



**COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES ET CERTAINS ÉTATS MEMBRES –
MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS
CIVILS GROS PORTEURS**

**RECOURS DE L'UNION EUROPÉENNE ET DE CERTAINS ÉTATS MEMBRES
À L'ARTICLE 21:5 DU MÉMORANDUM D'ACCORD SUR
LE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UN GROUPE SPÉCIAL

La communication ci-après, datée du 31 juillet 2018 et adressée par la délégation de l'Union européenne à la Présidente de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends.

1. L'Union européenne¹ demande, conformément à l'article 21:5 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémoire d'accord") et à l'article 7.4 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC"), l'établissement d'un groupe spécial doté du mandat type énoncé à l'article 7 du Mémoire d'accord, pour examiner les questions indiquées plus loin. L'Union européenne se réfère également aux "Procédures convenues au titre des articles 21 et 22 du Mémoire d'accord et de l'article 7 de l'Accord SMC", datées du 12 janvier 2012² ("accord sur la chronologie"), qui s'appliquent "aux fins exclusivement du présent différend", et en particulier aux paragraphes 1 et 2 de ces procédures, qui régissent les procédures à suivre par les parties pour demander l'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord dans le présent différend.

2. La présente demande d'établissement d'un groupe spécial concerne un "désaccord", au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, "au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions" de l'Organe de règlement des différends ("ORD") dans l'affaire *CE et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (DS316) ("*CE – Aéronefs civils gros porteurs*").

3. Le 1^{er} juin 2011, l'Organe de règlement des différends ("ORD") a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, sur l'affaire *CE – Aéronefs civils gros porteurs*. Dans les recommandations et décisions de l'ORD, il était demandé à l'Union européenne de se mettre en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne les financements des États membres ("FEM") pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380 ou leurs effets défavorables. Les recommandations et décisions couvraient également certaines mesures relatives aux infrastructures et participations au capital social ainsi qu'un certain nombre de dons régionaux pour le développement.

¹ À moins que le contexte n'en dispose autrement, selon le droit de l'OMC, les références faites à l'Union européenne dans le présent document (et dans tout document ultérieur déposé dans le cadre du présent différend) incluent "certains États membres" (c'est-à-dire la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni) à l'encontre desquels les États-Unis ont engagé la présente procédure de règlement des différends.

² WT/DS316/21.

4. Le 1^{er} décembre 2011, l'Union européenne a informé l'ORD des mesures qu'elle avait prises pour mettre en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD.³ Un désaccord est apparu entre les États-Unis et l'Union européenne concernant le caractère suffisant des mesures de mise en conformité que l'Union européenne avait communiquées à l'ORD. Après des consultations, et à la demande des États-Unis, le 13 avril 2012, l'ORD a soumis la question qui faisait l'objet du désaccord entre les parties à un groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.

5. Le Groupe spécial de la mise en conformité a fait distribuer son rapport le 22 septembre 2016. Les deux parties ont fait appel de ce rapport, et l'Organe d'appel a fait distribuer son rapport le 15 mai 2018.

6. Dans la procédure de mise en conformité, le rapport du Groupe spécial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, confirme que l'Union européenne a assuré une mise en conformité substantielle avec une grande partie des recommandations et décisions de l'ORD. Cependant, dans son rapport, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, le Groupe spécial a également constaté que l'Union européenne ne s'était pas encore pleinement conformée à toutes les recommandations et décisions de l'ORD concernant les effets défavorables découlant du FEM pour l'A380, et a ajouté une recommandation concernant le FEM pour l'A350XWB.

7. Après avoir examiné les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel, l'Union européenne a notifié à l'ORD, le 17 mai 2018, qu'elle avait adopté une série de mesures additionnelles qui assuraient une pleine mise en conformité, conformément à l'article 7.8 de l'*Accord SMC* ("deuxième communication sur la mise en conformité").⁴ Spécifiquement, l'Union européenne a informé l'ORD qu'avec ces mesures elle avait i) retiré les subventions restantes, et/ou ii) pris des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables. Ces mesures mettent l'Union européenne pleinement en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC. Elles constituent les mesures prises pour se conformer qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial.

