un préjudice, l'application de contre-mesures sera envisagée et décidée avec un soin particulier.

Article 4 : Définition de l'expression « branche de production nationale »

4.1 Aux fins du présent accord, l'expression « branche de production nationale » s'entend de l'ensemble des constructeurs nationaux³⁸ de navires similaires ou de ceux d'entre eux dont les capacités de production cumulées constituent une proportion majeure de la capacité totale de production nationale de ces navires ; toutefois, lorsque des constructeurs sont liés³⁹ aux exportateurs ou aux acheteurs nationaux, ou sont eux-mêmes acheteurs nationaux du navire vendu à un prix prétendument préjudiciable, l'expression « branche de production nationale » pourra être interprétée comme désignant le reste des constructeurs.

4.2 Dans les cas où deux pays ou plus sont parvenus, dans les conditions définies au paragraphe 8 (a) de l'article XXIV du GATT 1994, à un degré d'intégration tel qu'ils présentent les caractéristiques d'un marché unique et unifié, la branche de production de l'ensemble de la zone d'intégration sera considérée comme constituant la branche de production nationale visée au paragraphe 4.1 ci-dessus.

Article 5 : Engagement de la procédure et enquête ultérieure

5.1 Sous réserve des dispositions du paragraphe 5.6 du présent article, une enquête visant à déterminer l'existence, le degré et l'effet de toute pratique de prix prétendument préjudiciable sera ouverte sur demande présentée par écrit par la branche de production nationale ou en son nom.

5.2 La demande présentée au titre du paragraphe 5.1 ne devra pas être déposée plus de six mois après que le demandeur a eu connaissance ou aurait dû avoir connaissance de la vente du navire⁴⁰ dans un cas relevant du point (d)(i) ou (d)(ii) ci-après, et plus de neuf mois à compter du moment indiqué dans un cas relevant du point (d)(iii) ci-après, sous réserve que l'intention d'introduire une demande⁴¹ ait été notifiée au moins six mois à compter du moment indiqué ; mais en tous cas, pas plus de six mois après la livraison du navire. Cette demande devra démontrer :

- a) l'existence d'un prix préjudiciable⁴² ;
- b) l'existence d'un préjudice au sens de la présente annexe ;
- c) l'existence d'un lien de causalité entre la vente à un prix préjudiciable et le préjudice allégué, et
 - i) que, si le navire vendu a donné lieu à une mise en adjudication ouverte⁴³ et le demandeur a été invité à soumissionner, il a effectivement fait une offre et que celle-ci répondait dans une large mesure aux conditions requises (c'est-à-dire, date de livraison et spécifications techniques), ou
 - ii) que, si le navire a été vendu par une autre procédure d'adjudication et le demandeur a été invité à soumissionner, il a effectivement fait une offre et que celle-ci répondait pour l'essentiel aux conditions requises, ou
 - iii) que, en l'absence d'une invitation à soumissionner autrement que dans le cadre d'une mise en adjudication ouverte, le demandeur était capable de construire le navire en question et, s'il avait eu ou aurait dû avoir connaissance de l'achat envisagé⁴⁴, il a fait des efforts manifestes pour conclure une vente avec l'acquéreur conformément aux spécifications de l'offre en question.

Une simple affirmation, non étayée par des éléments de preuve pertinents, ne pourra pas être jugée suffisante pour satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe. La demande contiendra les renseignements qui peuvent raisonnablement être connus du demandeur, sur les points suivants :

- i) l'identité du demandeur et une description du volume et de la valeur de la production nationale de navires similaires par le demandeur. Lorsqu'une demande sera présentée par écrit au nom de la branche de production nationale, ladite demande précisera la branche de production au nom de laquelle elle est présentée en donnant une liste de tous les constructeurs nationaux connus de navires similaires et, dans la mesure du possible, une description du volume et de la valeur de la production nationale de navires similaires que représentent ces constructeurs ;

- ii) une description complète du navire vendu à un prix prétendument préjudiciable, les noms du ou des pays d'origine ou d'exportation en question, l'identité de chaque exportateur ou constructeur étranger connu et l'identité de l'acquéreur du navire en question qui est une société ou un ressortissant de la Partie procédant à l'enquête ;
- iii) les prix auxquels ces navires sont vendus sur le marché intérieur du pays d'origine ou d'exportation (ou, le cas échéant, des renseignements sur les prix auxquels ces navires sont vendus à partir du pays d'origine ou d'exportation à un ou plusieurs pays tiers, ou sur la valeur calculée du navire) et des renseignements sur les prix à l'exportation ou, le cas échéant, sur les prix auxquels ces navires sont revendus pour la première fois à un acheteur indépendant de l'autre pays ;
- iv) l'effet de la vente à un prix prétendument préjudiciable sur les prix du navire similaire sur le marché intérieur et l'incidence de cette vente sur la branche de production nationale, démontrée par des éléments et indices pertinents au regard de la situation de cette branche, tels que ceux énumérés aux paragraphes 3.2 et 3.4 de l'article 3.

5.3 Les autorités examineront l'exactitude et l'adéquation des éléments de preuve fournis dans la demande en vue de déterminer si ces éléments de preuve sont suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête.

5.4 Une enquête ne sera ouverte conformément au paragraphe 5.1 que si les autorités ont déterminé, en se fondant sur un examen du degré de soutien ou d'opposition à la demande exprimé par les constructeurs nationaux du navire similaire, que la demande a été présentée par la branche de production nationale ou en son nom⁴⁵. La demande sera réputée être présentée « par la branche de production nationale ou en son nom » si elle est soutenue par les constructeurs nationaux dont les capacités de production cumulées représentent plus de 50 pour cent de la capacité de production totale de navires similaires de la fraction de la branche de production nationale exprimant son soutien ou son opposition à la demande. Toutefois, il ne sera pas ouvert d'enquête lorsque les constructeurs nationaux soutenant expressément la demande représenteront moins de 25 pour cent de la capacité de production totale des constructeurs nationaux capables de construire des navires similaires.

5.5 Les autorités éviteront, sauf si une décision a été prise d'ouvrir une enquête, de rendre publique la demande d'ouverture d'une enquête. Toutefois, avant de procéder à l'ouverture d'une enquête, à la suite d'une demande ou conformément au paragraphe 5.6 ci-dessous, les autorités aviseront le gouvernement du pays exportateur concerné.

5.6 Si, dans des circonstances spéciales, les autorités concernées décident d'ouvrir une enquête sans être saisies d'une demande présentée par écrit à cette fin par une branche de production nationale ou en son nom, elles n'y procéderont que si elles sont en possession d'éléments de preuve suffisants quant à l'existence de pratiques de prix préjudiciables, d'un préjudice et d'un lien de causalité et au fait qu'un membre de la branche de production prétendument victime d'un préjudice satisfait aux critères énumérés au paragraphe 5.2(d), pour justifier l'ouverture d'une enquête.

5.7 Les éléments de preuve relatifs au prix préjudiciable ainsi qu'au préjudice seront examinés simultanément (a) pour décider si une enquête sera ouverte ou non, et (b) par la suite, pendant l'enquête.

5.8 Une demande présentée au titre du paragraphe 5.1 sera rejetée et une enquête sera clôturée dans les meilleurs délais dès que les autorités concernées seront convaincues que les éléments de preuve relatifs soit au prix préjudiciable soit au préjudice ne sont pas suffisants pour justifier la poursuite de la procédure. La clôture de l'enquête sera immédiate dans les cas où les autorités détermineront que la marge de prix préjudiciable est minime ou que le préjudice est négligeable. La marge de prix préjudiciable sera considérée comme minime si elle est inférieure à 2 pour cent du prix à l'exportation.

5.9 La décision définitive sur l'ouverture d'une enquête sera prise dans un délai de 45 jours à compter de la date de dépôt de la demande, et en cas d'ouverture d'enquête sans dépôt d'une demande écrite, au plus tard dans les six mois après que les autorités chargées de l'enquête auront été - ou auraient dû être - informées de la vente du navire. Dans les cas nécessitant une comparaison

de prix, et où un navire similaire a été livré, les enquêtes doivent être clôturées dans un délai d'un an à compter de leur date d'ouverture.

Pour les cas dans lesquels le navire similaire est en construction, l'enquête prendra fin un an au plus tard à compter de la livraison dudit navire. Les enquêtes faisant intervenir la valeur calculée devront être clôturées dans un délai d'un an à compter de leur date d'ouverture ou de la date de livraison du navire, la date la plus tardive étant prise en compte.

