

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS353/18
12 octobre 2012

(12-5593)

Original: anglais

ÉTATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS (DEUXIÈME PLAINTE)

Recours de l'Union européenne à l'article 21:5 du Mémoire d'accord sur le règlement des différends

Demande d'établissement d'un groupe spécial

La communication ci-après, datée du 11 octobre 2012 et adressée par la délégation de l'Union européenne au Président 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. Le 25 septembre 2012, l'Union européenne a demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis au sujet du différend WT/DS353, *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)* (*États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*). La demande a été distribuée dans le document WR/DS353/16 le 2 octobre 2012. L'Union européenne a demandé l'ouverture de ces consultations conformément aux articles 4 et 21:5 du *Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* (*Mémoire d'accord*), à l'article XXIII:1 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* (*GATT de 1994*), aux articles 4.1, 7.1 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*, et aux "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*" par l'Union européenne et les États-Unis en ce qui concerne le présent différend le 12 janvier 2012 (*Accord sur la chronologie*).¹

2. Des consultations ont été tenues le 10 octobre 2012, conformément à chacune des dispositions susmentionnées, en vue de trouver une solution mutuellement satisfaisante. Elles n'ont pas permis de régler le différend.

3. En conséquence, "il y [a] 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'Organe de règlement des différends (ORD), au sens de l'article 21:5 du *Mémoire d'accord*. L'Union européenne demande qu'un groupe spécial soit établi conformément aux articles 6 et 21:5 du *Mémoire d'accord*, à l'article XXIII:2 du *GATT de 1994*, aux articles 4.4, 7.4 et 30 de l'*Accord*

¹ WT/DS353/14, 27 avril 2012, *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, Mémoire d'accord entre l'Union européenne et les États-Unis concernant des procédures au titre des articles 21 et 22 du *Mémoire d'accord sur le règlement des différends*, conclu le 12 janvier 2012.

sur les subventions et les mesures compensatoires (*Accord SMC*), dans la mesure où l'article 30 incorpore l'article XXIII du *GATT de 1994*, et à l'Accord sur la chronologie.

4. Le 23 mars 2012, l'ORD a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial (tel que modifié) sur l'affaire *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*, dans lesquels il était constaté que les pouvoirs publics fédéraux, des États et locaux des États-Unis accordaient aux producteurs d'aéronefs civils gros porteurs (LCA) des États-Unis – en particulier la société Boeing (Boeing) – des subventions qui étaient incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'*Accord SMC*. En particulier, l'ORD a établi que les subventions suivantes étaient des subventions spécifiques, au sens des articles 1^{er} et 2 de l'*Accord SMC*, qui causaient, ou menaçaient de causer, des effets défavorables, sous la forme d'un préjudice grave, pour les intérêts de l'Union européenne (UE), au sens des articles 5 c) et 6.3 b) et c) dudit *accord*:

- versements et accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics dans le cadre des programmes de recherche et développement (R&D) aéronautique de l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA);
- versements et accès aux installations dans le cadre des programmes de R&D aéronautique du Département de la défense (DoD des États-Unis);
- exonérations d'impôt au titre de la législation sur les sociétés de ventes à l'étranger/les revenus extraterritoriaux (FSC/ETI) et des lois successives;
- réductions du taux de l'impôt B&O (sur les activités) de l'État de Washington; et
- exonérations d'impôt liées aux obligations industrielles (IRB) émises par la ville de Wichita, au Kansas.

5. L'ORD a recommandé que les États-Unis prennent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirent les subventions.² Au titre de l'article 7.9 de l'*Accord SMC*, les États-Unis avaient jusqu'au 24 septembre 2012 pour se conformer aux recommandations de l'ORD. L'ORD a aussi établi que les États-Unis accordaient à Boeing des subventions qui étaient prohibées par l'*Accord SMC*, et a rappelé que ses recommandations antérieures concernant cette question restaient exécutoires.³

6. Par une communication du 23 septembre 2012, les États-Unis ont notifié à l'Union européenne qu'ils avaient entrepris un certain nombre d'actions dont ils alléguaient qu'elles retiraient les subventions ou en éliminaient les effets défavorables (notification du 23 septembre 2012). Les actions et événements énumérés par les États-Unis dans leur notification du 23 septembre 2012 ne retirent pas les subventions ni n'en éliminent les effets défavorables, comme l'exigent les articles 4.7 et 7.8 de l'*Accord SMC*. Au lieu de cela, depuis l'expiration du délai de mise en œuvre le 24 septembre 2012, les États-Unis maintiennent des subventions spécifiques qui causent des effets défavorables actuels pour les intérêts de l'UE, qui sont des subventions prohibées subordonnées aux résultats à l'exportation ou à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, et qui sont incompatibles avec les obligations des États-Unis en matière de traitement national, comme cela est indiqué en détail ci-après, à la section II. En conséquence, selon l'Union européenne, les États-Unis ne se sont pas mis en conformité avec les recommandations et décisions de l'ORD.