8. L'Union européenne joint sa deuxième communication sur la mise en conformité en tant qu'annexe A à la présente demande d'établissement d'un groupe spécial. La deuxième communication sur la mise en conformité fait partie intégrante de la présente demande.

9. Comme l'exige l'article 6:2 du Mémoire d'accord, les mesures spécifiques en cause sont indiquées aux points i à xviii de la deuxième communication sur la mise en conformité. Le fondement juridique de la présente demande est que, conformément à l'article 7.8 de l'*Accord SMC*, ces mesures ont permis à l'Union européenne de se mettre pleinement en conformité i) en retirant les subventions restantes, et/ou ii) en prenant des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables, comme cela est spécifiquement exposé dans la deuxième communication sur la mise en conformité.

10. Les États-Unis ont estimé que l'Union européenne ne s'était pas encore pleinement conformée aux recommandations et décisions de l'ORD.⁵ De plus, les États-Unis ont demandé la reprise de la procédure d'arbitrage au titre de l'article 7.10 de l'*Accord SMC* et de l'article 22:6 du Mémoire d'accord, indiquant qu'ils contestaient que les éléments décrits dans la deuxième communication sur la mise en conformité assuraient pleinement la mise en conformité avec les obligations de l'Union européenne dans le cadre de l'OMC.⁶ Conjointement, ces faits ont fait apparaître un "désaccord au sujet de l'existence ou de la compatibilité avec un accord visé de mesures prises pour se conformer" aux recommandations et décisions de l'ORD, au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.

11. Le 29 mai 2018, l'Union européenne a demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis au sujet de ce désaccord, selon les modalités de l'accord sur la chronologie. Les consultations ont eu lieu le 27 juin 2018. Elles n'ont malheureusement pas permis de régler le désaccord.

³ WT/DS316/17.

⁴ WT/DS316/34.

⁵ Déclaration des États-Unis à la réunion de l'ORD du 28 mai 2018.

⁶ Communication des États-Unis au Président du Groupe spécial d'arbitrage datée du 13 juillet 2018.

12. En conséquence, l'Union européenne demande que l'ORD établisse un groupe spécial doté du mandat type énoncé à l'article 7 du Mémoire d'accord, conformément à l'article 21:5 du Mémoire d'accord et, dans la mesure où il est applicable, à l'article 7.4 de l'*Accord SMC*.

13. L'Union européenne note que, en vertu du paragraphe 2 de l'accord sur la chronologie, qui s'applique "aux fins exclusivement du présent différend", les Parties sont convenues d'accepter l'établissement d'un groupe spécial à la première réunion de l'ORD à l'ordre du jour de laquelle la demande d'établissement serait inscrite.

* * *

Annexe A

Deuxième communication sur la mise en conformité

Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs

1. L'Union européenne¹ se réfère aux recommandations et décisions de l'Organe de règlement des différends ("ORD") de l'OMC concernant le différend *Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (WT/DS316) ainsi qu'au rapport du Groupe spécial de la mise en conformité (WT/DS316/RW), modifié par le récent rapport de l'Organe d'appel (WT/DS316/AB/RW)², dans ce même différend.

2. L'Union européenne souhaite informer l'ORD qu'elle a pris des mesures appropriées pour rendre ses mesures pleinement conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC et pour donner suite aux recommandations et décisions de l'ORD. En prenant les mesures appropriées pour rendre les mesures en cause conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC, comme l'exigent l'article 7.8 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") et l'article 19:1 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémoire d'accord"), l'Union européenne a assuré la mise en œuvre intégrale des recommandations et décisions de l'ORD et a donc éliminé toute annulation ou réduction d'avantages imputable à la non-mise en conformité avec ces recommandations et décisions.