Article 6 : Éléments de preuve

6.1 Toutes les Parties intéressées à l'égard d'une enquête pour prix préjudiciables seront avisées des renseignements que les autorités exigent et se verront ménager d'amples possibilités de présenter par écrit tous les éléments de preuve qu'elles jugeront pertinents⁴⁶ pour les besoins de l'enquête en question.

6.1.1 Un délai d'au moins 30 jours sera ménagé aux exportateurs ou aux constructeurs étrangers pour répondre aux questionnaires utilisés dans une enquête pour prix préjudiciables⁴⁷. Toute demande de prorogation du délai de 30 jours devrait être dûment prise en considération et, si la demande s'appuie sur de motifs justifiés, la prorogation devrait être accordée chaque fois que cela sera matériellement possible.

6.1.2 Sous réserve de l'obligation de protéger les renseignements confidentiels, les éléments de preuve présentés par écrit par une Partie intéressée seront mis dans les meilleurs délais à la disposition des autres Parties intéressées participant à l'enquête.

6.1.3 Dès qu'une enquête aura été ouverte, les autorités communiqueront à l'exportateur et aux autorités du pays exportateur le texte intégral de la demande présentée par écrit conformément au paragraphe 5.1 de l'article 5 et le mettront à la disposition des autres Parties intéressées qui en feront la demande. Il sera tenu dûment compte de l'obligation de protéger les renseignements confidentiels ainsi qu'il est prévu au paragraphe 6.5.

6.2 Pendant toute la durée de l'enquête pour prix préjudiciable, toutes les Parties intéressées auront toutes possibilités de défendre leurs intérêts. A cette fin, les autorités ménageront, sur demande, à toutes les Parties intéressées la possibilité de rencontrer les Parties ayant des intérêts contraires, pour permettre la présentation des thèses opposées et des réfutations. Il devra être tenu compte, lorsque ces possibilités seront ménagées, de la nécessité de sauvegarder le caractère confidentiel des renseignements ainsi que de la convenance des Parties. Aucune Partie ne sera tenue d'assister à une rencontre, et l'absence d'une Partie ne sera pas préjudiciable à sa cause. Les Parties intéressées auront aussi le droit, sur justification, de présenter oralement d'autres renseignements.

6.3 Les renseignements présentés oralement conformément au paragraphe 6.2 ne seront pris en considération par les autorités que dans la mesure où ils seront ultérieurement reproduits par écrit et mis à la disposition des autres Parties intéressées, ainsi qu'il est prévu à l'alinéa 6.1.2.

6.4 Chaque fois que cela sera matériellement possible, les autorités ménageront en temps voulu à toutes les Parties intéressées la possibilité de prendre connaissance de tous les renseignements pertinents pour la présentation de leurs dossiers qui ne sont pas confidentiels au sens du paragraphe 6.5 et que les autorités utilisent dans leur enquête pour prix préjudiciables elles leur ménageront également la possibilité de préparer leur argumentation sur la base de ces renseignements.

6.5 Tous les renseignements qui sont de nature confidentielle (par exemple parce que leur divulgation avantagerait de façon notable un concurrent ou causerait un tort notable à l'informateur ou à la personne de qui l'informateur tient ces renseignements), ou qui sont fournis à titre confidentiel par des Parties intéressées à une enquête seront, si cette demande s'appuie sur de motifs justifiés, traités comme tels par les autorités. Ces renseignements ne seront pas divulgués sans l'autorisation expresse de la Partie intéressée qui les aura fournis⁴⁸.

6.5.1 Les autorités exigeront des Parties intéressées qui fournissent des renseignements confidentiels qu'elles en donnent des résumés non confidentiels. Ces résumés seront suffisamment détaillés pour permettre de comprendre raisonnablement la substance des renseignements

communiqués à titre confidentiel. Dans des circonstances exceptionnelles, lesdites Parties pourront indiquer que ces renseignements ne sont pas susceptibles d'être résumés. Dans ces circonstances, les raisons pour lesquelles un résumé ne peut être fourni devront être exposées.

6.5.2 Si les autorités estiment qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée, et si celui qui a fourni les renseignements ne veut ni les rendre publics ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, elles pourront ne pas tenir compte des renseignements en question, sauf s'il peut leur être démontré de manière convaincante, de sources appropriées, que les renseignements sont exacts⁴⁹.

6.6 Sauf dans les circonstances prévues au paragraphe 6.8, les autorités s'assureront au cours de l'enquête de l'exactitude des renseignements fournis par les Parties intéressées sur lesquels leurs constatations sont fondées.

6.7 Pour vérifier les renseignements fournis ou pour les compléter, les autorités pourront, au besoin, procéder à des enquêtes dans d'autres pays, à condition d'obtenir l'accord des entreprises concernées et d'en aviser les représentants du gouvernement du pays en question, et sous réserve que celui-ci n'y fasse pas opposition. Les procédures décrites dans l'addendum I seront applicables aux enquêtes effectuées dans les pays exportateurs. Sous réserve de l'obligation de protéger les renseignements confidentiels, les autorités mettront les résultats de toute enquête à la disposition des entreprises qu'ils concernent, ou prévoiront leur divulgation à ces entreprises conformément au paragraphe 6.9, et pourront mettre ces résultats à la disposition des requérants.

6.8 Dans les cas où une Partie intéressée refuse de donner accès aux renseignements nécessaires ou ne les communique pas dans un délai raisonnable, ou entrave le déroulement de l'enquête de façon notable, des déterminations positives ou négatives pourront être établies sur la base des données de fait disponibles. Les dispositions de l'addendum II seront observées lors de l'application du présent alinéa.

6.9 Avant d'établir une détermination finale, les autorités informeront toutes les Parties intéressées des faits essentiels examinés qui constitueront le fondement de la décision d'appliquer ou non des mesures définitives. Cette divulgation devrait avoir lieu à temps pour que les Parties puissent défendre leurs intérêts.

6.10 Aux fins du présent Accord, les « Parties intéressées » sont :

- i) un exportateur ou constructeur étranger ou l'acquéreur d'un navire faisant l'objet d'une enquête ou un groupement professionnel ou industriel dont la majorité des membres construisent, exportent ou importent ce genre de navire ;
- ii) le gouvernement du pays exportateur ;
- iii) un constructeur d'un navire similaire dans le pays qui procède à l'enquête ou un groupement professionnel ou industriel dont la majorité des membres construisent des navires similaires dans le pays qui procède à l'enquête.

Cette liste n'empêche pas que la Partie procédant à l'enquête permette aux parties nationales ou étrangères autres que celles qui sont mentionnées ci-dessus d'être considérées comme des Parties intéressées.

6.11 Les autorités donneront aux acheteurs⁵⁰ du navire faisant l'objet d'une enquête la possibilité de fournir des informations utiles à l'enquête concernant les prix préjudiciables, le préjudice, le lien de causalité et les éléments indiqués à l'article 5.2(d).

6.12 Les autorités tiendront dûment compte des difficultés que pourraient avoir les Parties intéressées, en particulier les petites entreprises, à communiquer les renseignements demandés et elles leur accorderont toute l'aide possible.

6.13 Les procédures indiquées ci-dessus n'ont pas pour but d'empêcher les autorités d'une Partie d'agir avec diligence, conformément aux dispositions pertinentes du présent Accord, pour ce qui est

d'ouvrir une enquête, d'établir des déterminations préliminaires ou finales, positives ou négatives, ou d'appliquer des mesures provisoires ou finales.

Article 7 : Instauration et recouvrement de droits pour prix préjudiciable

7.1 La décision d'instaurer ou non un droit pour prix préjudiciable lorsque toutes les conditions requises sont remplies et la décision de fixer le montant du droit pour pratique préjudiciable en matière de prix à un niveau égal à la totalité ou à une partie seulement de la marge de prix préjudiciable incombent aux autorités chargées de l'enquête. Il est souhaitable que l'instauration du droit soit facultative et que le droit soit inférieur à la marge, si ce droit moins élevé suffit à faire disparaître le préjudice subi par la branche de production nationale.

7.2 Le montant du droit instauré pour prix préjudiciable ne dépassera pas la marge de prix préjudiciable définie à l'article 2.

7.3 Si la Partie procédant à l'enquête détermine qu'il est justifié d'instaurer un droit pour prix préjudiciable, elle peut exiger du constructeur qu'il lui verse ce droit dans les 180 jours à compter du jour où le montant lui en a été notifié. Le constructeur disposera d'un délai raisonnablement prorogé pour s'acquitter du paiement dès lors que le paiement dans les 180 jours le rendrait insolvable ou serait incompatible avec une réorganisation sous contrôle judiciaire, auquel cas la Partie pourra exiger le paiement d'intérêts sur le montant du droit impayé, au TICR de la monnaie dans laquelle le droit doit être payé.

