



# Accord sectoriel sur les crédits à l'exportation pour les navires

**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 sectoriel sur les crédits à l'exportation pour les navires*, OECD/LEGAL/5016

Collection : Instruments juridiques de l'OCDE

© OCDE 2018

---

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

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

---

## Date(s)

Noté(e) par le Conseil le 22/03/2002

Adopté(e) le 15/04/2002

Amendé(e) le 08/10/2007

Amendé(e) le 03/07/2008

Amendé(e) le 01/09/2011

## Informations Générales

L'Accord sectoriel sur les crédits à l'exportation pour les navires a été adopté le 15 avril 2002 à l'occasion de la Réunion du Conseil de l'OCDE au niveau des Ministres. L'Accord sectoriel est une convention non contraignante (Gentleman's Agreement) entre les Participants ; il ne constitue pas un acte de l'OCDE au sens de l'Article 5 de la Convention relative à l'OCDE, mais bénéficie du soutien administratif du Secrétariat de l'Organisation. Il figure à l'Annexe 1 de l'Arrangement sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public, et définit des règles communes, notamment en matière de taux d'intérêt et de durée, concernant les crédits à l'exportation de navires bénéficiant d'un soutien public.

## **1. Participation**

Les Participants à l'Accord sectoriel sont l'Australie, l'Union européenne, la Corée, le Japon, la Norvège et la Nouvelle-Zélande.

## **2. Champ d'application**

Le présent Accord sectoriel, qui complète l'Arrangement, définit des lignes directrices spécifiques applicables à l'octroi de crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public au titre de contrats à l'exportation pour :

- a) Les navires de mer de 100 tb et plus, utilisés pour le transport de marchandises ou de personnes, ou pour assurer un service spécialisé (par exemple, navires de pêche, navires-usines, brise-glaces et les dragues qui présentent de manière permanente, de par leur système de propulsion et de direction, toutes les caractéristiques de navigabilité autonome en haute mer), les remorqueurs de 365 kW et plus, et les coques de navires non terminés mais flottants et mobiles. L'Accord sectoriel ne s'applique pas aux navires de guerre. Il ne s'applique pas non plus aux docks flottants ni aux unités mobiles opérant au large ; toutefois, si des problèmes venaient à se poser au sujet de l'octroi de crédits à l'exportation pour ces structures, les Participants à l'Accord sectoriel (ci-après les « Participants »), pourraient, après avoir considéré toute demande justifiée formulée par l'un des Participants, décider que l'Accord sectoriel s'appliquera à ces structures.
- b) La transformation de navires. Il s'agit de la transformation de bâtiment de mer de plus de 1 000 tb pour autant que les transformations effectuées entraînent une modification radicale du plan de chargement, de la coque ou du système de propulsion.
- c) 1) Bien que les navires de type Hovercraft ne soient pas couverts par l'Accord sectoriel, les Participants peuvent accorder des crédits à l'exportation pour les bâtiments de ce type à des conditions équivalentes à celles de l'Accord sectoriel. Ils s'engagent à appliquer cette possibilité avec modération, et dans les cas où il est établi qu'il n'existe pas de concurrence offerte aux conditions de l'Accord sectoriel, à ne pas accorder de telles conditions de crédit pour les navires de type Hovercraft.
  - 2) Dans l'Accord sectoriel, l'"Hovercraft" est défini comme un véhicule amphibie d'au moins 100 tonnes dont la sustentation est assurée uniquement par l'air expulsé du véhicule qui forme une chambre délimitée par une jupe souple sur le pourtour du véhicule et le sol ou la surface de l'eau qui se trouve sous le véhicule, lequel est propulsé et commandé par des hélices ou de l'air pulsé provenant de turbines ou de dispositifs analogues.
  - 3) Il est entendu que l'octroi de crédits à l'exportation à des conditions équivalentes à celles du présent Accord sectoriel sera limité aux Hovercraft utilisés sur les routes maritimes et non terrestres, sauf pour accéder aux installations de terminaux distantes d'au maximum un kilomètre de l'eau.

## **CHAPITRE II : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX CRÉDITS À L'EXPORTATION ET A L'AIDE LIÉE**

### **3. Délai maximum de remboursement**

La durée maximale de remboursement, indépendamment de la catégorie dans laquelle est classé le pays concerné, est de 12 ans à compter de la livraison.

### **4. Versement comptant**

Les Participants exigent que le versement au comptant représente au minimum 20 % du prix du contrat à la livraison.