3. Dans la présente communication à l'ORD, l'Union européenne emploie l'expression "effets défavorables" avec le même sens qu'aux articles 5, 7.8, 7.9 et 7.10 de l'*Accord SMC*. Conformément à ces dispositions, le fait d'assurer la mise en conformité en retirant la subvention ou en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables permet également d'assurer l'élimination de l'annulation ou de la réduction d'avantages au sens de l'article 5 b) de l'*Accord SMC* et de l'article 22:4, 22:7 et 22:8 du *Mémoire d'accord*.

4. En l'espèce, le rapport entre le fait d'assurer la mise en conformité en retirant la subvention ou en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables, d'une part, et l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages, d'autre part, est également confirmé par:

- 1) le caractère spécifique et unique de la procédure au titre de la Partie III de l'*Accord SMC*;
- 2) les termes spécifiques du recours des États-Unis à l'article 7.9 de l'*Accord SMC* et à l'article 22:2 du *Mémoire d'accord*³ et du recours de l'Union européenne à l'article 22:6 du *Mémoire d'accord*⁴; et,

¹ Lorsque le contexte l'exige, selon le droit de l'OMC, les références faites à l'Union européenne dans le présent document incluent "certains États membres" (c'est-à-dire la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni) à l'encontre desquels les États-Unis ont engagé la présente procédure de règlement des différends.

² Les références faites dans la présente communication au rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, englobent également le rapport de l'Organe d'appel lui-même sur la mise en conformité.

³ WT/DS316/18 ("[L]es États-Unis demandent à l'Organe de règlement des différends ("ORD") l'autorisation de prendre des contre-mesures à l'égard de l'Union européenne ("UE") d'un niveau annuel proportionnel au degré et à la nature des effets défavorables causés pour les intérêts des États-Unis par le fait que l'UE et certains États membres n'ont pas retiré les subventions ou éliminé leurs effets défavorables conformément aux recommandations et décisions de l'ORD. Ce montant correspond à la valeur annuelle des ventes perdues, des importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis détournées du marché de l'UE et des exportations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis détournées des marchés de pays tiers. Le montant sera actualisé chaque année en fonction des données les plus récentes à la disposition du public".) (pas d'italique dans l'original).

⁴ WT/DS316/20.

- 3) les Procédures convenues au titre des articles 21 et 22 du Mémoire d'accord et de l'article 7 de l'Accord SMC qui ont été adoptées par l'Union européenne et les États-Unis aux fins du présent différend le 12 janvier 2012.⁵

5. Étant donné que la présente communication concerne, en partie, le retrait de subventions et/ou l'élimination d'effets défavorables, elle est pertinente pour "le Groupe spécial initial" au sens de l'article 21:5 du Mémoire d'accord, dans les cas où il lui serait demandé, pour la deuxième fois, de rendre une décision concernant un "désaccord", au sens de l'article 21:5.

6. En même temps, étant donné que le présent document concerne aussi l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages, il est également pertinent pour "le Groupe spécial initial" au sens de l'article 22:6 du Mémoire d'accord, en cas de procédure de groupe spécial d'arbitrage.

I Contexte

7. L'Union européenne rappelle que les recommandations et décisions de l'ORD, adoptées en juin 2011, couvrent un certain nombre de subventions, sous forme de financement des États membres ("FEM"), de la France, de l'Allemagne, de l'Espagne et du Royaume-Uni pour le développement de diverses familles d'aéronefs civils gros porteurs d'Airbus ("LCA"). En particulier, dans les recommandations et décisions de l'ORD il était demandé à l'Union européenne de se mettre en conformité avec ses obligations dans le cadre de l'OMC en ce qui concerne le FEM pour l'A300, l'A310, l'A320, l'A330/340, l'A330-200, l'A340-500/600 et l'A380. Les recommandations et décisions couvraient également certaines mesures relatives aux infrastructures et participations au capital social ainsi qu'un certain nombre de dons régionaux pour le développement.

8. Le 1^{er} décembre 2011, l'Union européenne a informé l'ORD des mesures qu'elle avait prises pour mettre en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD.⁶ Un désaccord est apparu entre les États-Unis et l'Union européenne concernant le caractère suffisant des mesures de mise en conformité que l'Union européenne a communiquées à l'ORD. Après des consultations, et à la demande des États-Unis, le 13 avril 2012, l'ORD a soumis la question qui faisait l'objet du désaccord entre les parties à un groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5 du Mémoire d'accord.

