

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS316/2

3 juin 2005

(05-2273)

Original: anglais

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

Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis

La communication ci-après, datée du 31 mai 2005 et adressée par la délégation des États-Unis au Président de l'Organe de règlement des différends, est distribuée conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends.

Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les gouvernements de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne (les "États membres"), et avec les Communautés européennes ("CE"), conformément aux articles 1^{er} et 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord"), à l'article XXIII:1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* ("GATT de 1994"), et aux articles 4, 7 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("Accord SMC") (dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du GATT de 1994) au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs. Les États-Unis ont tenu des consultations avec les Communautés européennes et les États membres le 4 novembre 2004. Ces consultations ont apporté quelques éclaircissements utiles, mais n'ont malheureusement pas permis de régler le différend.

En conséquence, les États-Unis demandent à l'Organe de règlement des différends d'établir un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994, et aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXIII du GATT de 1994).

Les mesures des CE et des États membres qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial comprennent:

- 1) L'octroi par les États membres aux sociétés Airbus¹ d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs (ci-après dénommé "aide au lancement"

¹ Les sociétés Airbus, ainsi qu'il y est fait référence dans la présente demande, comprennent Airbus SAS, la société qui l'a précédée, Airbus GIE, ainsi que les sociétés affiliées actuelles et précédentes, y compris toute personne ou entité qui, directement ou indirectement par le biais d'un ou de plusieurs intermédiaires ou relations, contrôle ou contrôlait Airbus SAS ou Airbus GIE, est ou était contrôlée par ces deux sociétés, ou est ou était sous contrôle commun avec elles, telle que les sociétés mères, sociétés sœurs et filiales, y compris Airbus Deutschland GmbH, Airbus España SL, Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS"), et BAE Systems.

("launch aid")).² Ce financement confère des avantages aux sociétés bénéficiaires y compris le financement de projets qui ne seraient pas, sinon, réalisables d'un point de vue commercial. Les conditions non commerciales du financement peuvent comprendre l'absence d'intérêts ou des intérêts fixés à des taux inférieurs aux taux du marché et une obligation de remboursement qui est liée aux ventes. Si l'aéronef ne rencontre pas de succès, une partie ou la totalité du financement n'a pas besoin d'être remboursée. Les exemples spécifiques du financement en cause comprennent:

- a) le financement par la France des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380 et A350;
 - b) le financement par l'Allemagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380 et A350;
 - c) le financement par le Royaume-Uni des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350; et
 - d) le financement par l'Espagne des Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380 et A350.
- 2) Outre une aide au lancement, l'octroi par les CE et les États membres, par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement ("BEI"), aux sociétés Airbus, d'un financement pour la conception et le développement d'aéronefs civils gros porteurs, et à d'autres fins. Les exemples spécifiques du financement en cause comprennent³:
- a) le financement accordé à British Aerospace pour l'A320 et l'A330/A340;
 - b) le financement accordé à Aérospatiale pour l'A330/340;
 - c) le financement accordé à Construcciones Aeronauticas SA ("CASA") pour l'A320 et l'A330/340;
 - d) le financement accordé à Airbus Industrie pour l'A321;
 - e) le financement accordé à Aérospatiale Super Transporteurs; et
 - f) le financement accordé à EADS pour l'A380.
- 3) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour développer, élargir et moderniser les installations et autres infrastructures des sociétés Airbus. Les exemples spécifiques comprennent les investissements publics effectués par les autorités allemandes à Hambourg, Nordenham, Brême et Varel, par les autorités françaises dans la région de Toulouse, par les autorités du Royaume-Uni à Broughton, et par les autorités espagnoles dans

² Les CE et les États membres emploient différents termes pour désigner le type de financement en cause, tels que "launch aid", "launch investment", "avances remboursables", "Rückzahlbare Zuwendungen", "Entwicklungsbeihilfen", "Zuschüsse zur Entwicklung von zivilien Flugzeugen", "anticipo reembolsable", et "prestamo reembolsable". Bien que les États-Unis se réfèrent ci-après au financement par l'expression "aide au lancement", leur demande de consultations vise tous les types de financement en ce sens, quels que soient le ou les termes spécifiques employés par l'entité qui accorde le financement.

³ Le financement accordé par la BEI aux compagnies aériennes clientes pour l'achat de nouveaux aéronefs ne relève pas de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial.

de nombreux endroits en Espagne (par exemple Puerto Real, Illescas, Puerto de Santa Maria, et La Rinconada).

