

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS316/17
5 décembre 2011

(11-6317)

Original: anglais

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

Communication présentée par l'Union européenne*

La communication ci-après, datée du 1^{er} décembre 2011 et adressée par la délégation de l'Union européenne à la Présidente de l'Organe de règlement des différends, est distribuée à la demande de cette délégation.

1. L'Union européenne 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* (WT/DS316). Elle 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.
2. Pour déterminer les mesures appropriées à prendre pour rendre ses mesures 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, y compris, en particulier, les indications données par l'Organe d'appel sur la manière dont les subventions et les effets défavorables expirent, se dissipent, prennent fin ou sont autrement éliminés ou retirés. Aux fins de cet examen, nous avons consulté, entre autres, des spécialistes indépendants des domaines suivants: économie financière; comportement des investisseurs; audit comptable et financier, comptabilité financière et analytique et contrôle financier et des coûts; ingénierie de produits; et gestion d'une flotte d'aéronefs civils gros porteurs (LCA). Nous avons 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.
3. Suite à cet examen, l'Union européenne a adopté un plan d'action qui vise toutes les formes d'effets défavorables, toutes les catégories de subventions et tous les modèles d'aéronefs d'Airbus visés par les recommandations et décisions de l'ORD.
4. En particulier, pour rendre ses mesures conformes à ses obligations dans le cadre de l'OMC, l'Union européenne a agi sur toutes les catégories de subventions visées par les recommandations et décisions de l'ORD: prêts au titre du financement des États membres (FEM), contributions au capital, soutien aux infrastructures et aide régionale. Entre autres choses, elle a obtenu le remboursement des prêts FEM et a abrogé les accords de FEM, a majoré les redevances et loyers en relation avec le soutien aux infrastructures afin de respecter les principes du marché, et a fait en sorte que les contributions au capital et les subventions au titre de l'aide régionale "prennent fin", pour reprendre les termes de l'Organe d'appel, et ne puissent plus causer d'effets défavorables. De plus, le plan

* Anciennement les CE.

d'action adopté par l'Union européenne concerne les aéronefs A300, A310, A320, A330, A340 et A380 d'Airbus, ainsi que leurs dérivés, comme l'impliquent les recommandations et décisions de l'ORD. Enfin, grâce à ces mesures et à d'autres événements survenus sur le marché dans l'intervalle, l'Union européenne a remédié aux formes d'effets défavorables visées par les décisions de l'ORD. Des renseignements concernant les mesures prise par l'Union européenne figurent dans la liste ci-jointe.

5. En résumé, en ayant pris les mesures appropriées pour rendre ses mesures 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 sur le règlement des différends*, l'Union européenne a assuré la mise en œuvre intégrale des recommandations et décisions de l'ORD.

1. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A300B.
2. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A300B2/B4.
3. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A300-600.
4. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A300B.
5. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A300B2/B4.
6. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A300-600.
7. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A300B.
8. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A300B2/B4.
9. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A300-600.
10. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A310.
11. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A310-300.
12. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A310.
13. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A310-300.
14. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A310.
15. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A310-300.
16. Abrogation des accords de FEM français concernant l'A320.
17. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A320.
18. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A320.
19. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A330/A340 de base.
20. Abrogation de l'accord de FEM allemand concernant l'A330/A340 de base.
21. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A330/A340 de base.
22. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A330-200.
23. Abrogation de l'accord de FEM français concernant l'A340-500/600.
24. Abrogation de l'accord de FEM espagnol concernant l'A340-500/600.
25. Versement par Airbus d'un montant d'environ 1 704 775 000 euros, sur des livraisons autres que celles visées par des modalités contractuelles déjà existantes, au titre des obligations FEM en suspens.

26. "Fin"¹ des contributions françaises de 1987, 1988, 1992 et 1994 au capital d'Aérospatiale; de la contribution de 1989 de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW") au capital de Deutsche Airbus GmbH et du transfert ultérieur, en 1992, des parts de la KfW; des accords de FEM français concernant l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320, l'A330/A340 de base, l'A330-200 et l'A340-500/600; des accords de FEM allemands concernant l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320 et l'A330/A340; des accords de FEM espagnols concernant l'A300B, l'A300B2/B4, l'A300-600, l'A310, l'A310-300, l'A320, l'A330/A340 de base, et l'A340-500/600; des accords de FEM britanniques concernant l'A320 et l'A330/A340 de base; du don régional pour le développement d'installations liées à l'A380 d'Airbus Deutschland GmbH (aujourd'hui Premium AEROTECH GmbH) à Nordenham, en Allemagne; et des dons régionaux pour le développement d'installations largement liées à l'A380 d'EADS/CASA à Tablada et Puerto de Santa Maria, en Espagne, et d'Airbus España, S.L. (aujourd'hui Airbus Operations, S.L.) à Illescas et Puerto Real, en Espagne.
27. Dissociation des dons régionaux espagnols pour le développement au site de La Rinconada/San Pablo, en Espagne, d'une utilisation pour les LCA.
28. Modification du barème des redevances de décollage et d'atterrissage pour l'utilisation des pistes allongées de l'aéroport de Brême.
29. Modification du contrat de location entre Airbus Deutschland GmbH et Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG concernant des installations liées à l'A380 d'Airbus Deutschland GmbH à Hambourg Finkenwerder.
30. Transactions boursières et extractions de liquidités ultérieures concernant des bénéficiaires de subventions.
31. Suppression du programme relatif à l'A300.
32. Suppression du programme relatif à l'A310.
33. Suppression du programme relatif à l'A340.
34. Réalisation des livraisons de LCA pertinents sur les marchés pour lesquels un détournement a été constaté et exécution des contrats de vente d'A319 avec easyJet, d'A320 avec Air Berlin, d'A319 et d'A320 avec Czech Airlines, d'A320 avec Air Asia, d'A340-600 avec Iberia, d'A340-300 et d'A340-600 avec South African Airways, d'A340-500 et d'A340-600 avec Thai Airways International, d'A380 avec Emirates Airlines, d'A380 avec Singapore Airlines, et d'A380 avec Qantas.
35. Investissements ultérieurs non subventionnés dans les programmes relatifs à l'A320 et à l'A330 d'Airbus.²
36. Atténuation, grâce aux actions engagées ou aux mesures prises concernant les subventions et à d'autres causes intermédiaires, de tout lien de causalité au point qu'il ne constitue plus "un "rapport réel et substantiel de cause à effet" entre les subventions et le phénomène sur le marché allégué".³

¹ Rapport de l'Organe d'appel CE – Aéronefs, paragraphe 709.

² Rapport de l'Organe d'appel CE – Aéronefs, paragraphe 1233.

³ Rapport de l'Organe d'appel CE – Aéronefs, paragraphes 1232 et 1233.