9. Le Groupe spécial de la mise en conformité a fait distribuer son rapport le 22 septembre 2016. Les deux parties ont fait appel de ce rapport, et l'Organe d'appel a fait distribuer son rapport le 15 mai 2018.

10. Dans la procédure de mise en conformité, le rapport du Groupe spécial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, confirme que l'Union européenne a assuré une mise en conformité substantielle avec une grande partie des recommandations et décisions de l'ORD.⁷ Cependant, dans son rapport, modifié par le rapport de l'Organe d'appel, le Groupe spécial a également constaté que l'Union européenne ne s'était pas encore pleinement conformée à toutes les recommandations et décisions de l'ORD concernant les effets défavorables découlant du FEM pour l'A380, et a ajouté des recommandations et des décisions concernant le FEM pour l'A350XWB (pour lesquelles l'Union européenne devait encore obtenir un délai raisonnable pour se mettre en conformité, au sens de l'article 21:3 du Mémoire d'accord).

11. Pour déterminer les mesures appropriées pour rendre ces autres mesures additionnelles conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC, l'Union européenne a tenu compte de tous les éléments des recommandations et décisions de l'ORD, ainsi que des indications données par l'Organe d'appel sur la teneur et la nature de l'obligation de mise en conformité applicable au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC. En particulier, elle note que l'Organe d'appel a confirmé qu'un Membre dont il avait été constaté qu'il avait agi d'une manière incompatible avec les articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC pouvait assurer la mise en conformité au titre de l'article 7.8 soit i) en retirant la subvention, soit ii) en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables de

⁵ WT/DS316/21.

⁶ WT/DS316/17.

⁷ Rapport de l'Organe d'appel CE – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphes 5.1 à 5.25, 5.351 à 5.383, 5.384 à 5.404, 5.710, 5.716, 5.719 à 5.722, 5.731, 5.732 à 5.737, 5.742, 6.2, 6.11, 6.12, 6.13, 6.19, 6.26 à 6.29, 6.32 à 6.35, 6.39 et 6.40.

la subvention. L'Union européenne note également les constatations de l'Organe d'appel concernant le sens du terme "retirer[]" figurant à l'article 7.8. En ce qui concerne l'élimination des effets défavorables, l'Union européenne a aussi étudié attentivement les indications données par l'Organe d'appel sur la délimitation des marchés de produits, les prescriptions relatives à une évaluation appropriée du lien de causalité et les conditions préalables pour constater un détournement ou une entrave. Elle a également suivi de près et analysé l'évolution des produits LCA et du marché des LCA au cours des mois et années postérieurs à la période couverte par l'examen du Groupe spécial.

12. Compte tenu de tous ces facteurs, l'Union européenne a pris des mesures appropriées pour donner suite aux autres éléments additionnels des recommandations et décisions de l'ORD, soit en retirant les subventions soit en éliminant les effets défavorables.⁸

13. Dans la section 0, l'Union européenne énumère les mesures qu'elle a prises pour se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD. Dans la section 0, elle explique que ces mesures assurent le retrait des subventions en cause, constituent des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables, ou les deux à la fois, et assurent l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages.

14. En prenant les mesures appropriées pour rendre les mesures en cause conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC, comme l'exigent l'article 7.8 de l'*Accord SMC* et l'article 19:1 du Mémoire d'accord, l'Union européenne a assuré la mise en œuvre intégrale des recommandations et décisions de l'ORD et a donc éliminé toute annulation ou réduction d'avantages imputable à la non-mise en conformité avec ces recommandations et décisions.

II. Liste des mesures prises pour se conformer

15. L'Union européenne indique ci-après la liste des mesures prises pour se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD dans le présent différend.