7.4 L'obligation faite à un constructeur naval de payer le droit disparaîtra (i) si celui-ci annule la vente qui donne lieu à l'instauration du droit ou s'il se conforme à l'autre mesure équivalente acceptée par l'autorité chargée de l'enquête, ou (ii) si les contre-mesures appliquées conformément à l'article 8, paragraphe 10 de l'Accord, sont venues à expiration.

Article 8 : Avis au public et explication des déterminations

8.1 Lorsque les autorités sont convaincues que les éléments de preuve sont suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête pour prix préjudiciable conformément à l'article 5, la Partie dont le navire fait l'objet de l'enquête et les autres Parties intéressées qui, à la connaissance des autorités chargées de l'enquête, ont un intérêt en la matière, recevront une notification et un avis sera publié. Tout avis au public concernant l'ouverture d'une enquête contiendra des renseignements appropriés ou indiquera qu'il existe un rapport distinct⁵¹ contenant des renseignements appropriés sur les points suivants :

- i) nom et pays du constructeur, des acheteurs, ainsi que description du navire en cause
- ii) date d'ouverture de l'enquête
- iii) base sur laquelle est fondée l'allégation de l'existence d'un prix préjudiciable dans la demande
- iv) résumé des éléments sur lesquels est fondée l'allégation d'un préjudice
- v) adresse à laquelle les Parties intéressées devront faire parvenir leurs représentations
- vi) délais ménagés aux Parties intéressées pour faire connaître leur point de vue.

8.2 Il sera donné avis au public de toute détermination, positive ou négative. L'avis exposera, ou indiquera qu'il existe un rapport distinct exposant, de façon suffisamment détaillée, les constatations et les conclusions établies sur tous les points de fait et de droit jugés importants par les autorités chargées de l'enquête. Cet avis et ce rapport seront communiqués à la Partie dont le navire fait l'objet de la détermination et aux autres Parties intéressées réputées avoir un intérêt en la matière. Tout avis au public relatif aux conclusions comprendra tous les renseignements pertinents sur les points de fait et de droit et les raisons qui ont conduit à l'adoption des mesures décidées, compte dûment tenu de

l'obligation de protéger les renseignements confidentiels. L'avis, ou le rapport, contiendra en particulier les informations énumérées ci-après et exposera les raisons qui ont conduit à accepter ou à rejeter les arguments ou les plaintes des exportateurs et des acheteurs :

- i) le nom du constructeur naval, de l'acheteur, du requérant et du pays exportateur
- ii) une description du type, de la fonction et du tonnage du navire
- iii) la marge de prix préjudiciable fixée et une justification détaillée de la méthode utilisée pour établir et comparer le prix à l'exportation et la valeur normale en vertu de l'article 2
- iv) les considérations relatives à la détermination du préjudice, comme indiqué à l'article 3
- v) les principaux motifs de la détermination.

Article 9 : Contrôle judiciaire

Toute Partie dont la législation nationale comporte des dispositions relatives aux mesures applicables en cas de prix préjudiciable doit avoir des instances ou des procédures judiciaires, arbitrales ou administratives en vue, notamment, de contrôler dans les moindres délais les mesures administratives découlant des déterminations finales. Ces instances ou procédures seront indépendantes des autorités chargées de la détermination en question.

Article 10 : Mesures applicables en cas de prix préjudiciable pour le compte d'un pays tiers

10.1 L'imposition pour le compte d'un pays tiers de mesures pour cause de prix préjudiciable sera demandée par les autorités de ce pays tiers.

10.2 Une telle demande s'appuiera sur des renseignements concernant les prix, démontrant qu'un navire est (ou a été) vendu à un prix préjudiciable, et sur des renseignements détaillés démontrant que le prix prétendument inférieur à la valeur normale cause ou a causé un préjudice à la branche de production nationale concernée du pays tiers. Le gouvernement du pays tiers prêtera son concours aux autorités du pays de l'acquéreur pour qu'elles puissent obtenir tout complément d'information qu'elles estimeraient nécessaire.

10.3 Lorsqu'elles examineront une telle demande, les autorités du pays de l'acquéreur prendront en considération les effets du prix prétendument préjudiciable sur l'ensemble de la branche de production concernée dans le pays tiers ; en d'autres termes, le préjudice ne sera pas évalué seulement en fonction de l'effet du prix prétendument préjudiciable sur les ventes de la branche de production aux acquéreurs du pays procédant à l'enquête, ou même sur les exportations totales de cette branche de production.

10.4 La décision de poursuivre l'affaire ou de la classer appartiendra au pays de l'acquéreur. Si celui-ci décide qu'il est disposé à prendre des mesures, c'est à lui qu'il incombera de prendre l'initiative de demander l'approbation⁵² du Groupe des Parties.

Article 11 : Consultations

Chaque Partie examinera avec compréhension les représentations adressées par une autre Partie et se prêtera à des consultations au sujet de ces représentations, lorsque celles-ci porteront sur une question concernant l'application de la présente annexe.

Article 12 : Addenda

Les addenda au présent Code en font partie intégrante.

Article 13 : Non-rétroactivité

La présente annexe ne s'applique pas aux navires ayant fait l'objet d'un contrat signé avant la date d'entrée en vigueur de l'Accord, à l'exception des navires ayant fait l'objet d'un contrat après l'ouverture du présent Accord à la signature et devant être livrés plus de cinq ans après la date du contrat. Ces navires relèveront de la présente annexe, à moins que le constructeur ne puisse prouver que le report de la date de livraison était dû à des raisons commerciales normales et ne visait pas à éviter l'application des dispositions de la présente annexe.

Addendum I

PROCÉDURES À SUIVRE POUR LES ENQUÊTES SUR PLACE MENÉES CONFORMÉMENT AU PARAGRAPHE 6.7 DE L'ARTICLE 6

1. Dès l'ouverture d'une enquête, les autorités de la Partie exportatrice et les entreprises notoirement concernées devraient être informées de l'intention de procéder à des enquêtes sur place.
2. Si, dans des circonstances exceptionnelles, il est envisagé d'inclure des experts non gouvernementaux dans l'équipe chargée de l'enquête, les entreprises et les autorités de la Partie exportatrice devraient en être informées. Ces experts non gouvernementaux devraient être passibles de sanctions effectives s'ils ne respectent pas le caractère confidentiel des renseignements recueillis.
3. La pratique normale devrait être d'obtenir l'accord exprès des entreprises concernées de la Partie exportatrice avant de fixer la date définitive de la visite.
4. Les autorités chargées de l'enquête devraient, dès qu'elles ont obtenu l'accord des entreprises concernées, aviser les autorités de la Partie exportatrice des noms et adresses des entreprises qui doivent être visitées, ainsi que des dates convenues.
5. Les entreprises en question devraient être prévenues de la visite suffisamment à l'avance.
6. Les visites ayant pour but d'expliquer le questionnaire ne devraient avoir lieu que si l'entreprise exportatrice le demande. La visite ne pourra être effectuée que si les autorités chargées de l'enquête en avisent les représentants du gouvernement de la Partie en question et sous réserve que celui-ci ne s'y oppose pas.
7. Comme son objet principal est de vérifier les renseignements fournis ou de les compléter, l'enquête sur place devrait avoir lieu après la réception de la réponse au questionnaire, sauf si l'entreprise accepte qu'il en soit autrement, et si le gouvernement de la Partie exportatrice a été informé par les autorités chargées de l'enquête de la visite prévue et ne s'y oppose pas. En outre, la pratique normale devrait être d'indiquer, avant la visite aux entreprises concernées, la nature générale des renseignements qui seront vérifiés et de tous autres renseignements à fournir, ce qui ne devrait pas empêcher, toutefois, de demander sur place de plus amples détails à la lumière des renseignements obtenus.
8. Il faudrait, chaque fois que cela sera possible, que les réponses aux demandes de renseignements ou aux questions émanant des autorités ou des entreprises des pays exportateurs, qui sont essentielles à l'aboutissement de l'enquête sur place, soient données avant que la visite ait lieu.