² Compte rendu de la réunion de l'ORD du 23 mars 2012, WT/DSB/M/313, paragraphe 79.

³ Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, en particulier la section VIII.

I. MESURES

7. La notification du 23 septembre 2012, ainsi que d'autres renseignements disponibles, indiquent que depuis l'expiration du délai de mise en œuvre le 24 septembre 2012, les États-Unis maintiennent des milliards de dollars de subventions, au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*, y compris les subventions dont l'ORD a établi qu'il s'agissait de subventions spécifiques causant des effets défavorables et des subventions additionnelles qui constituent des "mesures prises pour se conformer", au sens de l'article 21:5 du *Mémoire d'accord*. Ces subventions, qui sont énumérées ci-dessous, causent des effets défavorables actuels, sous la forme d'un préjudice grave, et menacent de causer de tels effets défavorables, sont prohibées et sont incompatibles avec les obligations en matière de traitement national, comme cela est indiqué plus en détail dans la section II ci-après.⁴

A. SUBVENTIONS POUR LA R&D DE LA NASA

8. Au moyen des programmes suivants (tels que mentionnés dans les prévisions budgétaires annuelles de la NASA pour les exercices 1989 à 2013)⁵, ainsi que des contrats, instruments d'aide et autres accords (tels que modifiés) conclus dans le cadre de ces programmes, la NASA maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions préférentielles:

- Advanced Composites Technology;
- High Speed Research;
- Advanced Subsonic Technology;
- High Performance Computing and Communications;
- Aviation Safety Program;
- Quiet Aircraft Technology;
- Vehicle Systems;
- Research and Technology Base;
- Fundamental Aeronautics;
- Integrated Systems Research Program;
- Aeronautics Strategy and Management;
- Aeronautics Test Program;
- High-End Computing Program⁶; et
- Strategic Capabilities Assets Program.⁷

⁴ Les programmes et éléments de programmes de la NASA et du DoD énumérés ci-après devraient s'entendre de tous les programmes et éléments de programmes de R&D de la NASA et du DoD couverts par les sens de ces termes tels qu'ils ont été employés par l'UE devant le Groupe spécial initial dans l'affaire DS353, indépendamment de toutes modifications antérieures ou ultérieures de titre, de code budgétaire ou de structure organisationnelle.

⁵ Voir <http://www.nasa.gov/news/budget/index.html>; voir aussi le rapport du Groupe spécial États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte), section VII.D.5.

⁶ Voir <http://www.hec.nasa.gov/index.html> (y compris le projet High-End Computing Capability, voir <http://www.nas.nasa.gov/hecc/>); voir aussi, par exemple, les prévisions budgétaires de la NASA pour l'exercice 2013, ES-2, 6 (Earth Sciences Account, Computing and Management Program).

⁷ Voir, par exemple, les prévisions budgétaires de la NASA pour l'exercice 2013, CAS-28 (Cross-Agency Support Account); <http://scap.hq.nasa.gov/>.

9. Dans la mesure où ces contrats et autres accords n'ont pas été conclus conformément aux programmes susmentionnés, la NASA maintient aussi ses subventions au moyen de la conclusion avec Boeing des contrats et autres accords (tels que modifiés) qui sont énumérés à l'annexe A de la notification du 23 septembre 2012 des États-Unis, et du respect de leurs modalités. L'annexe A de la notification du 23 septembre 2012 est jointe à la présente demande et les contrats qui y sont énumérés sont incorporés dans la présente demande.