A. Mesures assurant le retrait des subventions aux termes des articles 7.8, 1^{er} et 2 de l'*Accord SMC* et contribuant à l'élimination de leurs effets défavorables aux termes des articles 7.8, 5 et 6.3 de l'*Accord SMC*⁹

- i. une modification apportée en 2018 à l'accord de FEM français concernant l'A380;
- ii. une modification apportée en 2018 à l'accord de FEM allemand concernant l'A380;
- iii. une modification apportée en 2018 à l'accord de FEM espagnol concernant l'A380;
- iv. une modification apportée en 2018 à l'accord de FEM britannique concernant l'A380;
- v. une modification apportée en 2018 à l'accord de FEM allemand concernant l'A350XWB;
- vi. le remboursement intégral du FEM britannique concernant l'A350XWB en 2018;
- vii. le retrait, par l'amortissement ou par d'autres moyens, de l'"avantage" conféré par les accords de FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380; et
- viii. le retrait, par l'amortissement ou par d'autres moyens, de l'"avantage" conféré par les accords de FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB.

⁸ L'Union européenne l'a fait "immédiatement" dans la mesure où cela était "réalisable". Toutefois, s'agissant des éléments additionnels des recommandations et décisions de l'ORD, cela est sans préjudice du droit de l'Union européenne à un délai raisonnable, au sens de l'article 21:3 du Mémoire d'accord.

⁹ Comme il est noté plus loin au paragraphe 16, du fait du retrait des subventions, ces mesures contribuent également à l'élimination des effets défavorables.

B. Mesures constituant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables aux termes des articles 7.8, 5 et 6.3 de l'Accord SMC

- ix. le retrait, par l'amortissement ou par d'autres moyens, de l'"avantage" conféré par les accords de FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A380;
- x. les investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A380;
- xi. une réduction des tirages des montants des prêts au titre de l'accord de FEM français concernant l'A380;
- xii. l'annulation ou la réalisation de livraisons d'A380 correspondant aux commandes passées par Transaero en 2012 et par Emirates en 2013, et la livraison de tout aéronef A380 en attente sur certains marchés de pays visés par la constatation d'entrave sur le marché des très gros porteurs ("VLA");
- xiii. l'atténuation, en raison du temps écoulé et des événements qui se sont produits pendant cette période, du lien de causalité entre le FEM pour l'A380 et le lancement de l'A380 et de l'A350XWB, comme ils ont été lancés et au moment où ils l'ont été;
- xiv. le retrait, par l'amortissement ou par d'autres moyens, de l'"avantage" conféré par les accords de FEM français, allemand, espagnol et britannique concernant l'A350XWB;
- xv. les investissements non subventionnés dans les aéronefs de la famille A350XWB;
- xvi. une réduction des tirages des montants des prêts au titre des accords de FEM français et britannique concernant l'A350XWB;
- xvii. l'atténuation, en raison du temps écoulé et des événements qui se sont produits pendant cette période, du lien de causalité entre le FEM pour l'A350XWB et le lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été; et
- xviii. la réalisation de livraisons d'A350XWB, ou leur conversion en livraisons d'autres aéronefs, correspondant aux commandes d'A350XWB passées par Cathay Pacific en 2012 et par Singapore Airlines et United Airlines en 2013.

III. Les mesures prises pour se conformer assurent pleinement la mise en conformité dans le cadre de l'article 7.8 de l'Accord SMC

16. Comme il a été noté plus haut, dans son rapport dans le cadre de la procédure de mise en conformité, l'Organe d'appel a précisé qu'un Membre dont il avait été constaté qu'il avait octroyé des subventions qui avaient causé des effets défavorables, au titre des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, pouvait se mettre en conformité soit en retirant la subvention, soit en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables de ces subventions.¹⁰ Dans la partie A, ci-après, l'Union européenne explique que les mesures i à viii énumérées plus haut assurent le retrait de la subvention découlant du FEM concernant l'A380 et l'A350XWB. Au moyen du retrait de la subvention, ces mesures contribuent également à l'élimination des effets défavorables, et à l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages. En ce qui concerne toutes subventions n'ayant pas été retirées, l'Union européenne explique dans la partie B, ci-après, que les mesures ix à xviii énumérées plus haut constituent des mesures appropriées pour éliminer leurs effets défavorables, qui contribueraient également à l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages.