#### **5. Remboursement du principal et paiement des intérêts**

- a) Le principal d'un crédit à l'exportation est remboursable en versements égaux et réguliers à des intervalles de normalement six mois et d'au maximum 12 mois.
- b) Les intérêts sont payables à intervalles de six mois au plus, le premier versement des intérêts intervenant au plus tard six mois après le point de départ du crédit.
- c) Lorsque des crédits à l'exportation sont fournis à l'appui d'opérations de crédit-bail, le montant cumulé du principal et des intérêts peut être remboursé en versements égaux, au lieu du seul montant du principal, comme indiqué au paragraphe a).
- d) Les intérêts dus après le point de départ du crédit ne sont pas capitalisés.
- e) Tout Participant à cet Accord sectoriel qui a l'intention d'accorder un soutien au paiement d'intérêts selon des modalités différentes de celles visées au paragraphe b) doit en donner notification préalable au moins dix jours civils avant tout engagement, conformément aux dispositions de l'annexe VIII de l'Arrangement.

#### **6. Primes minimums**

Les dispositions de l'Arrangement concernant les primes minimums de référence ne s'appliqueront pas tant qu'elles n'auront pas été revues par les Participants au présent Accord sectoriel.

#### **7. Financement de projets**

Les dispositions figurant à l'article 7 et à l'annexe VII de l'Arrangement ne s'appliqueront pas tant qu'elles n'auront pas été revues par les Participants au présent Accord sectoriel.

#### **8. Aide**

Outre le respect des dispositions figurant dans l'Arrangement, tout Participant qui souhaiterait accorder une aide doit confirmer que le navire ne sera pas exploité sous pavillon de libre immatriculation pendant la durée de remboursement et avoir dûment obtenu l'assurance que le propriétaire final réside dans le pays bénéficiaire, qu'il n'est pas une filiale non opérationnelle d'un intérêt étranger et qu'il s'est engagé à ne pas vendre le navire sans l'accord de son gouvernement.

### **CHAPITRE III : PROCÉDURES**

#### **9. Notification**

Aux fins de transparence, chaque Participant devra non seulement se conformer aux dispositions de l'Arrangement et du Système de notification des pays créanciers de la BIRD/Union de Berne/OCDE mais aussi communiquer chaque année des informations sur son dispositif d'octroi d'aide publique ainsi que sur les modalités d'application du présent Accord sectoriel, y compris des régimes en vigueur.

#### **10. Réexamen**

- a) Le présent Accord sectoriel sera réexaminé chaque année ou à la demande de tout Participant, dans le cadre du Groupe de travail de l'OCDE sur la construction navale et il en sera rendu compte aux Participants à l'Arrangement.

- b) Afin d'assurer une cohérence entre l'Arrangement et le présent Accord sectoriel et compte tenu de la nature de l'industrie de la construction navale, les Participants au présent Accord sectoriel et les Participants à l'Arrangement se consulteront et se concerteront en fonction des besoins.
- c) Lorsque les Participants à l'Arrangement décideront de modifier ledit Arrangement, les Participants au présent Accord sectoriel (ci-après les Participants) examineront cette décision et s'interrogeront sur sa pertinence au regard du présent Accord sectoriel. Dans l'intervalle, les modifications apportées à l'Arrangement ne s'appliqueront pas au présent Accord sectoriel. Au cas où les Participants seraient en mesure d'accepter les modifications apportées à l'Arrangement, ils adresseront un rapport écrit aux Participants à l'Arrangement. Au cas où les Participants ne seraient pas en mesure de les accepter pour ce qui concerne leur application à la construction navale, ils informeront les Participants à l'Arrangement de leurs objections et demanderont à engager avec eux des consultations en vue de trouver un moyen de régler les questions en suspens. Au cas où les deux groupes ne parviendraient pas à se mettre d'accord, c'est le point de vue des Participants qui prévaudra s'agissant de l'application des modifications à la construction navale.

#### **PIÈCE JOINTE : ENGAGEMENTS RELATIFS AUX TRAVAUX**

En sus des travaux futurs relatifs à l'Arrangement, les Participants au présent Accord sectoriel conviennent :

- a) D'établir une liste indicative des types de navires qui sont généralement considérés comme n'étant pas commercialement viables, en tenant compte des dispositions concernant l'aide liée qui figurent dans l'Arrangement.
- b) De revoir les dispositions de l'Arrangement relatives aux primes minimums de référence en vue de les intégrer dans le présent Accord sectoriel.
- c) D'examiner, sous réserve de l'évolution des négociations internationales pertinentes, la possibilité d'inclure d'autres règles applicables en matière de taux d'intérêt minimums y compris un TICR spécial et des taux variables.
- d) D'examiner la possibilité d'appliquer au présent Accord sectoriel les dispositions de l'Arrangement en matière de financement de projet.
- e) De discuter sur le point de savoir si :
  - la date du premier versement du principal ;
  - le concept de durée de vie moyenne

peuvent être utilisés en lien avec le profil de remboursement établi par l'article 5 du présent Accord sectoriel.

## Adhérents\*

### Membres de l'OCDE

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

### Non-Membres

Union Européenne

---

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

## À propos de l'OCDE

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

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

## Instruments juridiques de l'OCDE

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

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

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