10. Au moyen de ces programmes, contrats et autres accords de la NASA, les pouvoirs publics des États-Unis accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) à iii) à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b). Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

B. SUBVENTIONS POUR LA R&D DU DÉPARTEMENT DE LA DÉFENSE

11. Au moyen du programme Research, Development, Test, and Evaluation (RDT&E) du DoD, ainsi que des contrats, instruments d'aide et autres accords (tels que modifiés) conclus au titre de ce programme, le DoD des États-Unis maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions préférentielles. Le programme RDT&E du DoD, et sa teneur, sont mentionnés dans les justifications budgétaires annuelles du programme (pièces R-2) pour les exercices 1991 à 2013.⁸

12. En outre, au moyen des éléments suivants du programme RDT&E relatifs à l'Armée de l'air, à la Marine, à l'Armée de terre et à la Défense dans son ensemble, des États-Unis, ainsi qu'au moyen des contrats, instruments d'aide et autres accords (tels que modifiés) conclus au titre de ces éléments de programme, le DoD des États-Unis maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis en accordant à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, ainsi qu'en permettant à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions préférentielles:

- A-6 Squadrons (PE 0204134N);
- Advanced Materials for Weapons Systems (PE 0603112F);
- Aerospace Avionics/Aerospace Sensors (PE 0602204F);
- Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies (PE 0602201F);
- Aerospace Propulsion (PE 0602203F);

⁸ Voir <http://www.saffm.hq.af.mil/budget/> (Air Force); <http://www.finance.hq.navy.mil/FMB/13pres/BOOKS.htm> (Navy); <http://asafm.army.mil/offices/BU/BudgetMat.aspx> (Army); http://comptroller.defense.gov/defbudget/fy2013/budget_justification/index.html (Defense Wide); voir aussi le rapport du Groupe spécial États-Unis – *Aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, section VII.D.6.

- Aerospace Propulsion and Power Technology (PE 0603216F);
- Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo (PE 0603211F);
- Airborne Warning and Control System (AWACS) (PE 0207417F);
- Aviation Safety Technologies (PE 0606301D8Z);
- Aviation Survivability (PE 0603216N);
- AV-8B Aircraft (PE 0604214N);
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE 0604240F);
- C-17 (PE 0401130F et PE 0604231F);
- Comanche (PE 0604223A);
- CV-22 (PE 0401318F);
- Defense Research Sciences (PE 0601102F);
- Dual Use Applications/Dual Use Science & Technology Program (PE 0602805F);
- F/A-18 Squadrons (PE 0204136N);
- F-22 (PE 0604239F);
- Flight Vehicle Technology (PE 0603205F);
- Flight Vehicle Technology Integration (PE 0603245F);
- KC-10S (PE 0401219F);
- KC-46, Next Generation Aerial Refueling Aircraft (PE 0605221F);
- Joint Strike Fighter (PE 0603800F, PE 0603800N, PE 0603800E, PE 0604800F et PE 0604800N);
- Long Range Strike Bomber (PE 0604015F);
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness Program⁹ (Air Force (PE 0603771F et PE 0708011F); Navy (PE 0708011N); Defense Logistics Agency (PE 0708011S); Defense Wide Manufacturing Science and Technology (PE 0603680D8Z));
- Materials (PE 0602102F);

⁹ Établi en vertu de 10 U.S.C. § 2521. Toutes les références faites ici à des textes législatifs renvoient aux dispositions qui étaient en vigueur à la date de la présente demande et visent à permettre l'identification de la mesure précise, mais non à restreindre la portée de la mesure contestée telle qu'elle est décrite en excluant des dispositions législatives modifiées antérieures et d'autres dispositions législatives connexes.

- Materials and Biological Technology (PE 0602715E);
- Multi-Mission Maritime Aircraft (P-8A) (PE 0605500N);
- RDT&E for Aging Aircraft (PE 0605011F);
- Sustainment Science & Technology (PE 0603199F);
- Technology Transfer (PE 0604317F);
- Technology Transition (PE 0604858F); et
- V-22 (PE 0604262N).

13. Dans la mesure où ces contrats et autres accords n'ont pas été conclus conformément aux programmes susmentionnés, le DoD maintient aussi ses subventions en faveur des producteurs de LCA des États-Unis au moyen de la conclusion avec Boeing des contrats et autres accords (tels que modifiés) qui sont énumérés à l'annexe B de la notification du 23 septembre 2012 des États-Unis et du respect de leurs modalités. L'annexe B de la notification du 23 septembre 2012 est jointe à la présente demande et les contrats qui y sont énumérés sont incorporés dans la présente demande.

14. Au moyen de ces programmes, contrats et autres accords du DoD, les pouvoirs publics des États-Unis accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) à iii) à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b). Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

C. SUBVENTIONS POUR LA R&D DE L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE DE L'AVIATION

15. Au moyen du programme Continuous Lower Emissions, Energy, and Noise (CLEEN)¹⁰, l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, en collaboration avec la NASA, maintient des subventions qui apportent actuellement des avantages aux producteurs de LCA des États-Unis. En particulier, au moyen du programme CLEEN, la FAA accorde à Boeing un financement et un accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics pour des activités de R&D applicables au développement, à la conception et à la production de LCA, et permet à Boeing d'utiliser sans payer de redevances les technologies développées à l'aide de ce financement et de ce soutien, ou d'utiliser ces technologies à des conditions préférentielles. Ce soutien à la R&D est autorisé par 49 U.S.C. §§ 44501 à 44517 et 48102 et par des instruments législatifs renouvelant périodiquement cette autorisation.