¹⁰ Rapport de l'Organe d'appel CE – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis), paragraphe 5.383.

A. Retrait des subventions

17. L'Organe d'appel a précisé qu'un Membre dont il avait été constaté qu'il avait octroyé des subventions qui avaient causé des effets défavorables, au titre des articles 5 et 6.3 de l'*Accord SMC*, pouvait assurer pleinement la mise en conformité en retirant la subvention.¹¹ L'Union européenne note que les mesures assurant le retrait complet ou partiel des subventions en cause contribueraient également à l'élimination des effets défavorables, et à l'élimination de l'annulation et de la réduction d'avantages.

18. L'Union européenne a assuré le retrait complet de la subvention découlant du FEM français, allemand, espagnol et britannique pour l'A380, ainsi que de la subvention découlant du FEM allemand et britannique pour l'A350XWB, et au moins au retrait partiel des subventions découlant du FEM français et espagnol pour l'A350XWB.

19. FEM pour l'A380: La France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus d'apporter des modifications avec Airbus à chacun des accords de FEM concernant l'A380 (mesures i à iv énumérées plus haut). Dans chaque cas, les parties sont convenues de modifications à apporter pour assurer une compatibilité prospective avec un point de repère du marché concomitant. Par conséquent, l'Union européenne a assuré le retrait des subventions conférées par chacun des prêts FEM pour l'A380.

20. En tout état de cause, l'avantage découlant des subventions FEM françaises, allemandes, espagnoles et britanniques pour l'A380 a été retiré, par l'amortissement ou par d'autres moyens, ce qui a assuré le retrait de ces subventions (mesure vii, énumérée plus haut).

21. **FEM ALLEMAND POUR L'A350XWB:** L'Allemagne, par le biais de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW"), et Airbus, ont apporté une modification à l'accord de FEM allemand concernant l'A350XWB (mesure v figurant plus haut). La modification assure la compatibilité avec un point de repère du marché concomitant, de sorte que la subvention conférée par le FEM allemand pour l'A350XWB est retirée. En outre, l'Union européenne note que l'avantage conféré par le prêt FEM allemand pour l'A350XWB a maintenant été substantiellement amorti (mesure viii, énumérée plus haut).

22. **FEM BRITANNIQUE POUR L'A350XWB:** Airbus a remboursé intégralement les montants dus au titre de l'accord de FEM britannique concernant l'A350XWB (mesure vi figurant plus haut), de sorte que la subvention conférée par le FEM britannique pour l'A350XWB est retirée. En outre, l'Union européenne note que l'avantage conféré par le prêt FEM britannique pour l'A350XWB a maintenant été substantiellement amorti (mesure viii, énumérée plus haut).

23. **FEM FRANCAIS ET ESPAGNOL POUR L'A350XWB:** L'avantage découlant du FEM français et espagnol pour l'A350XWB a maintenant été substantiellement retiré, par l'amortissement ou par d'autres moyens (mesure viii, énumérée plus haut).

B. Mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables

24. L'Organe d'appel a également précisé qu'un Membre dont il avait été constaté qu'il avait conféré des subventions qui avaient causé des effets défavorables, au titre des articles 5 et 6.3 de l'*Accord SMC*, pouvait se mettre en conformité en prenant des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables.¹²

25. En l'espèce, les États-Unis ont avancé leur allégation relative aux effets défavorables sur la base de l'allégation selon laquelle l'octroi des subventions en cause avait engendré le lancement de plusieurs familles d'aéronefs d'Airbus. Les recommandations et décisions adoptées par l'ORD en juin 2011 reflétaient ces arguments et étaient fondées sur la constatation selon laquelle les subventions en cause étaient une cause réelle et substantielle de la vente et la livraison de certains aéronefs d'Airbus, et, par conséquent, de certains effets défavorables pour les États-Unis dont il avait été constaté qu'ils découlaient de ces ventes et livraisons.