Addendum II

DONNÉES DE FAIT DISPONIBLES AUX FINS DE L'APPLICATION DU PARAGRAPHE 6.8 DE L'ARTICLE 6

1. Dès que possible après l'ouverture de l'enquête, les autorités chargées de l'enquête devraient indiquer de manière détaillée les renseignements que doit fournir la Partie intéressée et la façon dont elle devrait structurer les renseignements dans sa réponse. Les autorités devraient aussi faire en sorte que cette Partie sache qu'au cas où ces renseignements ne seraient pas communiqués dans un délai raisonnable, elles auront toute latitude de fonder leurs déterminations sur les données de fait disponibles, y compris celles que contient la demande d'ouverture de l'enquête émanant de la branche de production nationale.
2. Les autorités peuvent également demander que la Partie intéressée utilise pour sa réponse un support (par exemple, bandes pour ordinateur) ou langage informatique déterminé. Les autorités qui formulent une telle demande devraient examiner si la Partie intéressée est raisonnablement à même d'utiliser pour sa réponse le support ou le langage informatique jugés préférables et ne devraient pas demander à l'entreprise d'utiliser pour sa réponse un système informatique différent de celui qu'elle utilise. Les autorités ne devraient pas maintenir leur demande concernant la communication de la réponse par ordinateur si la comptabilité de la Partie intéressée n'est pas informatisée et si le fait de présenter la réponse comme il est demandé doit se traduire par une charge supplémentaire excessive pour la Partie intéressée, en entraînant par exemple des frais et une gêne supplémentaires déraisonnables. Les autorités ne devraient pas maintenir leur demande concernant la communication de la réponse sur un support ou dans un langage informatique déterminés si la comptabilité de la Partie intéressée n'est pas établie sur ce support ou dans ce langage informatique et si le fait de présenter la réponse comme il est demandé doit se traduire par une charge supplémentaire excessive pour la Partie intéressée, en entraînant par exemple des frais et une gêne supplémentaires déraisonnables.
3. Tous les renseignements vérifiables qui sont présentés de manière appropriée de façon à pouvoir être utilisés dans l'enquête sans difficultés indues et qui sont communiqués en temps utile et, le cas échéant, sur le support ou dans le langage informatique demandés par les autorités, devraient être pris en compte lors des déterminations. Si une Partie intéressée n'utilise pas pour sa réponse le support ou le langage informatique jugés préférables mais que les autorités constatent que les circonstances visées au paragraphe 2 sont réunies, ce fait ne devrait pas être considéré comme entravant le déroulement de l'enquête de façon notable.
4. Dans les cas où les autorités ne sont pas en mesure de traiter les renseignements s'ils sont fournis sur un support déterminé (par exemple, bandes pour ordinateur), les renseignements devraient être fournis par écrit ou sous toute autre forme acceptable pour lesdites autorités.
5. Le fait que les renseignements fournis ne sont pas idéalement les meilleurs à tous égards ne saurait donner valablement motif de les ignorer aux autorités, à condition que la Partie intéressée ait agi au mieux de ses possibilités.
6. Si des preuves ou des renseignements ne sont pas acceptés, la Partie qui les a communiqués devrait être informée immédiatement des raisons de leur rejet et avoir la possibilité de fournir des explications complémentaires, dans un délai raisonnable, compte dûment tenu des délais fixés pour la durée de l'enquête. Si ces explications ne sont pas jugées satisfaisantes par les autorités, les raisons du rejet des éléments de preuve ou des renseignements en question devraient être indiquées dans les constatations rendues publiques.
7. Si elles sont amenées à fonder leurs déterminations, notamment celles qui ont trait à la valeur normale, sur des renseignements de source secondaire, y compris ceux que contient la demande d'ouverture de l'enquête, les autorités devraient faire preuve d'une circonspection particulière. Elles devraient, dans de tels cas, et lorsque cela sera matériellement possible, vérifier ces renseignements d'après d'autres sources indépendantes à leur disposition - par exemple, en se reportant à des barèmes de prix publiés, à des statistiques officielles des ventes à des acheteurs nationaux et à des statistiques douanières - et d'après les renseignements obtenus d'autres Parties intéressées au cours de l'enquête. Il est évident, toutefois, que si une Partie intéressée ne coopère pas et que, de ce fait,

des renseignements pertinents ne sont pas communiqués aux autorités, il pourra en résulter pour cette Partie une situation moins favorable que si elle coopérait effectivement.

ANNEXE IV

PROCÉDURE DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS EN VERTU DE L'ARTICLE 8

Les dispositions et le règlement de procédure suivants régissent la mise en oeuvre de l'article 8 du présent Accord.

Article 1 : Introduction d'une procédure d'examen par un Groupe spécial

1. Une procédure d'examen par un Groupe spécial est introduite par une demande de constitution d'un Groupe spécial communiquée par écrit et par la voie diplomatique à l'autre partie au différend (ci-après dénommée « partie défenderesse »), ainsi qu'au Groupe des Parties, par l'intermédiaire du secrétariat de ce dernier qui fera office de secrétariat du Groupe spécial à constituer.

2. La demande doit préciser quelle est la partie qui sollicite la constitution d'un Groupe spécial, quelle est la partie défenderesse et quelle est la nature de la plainte, et décrire brièvement le fondement juridique de la plainte de façon à exposer clairement le problème.

3. La partie défenderesse fait remettre un exemplaire de la demande, dans les dix jours suivant la réception de celle-ci, à tout constructeur naval ayant qualité à être participant.

Article 2 : Constructeurs navals participants et autres parties intéressées

1. Tout constructeur naval remplissant les conditions prévues à l'article 8, paragraphe 3 du présent Accord, acquiert la qualité de participant en signifiant par écrit à l'autre partie et au Groupe spécial, par l'intermédiaire de son secrétariat, son intention de prendre part à la procédure dans un délai de 15 jours après réception de la notification de la demande de constitution d'un Groupe spécial.

2. Toute autre partie à l'Accord (ci-après dénommée « partie intéressée »), qui souhaite faire connaître son point de vue sur le différend au Groupe spécial en avise ce dernier, par l'intermédiaire de son secrétariat, dans les 30 jours à compter de la date à laquelle la demande de constitution d'un Groupe spécial a été notifiée au Groupe des Parties.

Article 3 : Mandataires et communication des documents

1. Chaque partie au différend, constructeur naval participant et autre partie intéressée désigne un mandataire pour le (la) représenter au cours des travaux du Groupe spécial et communique les nom et adresse de ce mandataire au Groupe spécial, par l'intermédiaire du secrétariat de ce dernier, ainsi qu'aux autres parties et participants. Une partie au différend procède à cette désignation au moment de la désignation d'un membre du Groupe spécial, par elle-même ou les parties faisant valoir la même position. Une partie intéressée ou un constructeur naval participant procède à cette désignation au moment où il (elle) signifie son intérêt ou son intention de participer.

2. Si une procédure devant un Groupe spécial implique la divulgation d'informations confidentielles concernant les affaires d'un constructeur naval, le Groupe spécial peut exiger que les représentants du constructeur naval participant ne soient pas des salariés, ou ne soient pas sous la direction ou le contrôle professionnels, du constructeur naval et que les représentants s'engagent à préserver la confidentialité de cette information.

3. Tout document soumis par une partie au différend ou par un constructeur naval participant à l'occasion d'une procédure devant le Groupe spécial est remis audit Groupe par l'intermédiaire de son secrétariat et, en même temps, sous réserve des dispositions que le Groupe spécial pourrait adopter en vue de protéger la confidentialité, aux autres parties au différend et aux autres constructeurs navals participants. La partie qui soumet un document doit en informer les autres parties intéressées

et, sous réserve des conditions requises en matière de confidentialité, mettre ces documents à la disposition des autres parties intéressées.

4. Tout document soumis par une partie intéressée est remis au Groupe spécial, par l'intermédiaire du secrétariat de ce dernier, aux parties au différend, ainsi qu'à tout constructeur naval participant et aux autres parties intéressées.

5. Les moyens employés pour communiquer les documents peuvent être la remise par la voie diplomatique aux parties et au Groupe spécial ou la remise en mains propres, la transmission par télécopie ou l'acheminement par courrier international ou envoi postal accéléré, notamment l'envoi exprès à la personne et à l'adresse mentionnées au paragraphe (1) du présent article. Le document est réputé communiqué au moment où il a été reçu.

Article 4 : Délais

1. Si le dernier jour d'un délai est un jour chômé, c'est-à-dire un jour de fermeture légale des administrations de toute partie au différend, le délai est prorogé jusqu'au jour ouvrable suivant.

2. Le Groupe spécial peut, en concertation avec les parties au différend, modifier les délais prescrits dans la présente annexe.

Article 5 : Langues de travail

1. Sous réserve de l'accord des parties au différend et de tout constructeur naval participant, le Groupe spécial détermine la ou les langues utilisées pour la procédure. Au moins une langue officielle de l'OCDE est utilisée.

2. S'il est décidé d'employer plus qu'une langue de travail :

3. Les sentences et décisions visées à l'article 14, que le Groupe spécial aurait rendues dans l'une des langues officielles de l'OCDE, sont traduites dans l'autre langue aux frais du Groupe des Parties.