16. Au moyen du programme CLEEN, les pouvoirs publics des États-Unis accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) à iii) à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial, qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b). Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

¹⁰ Voir

http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/aircraft_technology/cleen/.

D. SUBVENTIONS DE L'ÉTAT DE WASHINGTON ET DES AUTORITÉS LOCALES

17. L'État de Washington et ses subdivisions politiques maintiennent les subventions suivantes qui apportent actuellement des avantages à Boeing:

- réduction du taux de l'impôt B&O de l'État pour les constructeurs d'aéronefs commerciaux, codifiée dans le *Revised Code of Washington* (RCW) 82.04.260(11);
- crédits d'impôt B&O de l'État pour le développement préproduction/de produits aérospatiaux et les impôts sur la propriété, codifiés dans le RCW 82.04.4461, 4463;
- exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation de l'État pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques, codifiées dans le RCW 82.08.975 et 82.12.975;
- réductions de l'impôt B&O de la ville d'Everett, codifiées dans l'Everett Municipal Code 3.24.50; et
- crédits d'impôt B&O de l'État pour les droits d'accise sur la location à bail frappant les bâtiments et terrains visés, conformément au RCW 82.04.4463, tel que modifié par l'article 10 du Projet de loi n° 2466 de la Chambre des représentants, 2006 Wash. Sess. Laws 787.

Au moyen de ces mesures, l'État de Washington et ses subdivisions politiques accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) à ii) de l'*Accord SMC*, qui confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

18. En outre, l'État de Washington et ses subdivisions politiques maintiennent les subventions suivantes qui apportent actuellement des avantages à Boeing au moyen de:

- l'établissement d'un "Dreamlifter Operations Center" à Paine Field par le comté de Snohomish, État de Washington, comme indiqué dans la Motion n° 12-062 du Conseil du comté de Snohomish; et
- l'établissement du "Joint Center for Aerospace Technology Innovation" afin, entre autres, de fournir un financement, une coordination et une formation liés à la R&D aérospatiale, codifié dans le RCW, chapitre 28B.155.

Au moyen de ces mesures, l'État de Washington et ses subdivisions politiques accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) à iii) de l'*Accord SMC*, qui confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

E. LÉGISLATION FSC/ETI ET LOIS SUCCESSIVES

19. Les États-Unis maintiennent des exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt au titre de la législation FSC/ETI et de la législation successorale qui apportent actuellement des avantages à Boeing, en particulier, la Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux, § 5, Pub. L. No. 106-519, 114 Stat. 2423; la Loi de 2004 sur la création d'emplois, § 101, Pub. L. No. 108-357, 118 Stat. 1418; et la Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts, § 513, Pub. L. No. 109-222,

120 Stat. 345. Les États-Unis maintiennent ces exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt conformément au Mémoire n° AM 2007-001 du Bureau du Conseiller principal de l'Administration fiscale, intitulé "Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions", daté du 26 décembre 2006.

20. Au moyen de ces mesures, les États-Unis accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'*Accord SMC*, qui confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

F. SUBVENTIONS DE L'ÉTAT DU KANSAS ET DE LA VILLE DE WICHITA

21. L'État du Kansas et la ville de Wichita maintiennent des abattements des impôts sur la propriété et des taxes sur les ventes de l'État et des autorités locales, conformément à K.S.A. §§ 79-201a, 79-3606(d) et 79-3640, qui apportent actuellement des avantages à Boeing en relation avec l'émission d'IRB conformément à K.S.A. § 12-1741, par la ville de Wichita.