- 4) La prise en charge et l'annulation par les CE et les États membres des créances résultant de l'aide au lancement et d'autres financements pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs, y compris la dette accumulée par Deutsche Airbus qui a été annulée par le gouvernement allemand en 1997 et 1998 et la dette prise en charge par le gouvernement espagnol pour le compte de CASA, qui n'a pas été remboursée.
- 5) L'octroi de dons et la prise de participations au capital social par les CE et les États membres, y compris par l'intermédiaire de banques appartenant à l'État et contrôlées par l'État. Les exemples comprennent la participation au capital de Deutsche Airbus par le gouvernement allemand par l'intermédiaire de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW"), en 1989, et la restitution, sans compensation, des actions acquises dans le cadre de cette transaction à la société mère de Deutsche Airbus, le groupe Daimler, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1987 et 1988; la participation au capital d'Aérospatiale par le Crédit Lyonnais appartenant à l'État français, en 1992; la participation au capital d'Aérospatiale par le gouvernement français en 1994 et le don par le gouvernement français à Aérospatiale de la part de 45,76 pour cent qu'il détenait dans le capital de Dassault Aviation, en 1998.
- 6) L'octroi par les CE et les États membres de contributions financières pour des activités de recherche, de développement et de démonstration ("R&D") liées à l'aéronautique, menées par Airbus, soit isolément, soit avec d'autres, ou de toute autre manière à l'avantage d'Airbus, y compris:
 - a) Le financement par les CE de projets de R&D liés à l'aéronautique civile au titre des deuxième (1987-1991), troisième (1990-1994), quatrième (1994-1998), cinquième (1998-2002) et sixième (2002-2006) programmes-cadres des CE auxquels Airbus a participé.
 - b) Le financement par le gouvernement fédéral allemand et des entités infrafédérales allemandes de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris:
 - i) le financement accordé par le gouvernement fédéral tel qu'il est exposé dans la version la plus récente de la base de données du gouvernement Förderkatalog, y compris le financement au titre des programmes fédéraux de recherche aéronautique Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungsprogramm 2 (1998-2002) et Luftfahrtforschungsprogramm 3 (2003-2007);
 - ii) les projets régionaux du Centre Brême de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2000-2002) et du Centre Brême II de technologie des matériaux et des systèmes Airbus (AMST) (2002-2006);
 - iii) le programme régional de Bavière "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); et
 - iv) le programme régional de Hambourg Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

- c) Le financement par le gouvernement du Royaume-Uni depuis 1992 de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris un financement au titre du Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) et du Technology & Strategy Program.
 - d) Le financement par le gouvernement espagnol, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1993, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris des prêts et autres aides financières accordés au titre du Plan Tecnológico Aeronáutico I et du Plan Tecnológico Aeronáutico II.
 - e) Le financement par le gouvernement français, y compris les autorités régionales et locales, depuis 1986, de projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé.
 - f) L'octroi par des établissements de recherche contrôlés et financés par l'État de biens ou services liés à la R&D dans le secteur de l'aéronautique civile à Airbus et/ou d'un financement pour des projets de R&D liés à l'aéronautique civile auxquels Airbus a participé, y compris par le Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") de l'Allemagne, par la UK Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") du Royaume-Uni et son successeur, Qinetiq, et par l'Office national d'études et de recherches aérospatiales ("ONERA"), le Centre national de la recherche scientifique ("CNRS") et le Centre national de la recherche technologique ("CNRT") de la France.
- 7) Toutes modifications, révisions, mesures d'application ou mesures connexes se rapportant aux mesures décrites ci-dessus.
- 8) Toutes autres mesures qui impliquent une contribution financière des CE ou de l'un quelconque des États membres qui confère un avantage aux sociétés Airbus.

Les États-Unis sont préoccupés par le fait que l'aide au lancement accordée par les CE et les États membres à Airbus pour le développement d'aéronefs civils gros porteurs, y compris mais non exclusivement l'Airbus A340-500/600 et l'A380, et le prêt de la BEI accordé à EADS pour l'A380, paraissent être des subventions à l'exportation incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures des CE et des États membres qui font l'objet de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial paraissent causer des effets défavorables pour leurs intérêts au sens:

- De l'article 5 a) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC qui causent ou menacent de causer un dommage à la branche de production des États-Unis.
- Des articles 5 a), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC parce que les mesures sont des subventions spécifiques au sens des articles 1^{er} et 2 de l'Accord SMC qui causent ou menacent de causer un préjudice grave aux intérêts des États-Unis du fait du détournement des importations d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis des marchés des CE et des pays tiers et d'entraves à ces importations, et du fait d'une sous-cotation notable des prix des aéronefs civils gros porteurs des CE par rapport aux prix des aéronefs civils gros porteurs des États-Unis sur les mêmes marchés, et d'un empêchement de hausses de prix, d'une dépression des prix ou de pertes de ventes sur les mêmes marchés dans une mesure notable.

Les États-Unis sont en outre préoccupés par le fait que les mesures paraissent être incompatibles avec l'article XVI:1 du GATT de 1994.

Les États-Unis demandent l'établissement d'un groupe spécial doté du mandat type, conformément aux articles 4.4 et 7.4 de l'Accord SMC et à l'article 7 du Mémoire d'accord.

Les États-Unis souhaitent que la présente demande d'établissement d'un groupe spécial soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion de l'Organe de règlement des différends.

Les États-Unis demandent en outre que l'ORD, une fois qu'il aura établi un groupe spécial sur la question, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC conformément au paragraphe 2 de ladite annexe et désigne un représentant chargé de faciliter le processus de collecte de renseignements prévu au paragraphe 4 de la même annexe.