- a) tout document soumis pendant la durée des travaux d'un Groupe spécial dans une langue qui n'est pas l'une des langues officielles de l'OCDE est accompagné d'une traduction dans l'une des langues officielles. Les documents soumis dans une langue officielle de l'OCDE sont traduits dans une ou plusieurs des autres langues de la procédure selon les instructions données par le Groupe spécial, et
- b) au plus tard 10 jours avant l'audition, chaque partie au différend, chaque autre partie intéressée et chaque constructeur naval participant font connaître au Secrétariat la ou les langue(s) qu'eux-mêmes ou leurs témoins emploieront pendant cette audition, une interprétation simultanée étant assurée.

Article 6 : Constitution du Groupe spécial

1. Le Groupe spécial est composé de deux membres et d'un Président ou, si l'une des parties au différend le souhaite, de quatre membres et d'un Président (ci-après dénommés « membres du Groupe spécial »).

2. Chaque partie au différend désigne un membre du Groupe spécial dans les 30 jours à compter de la date à laquelle la partie défenderesse a reçu notification de la demande de constitution d'un Groupe spécial. Si deux parties ou plus font valoir la même position dans le différend, ou un constructeur naval participant et une ou plusieurs parties, les parties (et, sous réserve de l'accord de sa partie, le participant) désignent conjointement un membre du Groupe spécial. La partie ou les parties faisant valoir la même position qui procèdent à la désignation transmettent le nom du membre du Groupe spécial en question au Secrétariat. Si une partie ou plusieurs parties faisant valoir la même position ne désignent pas un membre dans les 30 jours à compter de la réception, par la partie défenderesse, de la demande de constitution d'un Groupe spécial, le Secrétaire général de l'OCDE, après consultation avec la partie ou les parties en question, choisit dans les sept jours qui suivent un

membre sur une liste de personnes répondant aux conditions requises établie par le Groupe des parties, conformément au paragraphe (5) du présent article (cette liste étant ci-après dénommée « liste du Groupe des Parties »).

3. Dans les 30 jours qui suivent leur désignation, les membres du Groupe spécial choisissent conjointement un Président et, le cas échéant, deux autres membres du Groupe spécial sur la liste établie par le Groupe des Parties. Si les deux membres du Groupe spécial ne sont pas en mesure de s'entendre sur la désignation d'un Président ou de tout autre membre, le Secrétaire général, en consultation avec les deux membres du Groupe spécial, choisis conformément au paragraphe (2) du présent article, choisit le Président et les autres membres du Groupe spécial sur la liste du Groupe des Parties, dans un délai supplémentaire de sept jours. Avec l'accord des parties au différend, les membres du Groupe spécial ou le Secrétaire général peuvent choisir un Président et d'autres membres du Groupe spécial ne figurant pas sur la liste du Groupe des Parties.

4. Tout poste vacant au sein du Groupe spécial est pourvu conformément aux dispositions prévues aux paragraphes (2) et (3) du présent article.

5. Les membres du Groupe spécial sont des personnes ayant une expérience reconnue en droit, en commerce international, ainsi que dans les questions faisant l'objet du présent Accord en général, et ils n'ont aucun lien avec une administration quelle qu'elle soit. La liste des personnes habilitées à faire partie du Groupe spécial est établie par le Groupe des Parties à sa première réunion, et mise à jour lors des réunions ultérieures, à partir des candidatures proposées par les Parties et en fonction des mesures prises conformément à l'alinéa (e) ci-après :

- a) Chaque partie peut présenter jusqu'à quatre personnes remplissant les conditions voulues pour devenir membre du Groupe spécial.
- b) Chaque proposition de candidature est soumise au moins 60 jours avant examen par le Groupe des Parties et accompagnée (i) de renseignements d'ordre biographique exposant les qualifications du candidat et (ii) d'informations sur tous les intérêts financiers et liens qu'il aurait pu avoir ou a actuellement avec l'industrie de la construction et de la réparation navales, les emplois occupés ou les travaux effectués pour une des parties.
- c) Les informations fournies à titre confidentiel en application de l'alinéa (b)(ii) seront tenues confidentielles par leurs destinataires.
- d) Chaque candidat est inclus dans la liste de personnes habilitées à la suite d'une constatation d'éligibilité faite par le Groupe des Parties.
- e) Si une candidature soumise par une partie est jugée irrecevable, est retirée par le candidat ou est retirée par la partie qui la soutient avant ou après inscription sur la liste, ladite partie peut soumettre une nouvelle candidature, qui est examinée immédiatement par le Groupe des Parties.

Article 7 : Impartialité et indépendance du Groupe spécial

1. Les parties et les participants respectent l'impartialité et l'indépendance du Président et des membres du Groupe spécial.

2. Aucun membre ne peut avoir d'intérêt financier dans l'affaire, être employé par l'une des parties au différend ou recevoir des instructions de celle-ci.

3. Aucun membre du Groupe spécial ne peut être un ressortissant de l'une des parties au différend ou, dans le cas de la CE, un ressortissant de l'un des Etats membres de la CE, sauf accord des autres parties.

4. Les membres évitent tout conflit d'intérêts, réel ou apparent. Chaque membre, lors de sa désignation, certifie par écrit l'absence de conflit d'intérêts et, à cette occasion et pendant toute la durée de la procédure, fait connaître tous les éléments de nature à susciter des doutes légitimes sur

son impartialité ou sur son indépendance, y compris la participation à toute affaire connue pour faire l'objet d'un différend entre les parties au titre de l'Accord.

5. Toute partie au différend peut, à tout moment, récuser l'un des membres du Groupe spécial en faisant valoir un doute fondé quant à l'impartialité, l'indépendance, ou l'existence de tout conflit d'intérêts. La récusation est tranchée dans un délai de 15 jours à compter de la notification de cette récusation. Le membre du Groupe spécial récusé peut se retirer ou être révoqué par l'autorité qui l'a désigné en application de l'article 6 sans qu'on puisse en déduire une acceptation de la validité des motifs invoqués pour la récusation. Lorsqu'il n'est pas mis ainsi fin à la désignation récusée, il y est mis fin si la récusation est considérée comme fondée par un membre du Groupe spécial autre qu'un membre désigné par la partie dont émane la récusation.

Article 8 : Confidentialité

1. A moins que les parties au différend et le Groupe spécial n'en décident autrement, seuls le Groupe spécial et ses assistants, si les parties au différend l'ont autorisé à en engager, peuvent prendre part aux délibérations du Groupe spécial, qui sont confidentielles.

2. Les informations confidentielles soumises par écrit ou oralement au Groupe spécial ne sont pas divulguées sans autorisation formelle de la personne ou autorité dont elles émanent.

- a) Le Groupe spécial peut, à la demande de la personne ou autorité en question, (i) subordonner la divulgation à l'existence d'un accord de non-divulgation et(ii) limiter la divulgation aux parties au différend, en excluant tout constructeur naval participant et toute partie intéressée.
- b) Lorsque de telles informations sont demandées au Groupe spécial par une partie ou un constructeur naval participant et que la diffusion de ces informations par le Groupe spécial n'a pas été autorisée, il sera fourni un résumé non confidentiel des informations, agréé par l'autorité ou la personne dont émanent les informations.
- c) Des informations confidentielles ne peuvent être invoquées à l'encontre d'une partie ou d'un constructeur naval participant si leur représentant n'y a pas eu accès.

3. Le Groupe spécial examine toute allégation selon laquelle une partie ou un participant n'aurait pas respecté la confidentialité des travaux et si le Groupe spécial établit qu'il y a eu manquement à l'obligation de confidentialité, il peut tirer, dans sa décision, les conclusions qui s'imposent à l'encontre de la partie ou du participant en cause.

4. Le Président examine toute allégation selon laquelle un autre membre n'aurait pas respecté la confidentialité des travaux du Groupe spécial et s'il établit qu'il y a eu manquement à l'obligation de confidentialité, il peut révoquer l'intéressé, qui est remplacé conformément aux dispositions de l'article 6.

5. Les autres membres du Groupe spécial examinent toute allégation selon laquelle le Président n'aurait pas respecté la confidentialité des travaux et s'ils établissent qu'il y a eu manquement à l'obligation de confidentialité, ils peuvent révoquer le Président, qui est remplacé conformément aux dispositions de l'article 6.

6. Les parties prévoient des mesures juridiques efficaces à l'encontre de leurs ressortissants ou d'autres personnes relevant de leur compétence qui ont divulgué des informations confidentielles obtenues à raison de leur participation aux travaux du Groupe spécial.

