



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

Crédits photo : © © Dmytro Tolokonov – Adobe Stock

© 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 sectoriel sur les crédits à l'exportation pour les navires (SSU) est un « Gentlemen's Agreement » entre ses Participants : l'Australie, l'Union Européenne, le Japon, la Corée, la Nouvelle-Zélande et la Norvège. Il ne constitue pas un acte de l'OCDE au sens de l'Article 5 de la Convention relative à l'OCDE. Il prévoit des disciplines spécifiques qui peuvent être appliquées aux crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public pour l'exportation de navires de mer, la transformation de navires et les aéroglisseurs.

L'actuel SSU s'appuie sur une série d'accords antérieurs. Un Accord sur les crédits à l'exportation de navires a été initialement conclu en 1969 - historiquement, le SSU était un accord autonome entre ses Participants qui stipulait les termes et conditions des crédits officiels à l'exportation pour certains types de navires. Par la suite, l'Accord sur les crédits à l'exportation de navires de 1981 a été annexé à une Résolution adoptée par le Conseil de l'OCDE. En 1986, le SSU a été inséré en tant qu'annexe (annexe I) à l'Arrangement sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public (l'Arrangement), même si tous les Participants à l'Arrangement n'étaient pas (et ne sont toujours pas) des Participants au SSU. Depuis lors, le SSU en fait partie intégrante. Il figure désormais à l'annexe IV de l'Arrangement. En 2023, le SSU a été transformé en un accord autonome (c'est-à-dire que si le SSU continue de faire partie intégrante de l'Arrangement, toutes les règles applicables aux navires bénéficiant d'un soutien au titre du SSU figurent à l'annexe IV, sans renvois aux règles figurant dans le corps de l'Arrangement) et le nouveau texte du SSU a été inclus dans l'Arrangement, sans presque aucune modification des règles existantes en matière de crédits à l'exportation pour les navires.

Les discussions relatives au SSU se déroulent sous les auspices du Comité de la construction navale de l'OCDE (anciennement connu sous le nom de Groupe de travail du Conseil sur la construction navale ou GT6), qui bénéficie du soutien administratif du Secrétariat de l'OCDE et du soutien technique du Groupe d'experts informel (GEI) (réactivé en 2023).

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter :
<https://www.oecd.org/fr/echanges/sujets/credits-exportation/arrangement-et-accords-sectoriels/>.
Contact : shipbuilding@oecd.org.

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.

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).