¹¹ Rapport de l'Organe d'appel *CE – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.383.

¹² Rapport de l'Organe d'appel *CE – Aéronefs civils gros porteurs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 5.383.

26. Dans la procédure de mise en conformité en l'espèce, il a été constaté dans le rapport du Groupe spécial, modifié par l'Organe d'appel, que les subventions FEM étaient une cause réelle et substantielle de certaines ventes et livraisons d'aéronefs A380 et A350XWB considérées comme ayant déclenché des effets défavorables. S'agissant de l'A380, ces effets défavorables ont été imputés aux "effets directs" du seul FEM pour l'A380. En ce qui concerne l'A350XWB, ces effets défavorables ont été imputés aux "effets directs" du FEM pour l'A350XWB, et aux "effets indirects" du FEM pour l'A380.

27. Comme l'a déjà indiqué l'Union européenne plus haut, elle a maintenant retiré les subventions FEM pour l'A380 et les subventions FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB¹³, et a, par conséquent, assuré pleinement la mise en conformité en ce qui concerne ces subventions (mesures i à vii figurant plus haut). Par conséquent, la question de savoir si ces subventions retirées sont actuellement une cause d'effets défavorables n'est pas pertinente en droit.

28. Néanmoins, l'Union européenne a également pris des mesures appropriées pour éliminer tout effet défavorable imputable à l'une quelconque des subventions, ou à l'ensemble d'entre elles, pour lesquelles elle avait contracté des obligations de mise en conformité à la lumière du rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, modifié par le rapport de l'Organe d'appel (c'est-à-dire le FEM pour l'A380 et le FEM pour l'A350XWB). Actuellement, ni le FEM pour l'A380, ni le FEM pour l'A350XWB ne sont une cause réelle et substantielle de quelconques effets défavorables. L'Union européenne explique ci-après cette conclusion par référence à l'A380 et à l'A350XWB.

29. **A380:** Comme il a été indiqué plus haut, les subventions FEM pour l'A380 ont maintenant été retirées du fait de modifications qui alignent de manière prospective les prêts FEM pour l'A380 sur le point de repère du marché concomitant pertinent (mesures i à iv). Sans préjudice de cette observation, l'Union européenne considère que, en tout état de cause, tout avantage découlant du FEM pour l'A380 a été retiré, par l'amortissement ou par d'autres moyens (mesure vii figurant plus haut). Cela démontre que les subventions ne peuvent plus être considérées comme une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'aéronefs A380, ou de tout effet défavorable en découlant.

30. L'Union européenne note en outre qu'Airbus n'a pas tiré la totalité du montant du prêt FEM français pour l'A380 (mesure xi figurant plus haut). Cela démontre à nouveau que la subvention ne peut plus être considérée comme une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'aéronefs A380, ou de tout effet défavorable en découlant.

31. Airbus a également fait des investissements non subventionnés importants dans l'A380, et en matière de soutien et de développement continus liés à l'A380 (mesure x figurant plus haut). Actuellement, ni le FEM pour l'A380, ni aucune autre subvention en cause n'est une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'aéronefs A380, ou de tout effet défavorable en découlant.

32. La commande en 2012 par Transaero d'aéronefs A380, qui constituait le fondement des constatations concernant les pertes de ventes confirmées par l'Organe d'appel, a été annulée; nombre des livraisons correspondant à la commande passée en 2013 par Emirates ont déjà été effectuées (mesure xii énumérée plus haut). Ces mesures, à nouveau, constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables revêtant la forme de pertes de ventes.

33. Le temps écoulé a également atténué le lien de causalité entre les subventions FEM pour l'A380 et le lancement de l'A380, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, de sorte que le FEM pour l'A380 n'est plus une cause de ventes ou livraisons d'aéronefs A380, ou de tout effet défavorable en découlant (mesure xiii, énumérée plus haut).