Article 9 : Mandat

Les parties au différend disposent d'un délai de 60 jours à compter de la réception de la demande de constitution d'un Groupe spécial pour soumettre conjointement au Groupe un mandat décrivant brièvement la ou les questions en litige. Si les parties ne sont pas en mesure de se mettre d'accord sur un mandat, le Groupe spécial se voit confier le mandat suivant :

« Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes de l'Accord sur les conditions normales de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, l'affaire évoquée dans la demande déposée par [nom de la partie] en vue de créer un Groupe spécial [en date du] et prendre les décisions prévues à cet effet par cet Accord. »

Article 10 : Mémoires

1. Le premier mémoire soumis par chaque partie au différend et par les autres participants comprend un exposé des faits, des arguments et des documents justificatifs étayant leur position. Le premier mémoire soumis par la partie requérante précise également la réparation qu'elle demande.

- a) Les premiers mémoires soumis par la partie requérante ou les parties faisant valoir la même position, y compris un constructeur naval participant, sont déposés dans les 30 jours qui suivent la désignation du Président ou la soumission du mandat du Groupe spécial, la date la plus tardive étant retenue.
- b) Les premiers mémoires soumis par la partie défenderesse ou les parties faisant valoir la même position, y compris tout constructeur naval participant, sont déposés dans les 30 jours qui suivent le dépôt des premiers mémoires soumis par la partie requérante ou les parties faisant valoir la même position.

2. Le deuxième mémoire soumis par chaque partie au différend et par chaque constructeur naval participant est déposé dans les 20 jours qui suivent le dépôt du premier mémoire soumis par la partie défenderesse ou les parties faisant valoir la même position. Il a uniquement pour objet de réfuter les arguments et les éléments de preuve présentés par la partie adverse et fournit les éventuelles justifications complémentaires correspondantes.

3. Les mémoires soumis par les autres parties intéressées sont déposés en même temps que ceux de la partie ou de l'ensemble de parties défendant la position la plus proche de la leur.

4. Dans un délai de 20 jours à compter de l'audition prévue à l'article 12, les parties au différend et les constructeurs navals participants peuvent soumettre d'autres mémoires au Groupe spécial, ainsi que des réponses à toutes les questions ou demandes d'informations complémentaires émanant du Groupe spécial.

Article 11 : Suspension provisoire ou réduction des contre-mesures

1. Une demande en vertu de l'article 8, paragraphe 10.b. ii) de l'Accord présente les éléments de preuve et les arguments en justifiant la probabilité de succès sur le fond et le dommage irréparable que subiraient les constructeurs navals en l'absence de la mesure demandée. Cette demande est transmise à la partie procédant à l'enquête conformément à l'article 3 de la présente annexe.

2. Dans un délai de 20 jours à compter de la date à laquelle la demande a été transmise, la partie procédant à l'enquête soumet sa réponse à la demande de mesure provisoire.

3. Dans un délai de 20 jours à compter de la soumission de la réponse, le Groupe spécial se prononce sur la demande de mesure provisoire. La décision du Groupe spécial comporte les constatations et conclusions visées à l'article 14 de la présente annexe.

4. Toute mesure provisoire accordée par le Groupe spécial cesse automatiquement de produire ses effets lorsque le Groupe spécial se prononce sur le fond sur la question examinée. Si le Groupe spécial maintient des contre-mesures, la période d'application de celles-ci fixée conformément à l'article 8.10 de l'Accord sera considérée comme interrompue durant toute période de suspension provisoire des contre-mesures. Rien dans la présente section ne limite le pouvoir qu'a le Groupe spécial en vertu de l'article 8, paragraphe 10.b. i) de l'Accord d'examiner les demandes concernant l'instauration de contre-mesures.

Article 12 : Auditions

1. Une audition a lieu dans un délai de 21 jours après la date limite fixée pour la réception des deuxièmes mémoires.
2. Tous les membres du Groupe spécial assistent à l'audition.
3. Le secrétariat avise les parties 14 jours à l'avance du lieu, de la date et de l'heure de l'audition.
4. Chaque partie ou ensemble de parties faisant valoir la même position dispose du même temps pendant toute audition pour exposer des éléments de preuve et des arguments. La durée prévue pour l'audition est fixée par le Groupe spécial en consultation avec les parties ou ensemble de parties au différend. Les constructeurs navals participants ont, sous réserve de l'accord de leur partie, le droit de présenter leurs éléments de preuve et arguments à l'audition dans le temps imparti à la partie ou à l'ensemble de parties faisant valoir la même position. Le Groupe spécial, en consultation avec les parties au différend, peut offrir la possibilité à d'autres parties intéressées d'exposer des arguments.

Article 13 : Éléments de preuve

1. Si le différend porte sur une mesure d'aide visée à l'annexe I, ou sur une contre-mesure prévue aux paragraphes 9. b. et 10. b. i) de l'article 8 de l'Accord, les dispositions suivantes s'appliquent :

- a) La partie requérante ou les parties faisant valoir la même position apportent des éléments de preuve suffisants pour établir le bien-fondé *prima facie* de leurs allégations.
- b) La partie défenderesse doit apporter des éléments de preuve suffisants pour établir que ces allégations sont en fait sans fondement.
- c) A tout moment de la procédure, le Groupe spécial peut demander aux parties de produire des documents, des pièces à conviction ou d'autres éléments de preuve dans un délai fixé par lui.
- d) Si une partie ou un autre participant refuse de fournir une information demandée par le Groupe spécial, celui-ci s'appuie sur l'information la plus fiable dont il dispose.
- e) Le Groupe spécial établit la recevabilité, la pertinence, la matérialité et le poids des éléments de preuve apportés.
- f) En prenant toutes les mesures appropriées pour établir les faits, le Groupe spécial peut, si nécessaire, demander l'avis d'experts impartiaux.
- g) Si des témoins doivent être entendus, chaque partie au différend et chaque constructeur naval participant communiquent au Groupe spécial et à la partie ou à l'ensemble de parties adverses, 10 jours au moins avant l'audition, les noms et adresses de leurs témoins, ainsi que l'objet des dépositions de ces derniers.
- h) Les témoignages peuvent également être reçus sous forme de déclarations écrites portant la signature du témoin.
- i) Après clôture de l'audition par le Groupe spécial, aucune partie ne peut soumettre d'autres éléments de preuve.

2. Si le différend porte sur la perception, par une partie, d'un droit pour prix préjudiciable, les dispositions suivantes s'appliquent :

- a) La partie percevant le droit conserve le dossier de la procédure relative au prix préjudiciable, pour le soumettre à l'examen du Groupe spécial. Sauf stipulation contraire par les parties au différend, ou par le constructeur naval et la partie qui perçoit le droit, le dossier comporte :

- i) une copie de toutes les informations soumises aux autorités compétentes ou obtenues par celles-ci dans le cadre de la procédure au titre de l'annexe III, y compris tous les mémorandums gouvernementaux qui reflètent l'analyse des points de droit et de fait et sur lesquels se fonde le processus de décision, et
 - ii) une copie de la décision et de l'ensemble des transcriptions ou procès-verbaux des débats ou auditions.
- b) La partie percevant le droit soumet un index détaillé du dossier et met également ce dossier à la disposition de l'autre ou des autres parties au différend, de tout constructeur naval participant et du Groupe spécial dans un délai de 45 jours à compter de la demande de constitution d'un Groupe spécial. Ce dossier reste disponible pendant toute la durée des travaux du Groupe spécial en un lieu équipé de façon appropriée aux fins de la présente annexe. Toute partie ou tout constructeur participant est autorisé à copier tout extrait du dossier et peut soumettre ledit dossier au Groupe spécial. La partie percevant le droit soumet tout extrait du dossier demandé par le Groupe spécial. Si l'indisponibilité du dossier ne permet pas au Groupe de travail d'opérer efficacement, celui-ci envisage la prorogation de tout délai indiqué dans la présente annexe. Le présent alinéa est soumis aux dispositions du paragraphe (2) de l'article 8.
- c) Conformément au paragraphe 6 de l'article 8 du présent Accord, le Groupe spécial examine l'affaire sur la base des faits portés à la connaissance des autorités de la partie procédant à l'enquête conformément aux procédures nationales appropriées. Si l'équité l'exige, le Groupe spécial peut renvoyer une affaire devant l'autorité chargée de l'enquête pour réexamen à la lumière de preuves qui n'avaient pas été fournies durant l'enquête, sous réserve que ces preuves existaient à l'époque de l'enquête mais n'avaient pu être produites alors avec la diligence voulue.

Article 14 : Décisions

1. Toute sentence ou décision du Groupe spécial est rendue ou prise à la majorité de ses membres.
2. Toute décision du Groupe spécial comporte des constatations sur les faits, des conclusions et leurs motivations.
3. Le Groupe spécial accorde l'importance qui convient à tout avis consultatif et considère comme concluant tout avis définitif ayant force obligatoire rendu par le Groupe des Parties conformément à l'article 5, paragraphe 2, de l'Accord.
4. Dans les 30 jours qui suivent la clôture de l'audition, le Groupe spécial fait connaître sa décision préliminaire aux parties au différend et aux autres participants.
5. Chaque partie ou ensemble de parties et tout constructeur naval participant disposent d'un délai de 20 jours pour soumettre une objection par écrit sur tout point de la décision préliminaire du Groupe spécial qu'ils désapprouvent.
6. Dès réception d'une objection, le Groupe spécial peut solliciter d'autres opinions écrites de toute partie ou de tout autre participant et réexamine sa décision préliminaire.
7. Dans les 180 jours qui suivent la désignation du Président, le Groupe spécial fait connaître sa décision définitive par écrit.
8. A moins que les parties ne parviennent à une autre solution du différend, la décision du Groupe spécial est rendue publique 15 jours après avoir été prononcée.

Article 15 : Frais

Les parties au différend supportent les frais de la procédure, tels qu'ils sont répartis par le Groupe spécial.

Article 16 : Dispositions générales

1. Le Groupe spécial peut compléter son règlement de procédure par d'autres règles, conformément à l'article 8 de l'Accord et aux autres conditions énoncées dans la présente annexe.
2. Aucune communication ne peut avoir lieu entre le Groupe spécial et une Partie, un participant, un expert ou un témoin en l'absence de la partie adverse.
3. Un Groupe spécial qui a rendu une décision appelant une action de la part d'une Partie ou d'un constructeur naval reste constitué aussi longtemps que la décision n'a pas été exécutée, ou pendant un délai raisonnable après la date limite fixée pour l'exécution de la décision, pour le cas où celle-ci, y compris les contre-mesures, donnerait lieu à un différend.

-
- ¹ Il s'agit des « mesures ou pratiques » visées à l'article 1, paragraphes 1 et 2, ainsi qu'au paragraphe 3.
 - ² Aux fins du présent Accord, les termes « interprétation admissible » signifient « méthode de mise en oeuvre admissible ». Pour déterminer si une méthode de mise en oeuvre est admissible, il convient de tenir compte des caractéristiques propres à la construction navale marchande, ainsi que des dispositions du présent Accord qui ont trait aux pratiques préjudiciables, y compris en particulier la disposition prévoyant le paiement de droits pour prix préjudiciable par le constructeur naval concerné. Si le Groupe spécial estime que la disposition pertinente du présent Accord concernant les pratiques de prix préjudiciables admet plusieurs méthodes de mise en oeuvre admissibles, le Groupe des Parties doit, pour empêcher l'apparition de différends ultérieurs, s'efforcer de définir une méthode unifiée de mise en oeuvre, et, si nécessaire, modifier la disposition correspondante.
 - ³ Lorsqu'il s'agit d'un droit soumis à un Groupe spécial pour examen, le délai applicable est celui fixé par le Groupe spécial pour exécution.
 - ⁴ Si la Finlande, la Norvège ou la Suède deviennent membres de la Communauté européenne, elles ne seront pas tenues de ratifier le présent Accord pour qu'il puisse entrer en vigueur. Lors de leur adhésion à la Communauté européenne, leur statut vis-à-vis du présent Accord sera le même que celui des Etats déjà membres de la Communauté européenne. Etant donné l'entrée de la Finlande et de la Suède dans la Communauté européenne au 1er janvier 1995, leur ratification, acceptation ou approbation n'est plus nécessaire.
 - ⁵ Voir la note d'accompagnement 1 de la présente annexe.
 - ⁶ La spécificité sera déterminée conformément aux principes établis à l'article 2 de l'Accord sur les subventions et les mesures compensatoires.
 - ⁷ Voir la note d'accompagnement 3 de la présente annexe.
 - ⁸ C'est le cas lorsqu'on constate que l'octroi d'une subvention, sans être juridiquement subordonné aux résultats à l'exportation, est en fait lié au niveau effectif ou anticipé des exportations ou des recettes d'exportation. Le seul fait qu'une subvention soit accordée aux entreprises exportatrices ne suffit donc pas pour qu'elle soit considérée comme une subvention à l'exportation au sens de la présente disposition.
 - ⁹ Les mesures visées dans la note d'accompagnement 8 de la présente annexe I qui ne constituent pas des subventions à l'exportation ne sont pas interdites par le présent Accord.
 - ¹⁰ Voir la note d'accompagnement 2 de la présente annexe.
 - ¹¹ Voir la note d'accompagnement 3 de la présente annexe.
 - ¹² Voir la note d'accompagnement 4 de la présente annexe.
 - ¹³ Voir la note d'accompagnement 5 de la présente annexe.
 - ¹⁴ Voir la note d'accompagnement 6 de la présente annexe.
 - ¹⁵ Voir la note d'accompagnement 7 de la présente annexe.
 - ¹⁶ Le seuil, pour n'importe quelle année donnée, peut être majoré par report d'un tonnage inutilisé au cours de l'année précédente pour un maximum de 50 000 tb et par utilisation anticipée du volume prévu pour l'année suivante à concurrence de 50 000 tb.
 - ¹⁷ Aux fins de la présente annexe :
 - a) La notion de « vente » désigne l'acte qui confère ou transfère un droit de propriété sur un navire, à l'exception des droits de propriété, tels qu'ils sont définis dans la présente annexe, qui sont conférés ou acquis à seule fin de servir de garantie pour un prêt commercial normal.

- b) Un « droit de propriété » s'entend de tout droit contractuel ou droit de propriété permettant au(x) bénéficiaire(s) de tels droits de tirer profit de l'exploitation d'un navire de manière largement comparable à celle dont un propriétaire peut en tirer profit. Afin de déterminer si cette large comparabilité existe, les autorités chargées de l'enquête examineront les éléments suivants :
- i) les conditions et circonstances de la transaction ;
 - ii) les pratiques commerciales en vigueur dans le secteur ;
 - iii) si le navire, objet de la transaction, est intégré aux activités du ou des bénéficiaires ; et
 - iv) si dans les faits il est probable que le ou les bénéficiaires de tels droits tirent profit, et assument les risques correspondants, de l'exploitation du navire, pendant une proportion appréciable de sa durée de vie.
- c) Le terme « acheteur » désigne toute personne qui acquiert un droit de propriété, y compris par le biais d'un contrat de bail ou d'un contrat à long terme d'affrètement "coque nue", à l'occasion du transfert initial effectué par le constructeur naval, directement ou indirectement, y compris un ressortissant ou une entreprise qui possède ou contrôle un acheteur.
- d) Les termes « acheteur » et « vente » doivent être interprétés en conséquence, étant entendu qu'il peut y avoir plus d'un acheteur pour un même navire.
- 18 Aux fins de la présente annexe, une « société d'une Partie » désigne tout type d'entité juridique, notamment toute société, compagnie, association ou autre organisation légalement constituée selon les lois et les réglementations de ce pays ou d'une subdivision politique dudit pays, indépendamment de la question de savoir si l'entité est organisée ou non à des fins lucratives, si elle est privée ou publique, ou si elle est organisée sur la base d'une responsabilité limitée ou illimitée.
- 19 On entend par « propriété » la détention d'une participation supérieure à 50 pour cent du capital.
- 20 On entend par « contrôle » la faculté effective d'exercer une influence importante sur le comportement d'une société, ce qui est présumé être le cas lorsque la participation au capital atteint 25 pour cent. Si la propriété est établie, on présume, sauf preuve du contraire, qu'il n'existe pas de contrôle distinct de cette société.
- 21 Au sens de la présente annexe, une vente ne peut pas faire l'objet d'une enquête pour cause de prix préjudiciable s'il est établi qu'un acheteur de la Partie d'où provient le navire détient un droit de propriété, à moins qu'il ne soit établi qu'un propriétaire agit sur instruction d'un « acheteur », au sens donné dans la présente annexe, d'une autre Partie, ou que les droits et responsabilités du propriétaire du navire sont assumés d'une autre manière par cet « acheteur ».
- 22 Le terme « ouvertes » tel qu'il est utilisé ci-après se réfère à l'action de procédure par laquelle une Partie ouvre formellement une enquête conformément à l'article 5.
- 23 a) « Vendu à un acheteur de la Partie dont provient le navire » signifie que le navire n'est vendu, au sens de la présente annexe, ni directement ni indirectement à des ressortissants ou à des sociétés d'autres pays, ni à des sociétés appartenant à ces ressortissants ou à ces sociétés, ou placées sous leur contrôle ; b) Les ventes à des acheteurs de la Partie dont provient le navire constituent des « ventes sur le marché intérieur » aux fins de la présente annexe, et leurs prix constituent des « prix intérieurs ».
- 24 Aux fins de la présente annexe, le terme « exportation » désigne la vente d'un navire à un acheteur autre qu'un acheteur de la Partie d'où provient le navire.
- 25 L'expression « opérations commerciales normales » devra avoir le même sens tout au long de l'article 2.
- 26 Dans le présent Code, le terme « autorités » s'entend d'autorités d'un niveau supérieur approprié.
- 27 Aux fins de la présente annexe, le délai raisonnable pris en compte sera de 5 ans.
- 28 L'ajustement effectué pour ce type d'opérations prendra en compte les coûts à la fin de la période de démarrage ou, si cette période est plus longue que la durée de l'enquête, des coûts les plus récents que les autorités peuvent raisonnablement prendre en compte au cours de l'enquête.
- 29 Il ne devra être recouru à « toute autre méthode raisonnable » qu'en l'absence de ventes appropriées sur le marché intérieur. Dans ce cas, on se référera de manière générale, pour l'application du paragraphe 2.2.2., point (iii), aux ventes à l'exportation appropriées du constructeur naval en question ou, en l'absence de telles ventes, à celles d'autres constructeurs du pays d'origine.
- 30 Dans ce contexte, on entendra par « période raisonnable » la période la plus courte possible, qui normalement ne devrait pas dépasser six mois tant avant qu'après la vente qui fait l'objet de l'enquête.
- 31 La charge de la preuve incombera au constructeur naval.
- 32 Par « ventes effectuées à des dates aussi voisines que possible », on entend normalement des ventes réalisées dans les trois mois précédant ou suivant la vente faisant l'objet de l'enquête, ou, faute de ventes de ce genre, dans un délai plus long qui aura été jugé approprié.