34. **A350XWB:** Comme l'Union européenne l'a indiqué plus haut, le FEM pour l'A380, qui a été, dans le rapport du Groupe spécial de la mise en conformité, modifié par l'Organe d'appel, considéré comme une cause du lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, et des ventes ou livraisons consécutives d'aéronefs A350XWB et des effets défavorables en découlant, a maintenant été retiré, soit au moyen de l'alignement prospectif des prêts FEM pour

¹³ Comme il a été indiqué plus haut, l'Union européenne a également assuré le retrait au moins partiel des subventions FEM françaises et espagnoles pour l'A350XWB.

l'A350XWB sur le point de repère du marché concomitant pertinent, soit par d'autres moyens (y compris par l'amortissement) (mesures i à iv et vii figurant plus haut).

35. Comme l'Union européenne l'a indiqué plus haut, les subventions FEM allemandes et britanniques pour l'A350XWB ont maintenant aussi été retirées (mesures v et vi énumérées plus haut). Ainsi, elles ne peuvent plus être considérées comme une cause du lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, et des ventes ou livraisons consécutives d'aéronefs A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant.

36. Comme il a été indiqué plus haut, l'Union européenne a également assuré le retrait au moins partiel des subventions FEM françaises et espagnoles pour l'A350XWB (mesure viii, énumérée plus haut).

37. Même si des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ne sont pas nécessaires pour les subventions qui ont été retirées, l'Union européenne a, en tout état de cause, pris de telles mesures concernant toutes les subventions FEM pour l'A350XWB.

38. L'Union européenne note qu'Airbus n'a pas tiré la totalité du montant au titre des accords de FEM français et britannique concernant l'A350XWB (mesure xvi figurant plus haut). Cela démontre que l'avantage découlant des subventions FEM pour l'A350XWB pouvant subsister est minime, voire inexistant, de sorte que les subventions FEM pour l'A350XWB ne peuvent plus être considérées comme une cause du lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, et des ventes ou livraisons consécutives d'aéronefs A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant.

39. En outre, tout avantage découlant des subventions FEM pour l'A350XWB a maintenant été substantiellement amorti (mesure xiv figurant plus haut). Cela démontre à nouveau que les subventions FEM pour l'A350XWB ne peuvent plus être considérées comme une cause du lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, et des ventes ou livraisons consécutives d'aéronefs A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant.

40. Le temps écoulé a également atténué le lien de causalité entre les subventions FEM pour l'A380 et l'A350XWB et le lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, de sorte que le FEM pour l'A380 et le FEM pour l'A350XWB ne peuvent plus être considérés comme une cause du lancement de l'A350XWB, comme il a été lancé et au moment où il l'a été, et des ventes ou livraisons consécutives d'aéronefs A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant (mesures xiii et xvii énumérées plus haut).

41. En outre, Airbus a fait des investissements non subventionnés importants dans l'A350XWB, et en matière de soutien et de développement continus liés à l'A350XWB (mesure xv figurant plus haut). Ni le FEM pour l'A350XWB, ni aucune autre subvention en cause n'est actuellement une cause réelle et substantielle des ventes ou livraisons d'A350XWB, ou de tout effet défavorable en découlant.

42. En outre, les commandes passées par Cathay Pacific en 2012 et par Singapore Airlines et United Airlines en 2013, qui constituaient le fondement des constatations concernant les pertes de ventes confirmées par l'Organe d'appel, ont été livrées ou converties en livraisons d'autres aéronefs (mesure xviii figurant plus haut). Ces mesures, à nouveau, constituent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables revêtant la forme de pertes de ventes.

IV. Conclusion

43. À la lumière de ce qui précède, et des "Procédures convenues au titre des articles 21 et 22 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends et de l'article 7 de l'Accord SMC" adoptées par l'Union européenne et les États-Unis le 12 janvier 2012 aux fins du présent différend, l'Union européenne informe l'ORD qu'elle a assuré pleinement la mise en conformité avec les recommandations et décisions en l'espèce.¹⁴

¹⁴ Comme il a été noté plus haut, la présente notification est sans préjudice du droit de l'Union européenne à un délai raisonnable, au sens de l'article 21:3 du Mémoire d'accord.