- ³³ Il est entendu que certains de ces facteurs peuvent se recouper, et les autorités feront en sorte de ne pas procéder à nouveau à des ajustements qui auront déjà été opérés au titre de cette disposition.
- ³⁴ La date de la vente, aux fins de la présente disposition, est celle à laquelle sont fixées les conditions essentielles de la vente. Cette date est normalement, pour les transactions concernant des navires, la date du contrat. Toutefois, si les conditions matérielles de la vente sont sensiblement modifiées à une autre date, le taux de change à prendre en compte sera le taux en vigueur à la date de la modification. En pareil cas, l'autorité chargée de l'enquête doit prendre les dispositions nécessaires pour tenir compte de tout effet déraisonnable sur la marge de prix préjudiciable qui serait imputable uniquement aux variations du taux de change entre la première date de la vente et la date où est intervenue la modification.
- ³⁵ Dans la présente annexe, le terme « préjudice » s'entend, sauf indication contraire, d'un préjudice important causé à une branche de production nationale, d'une menace de préjudice important pour une branche de production nationale ou d'un retard sensible dans la création d'une branche de production nationale ; il sera interprété conformément aux dispositions du présent article.
- ³⁶ Aux fins de la présente annexe, on englobera dans la catégorie « constructeurs nationaux de navires similaires » les chantiers navals capables de construire un navire similaire avec leurs installations actuelles, ou de les adapter en temps voulu pour construire un navire similaire.
- ³⁷ Par exemple, et non limitativement, il y a des raisons convaincantes de croire qu'il y aura, dans l'avenir immédiat, un accroissement substantiel des ventes de ces navires à des prix inférieurs à la normale à des acheteurs de la Partie procédant à l'enquête.
- ³⁸ Voir la note 36 ci-dessus.
- ³⁹ Aux fins du présent paragraphe, des constructeurs ne seront considérés comme liés à des exportateurs ou à des acheteurs nationaux que (a) si l'un d'eux, directement ou indirectement, contrôle l'autre ; ou (b) si tous deux, directement ou indirectement, sont contrôlés par un tiers ; ou (c) si, ensemble, directement ou indirectement, ils contrôlent un tiers, à la condition qu'il y ait des raisons de croire ou de soupçonner que l'effet de ces liens est tel que le constructeur en question a un comportement différent de celui de constructeurs non liés. Aux fins du présent paragraphe, l'un sera réputé contrôler l'autre lorsque le premier sera en mesure, juridiquement ou dans la pratique, d'exercer une contrainte ou une influence sur le second.
- ⁴⁰ Un constructeur naval est présumé avoir eu ou devoir avoir eu connaissance de la vente à compter de la date à laquelle la conclusion du contrat et des informations très générales concernant le navire ont été rendues publiques dans la presse professionnelle internationale. Cette présomption est réfragable.
- ⁴¹ Cette notification inclut les informations dont le demandeur peut raisonnablement disposer pour identifier la transaction en cause.
- ⁴² Y compris la preuve de l'existence d'un acheteur qui est une société ou un ressortissant de la Partie procédant à l'enquête.
- ⁴³ Aux fins de cette disposition, on entend par « mise en adjudication ouverte » une procédure par laquelle l'acheteur potentiel appelle à soumissionner au moins tous les chantiers connus par lui comme étant en mesure de construire le navire en cause dans le pays de l'acheteur.
- ⁴⁴ Jusqu'à preuve du contraire, le demandeur sera présumé avoir eu ou devoir avoir eu connaissance de l'achat envisagé s'il est prouvé que :
- i) la majorité des membres de la branche de production nationale du pays de l'acheteur potentiel ont fait des efforts auprès de cet acheteur pour enlever le contrat de vente du navire en cause ;
 - ii) des informations générales sur l'achat envisagé pouvaient être obtenues auprès des courtiers, établissements financiers, sociétés de classification, affréteurs, associations professionnelles ou autres entités intervenant normalement dans les opérations de construction navale, avec lesquelles le constructeur avait régulièrement des contacts ou des relations d'affaires.
- ⁴⁵ Les Parties sont conscientes du fait que sur le territoire de certaines Parties, les salariés des constructeurs nationaux de navires similaires ou les représentants de ces salariés peuvent présenter ou soutenir une demande d'ouverture d'enquête au titre du paragraphe 5.1.
- ⁴⁶ Ces éléments de preuve peuvent inclure les conclusions de toute enquête en la matière menée par la Partie du constructeur exportateur, qui seront considérées par l'autorité procédant à l'enquête et versées au dossier de la procédure.
- ⁴⁷ En règle générale, le délai imparti aux exportateurs courra à compter de la date de réception du questionnaire qui, à cette fin, sera réputé avoir été reçu une semaine après le jour où il aura été envoyé à l'intéressé ou transmis au représentant diplomatique approprié du pays exportateur.
- ⁴⁸ Les Parties ont connaissance du fait que, sur le territoire de certaines d'entre elles, une divulgation pourrait être requise par ordonnance conservatoire étroitement libellée.

- ⁴⁹ Les Parties sont convenues que les demandes de traitement confidentiel ne devraient pas être rejetées de façon arbitraire.
- ⁵⁰ Un acheteur présumé pourra fournir des renseignements sur le point de savoir s'il est ou non effectivement acheteur.
- ⁵¹ Dans les cas où les autorités fourniront des renseignements et des explications conformément aux dispositions du présent article dans un rapport distinct, elles feront en sorte que ce rapport soit facilement accessible au public.
- ⁵² L'approbation peut être donnée par consensus moins la voix de la Partie du constructeur naval exportateur.

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 Colombie, la Corée, le Costa Rica, 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, la Lituanie, 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 Türkiye. L'Union européenne participe aux travaux de l'OCDE.

Instruments juridiques de l'OCDE

Environ 460 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 :

- Les **Décisions** sont adoptées par le Conseil et sont juridiquement contraignantes pour tous les Membres, à l'exception de ceux qui se sont abstenus au moment de leur adoption. Elles définissent des droits et des obligations spécifiques et peuvent prévoir des mécanismes de suivi de la mise en œuvre.
- Les **Recommandations** sont adoptées par le Conseil et n'ont pas une portée juridique obligatoire. Elles représentent un engagement politique vis-à-vis des principes qu'elles contiennent, il est attendu que les Adhérents feront tout leur possible pour les mettre en œuvre.
- Les **Documents finaux de substance** sont adoptés individuellement par les Adhérents indiqués plutôt que par un organe de l'OCDE et sont le résultat d'une réunion ministérielle, à haut niveau ou autre, tenue dans le cadre de l'Organisation. Ils énoncent habituellement des principes généraux ou des objectifs à long terme et ont un caractère solennel.
- Les **accords internationaux** sont négociés et conclus dans le cadre de l'Organisation. Ils sont juridiquement contraignants pour les parties.
- **Arrangement, accord/arrangement et autres** : plusieurs autres types d'instruments juridiques de substance 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).