22. Au moyen de ces mesures, l'État du Kansas et la ville de Wichita accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'*Accord SMC*, qui confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

G. SUBVENTIONS DE L'ÉTAT DE LA CAROLINE DU SUD ET DES AUTORITÉS LOCALES

23. L'État de la Caroline du Sud et ses subdivisions politiques, y compris le comté de Charleston, maintiennent diverses subventions en faveur de Boeing qui se rapportent à la production de LCA et de composants de LCA à North Charleston, en Caroline du Sud, dans le cadre de deux séries d'incitations: i) les incitations relatives au "projet Gemini", qui se rapportent principalement à l'implantation, à l'établissement et au fonctionnement d'une chaîne additionnelle d'assemblage final pour le 787 à l'aéroport international de Charleston; et ii) les incitations relatives au "projet Emerald", qui se rapportent à l'implantation, à l'établissement et au fonctionnement d'installations de fabrication de composants du fuselage du 787 sur le même site.

i. Subventions relatives au projet Gemini

24. La Caroline du Sud et ses subdivisions politiques maintiennent plusieurs subventions relatives au projet Gemini qui apportent actuellement des avantages à Boeing:

- fourniture d'un contrat de location à long terme pour des terrains appartenant aux pouvoirs publics à des taux préférentiels, conformément à un contrat de location de terrains conclu entre l'Administration de l'aviation du comté de Charleston et la South Carolina Public Railways, tel que modifié, et à un contrat de sous-location de terrains conclu entre la South Carolina Public Railways et Boeing, tel que modifié, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) et iii) de l'*Accord SMC*;
- fourniture d'installations et d'infrastructures sur le site de l'aéroport international de Charleston, conformément à l'Accord relatif au projet entre Boeing et l'État de la Caroline du Sud, daté du 1^{er} janvier 2010, financées au moyen d'emprunts des collectivités locales de l'État émises en vertu du Titre 11, chapitre 41 du *S.C. Code*, tel que modifié par l'article 5 du H3130, Loi n° 124, 2009 *S.C. Acts* 1092 (H3130), et du *S.C. Code* § 55-11-520, sans qu'il n'en coûte rien à Boeing, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et iii) de l'*Accord SMC*;

- exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation de l'État pour le carburant pour avion, l'équipement informatique et les matériaux de construction, établies par les articles 2, 3 et 4 du H3130, respectivement, et codifiées dans le *S.C. Code* § 12-36-2120(9)(e) et (f), (65)(b), et (67), ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC;
- réductions de l'impôt de l'État sur les bénéfices des sociétés par le biais d'un accord de répartition et d'imputation des bénéfices, conclu conformément au *S.C. Code* § 12-6-2320(B), tel que modifié par l'article premier du H3130, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC;
- octroi de crédits d'impôt sur les bénéfices des sociétés, conformément au *S.C. Code* § 12-6-3360(E)(1), du fait de la désignation du site de Boeing à North Charleston comme faisant partie d'un parc commercial/industriel établi et aménagé conjointement par le comté de Charleston et le comté de Colleton, Caroline du Sud, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et ii) de l'Accord SMC;
- exonérations de l'impôt sur la propriété pour les avions cargo gros porteurs de Boeing, conformément au *S.C. Code* § 12-37-220(B)(33), tel que modifié par l'article premier du H3482, Loi n° 45, 2009 *S.C. Acts* 763, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC;
- établissement de programmes de recrutement, formation et perfectionnement de la main-d'œuvre au profit de Boeing, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et iii) de l'Accord SMC; et
- réductions de l'impôt sur la propriété au titre d'un accord de paiement d'une redevance à la place de l'impôt conclu entre le comté de Charleston et Boeing, daté du 1^{er} décembre 2009, en vertu du Titre 12, chapitre 44 du *S.C. Code*, y compris l'octroi de crédits de source spéciale prévus dans ledit accord, et autorisés par le *S.C. Code* § 4-1-175, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et ii) de l'Accord SMC.

ii. Subventions relatives au projet Emerald

25. La Caroline du Sud et ses subdivisions politiques maintiennent les subventions suivantes relatives au projet Emerald qui apportent actuellement des avantages à Boeing:

- fourniture d'un contrat de location à long terme pour des terrains appartenant aux pouvoirs publics à des taux inférieurs à ceux du marché, conformément à un contrat de location de terrains conclu entre l'Administration de l'aviation du comté de Charleston et la South Carolina Public Railways, tel que modifié, et à un contrat de sous-location de terrains conclu entre la South Carolina Public Railways et Boeing, tel que modifié, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) et iii) de l'Accord SMC;
- fourniture d'installations et d'infrastructures sur le site de l'aéroport international de Charleston, conformément au Project Emerald Confidential Site Development Agreement, financées au moyen d'emprunts des collectivités locales de l'État émises en vertu du Titre 11, chapitre 41 du *S.C. Code*, sans qu'il n'en coûte rien à Boeing, ce

qui constitue ainsi une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et iii) de l'Accord SMC;

- octroi de crédits d'impôt sur les bénéfices des sociétés, conformément au *S.C. Code* § 12-6-3360(E)(1), du fait de la désignation du site relatif au projet Emerald à l'aéroport international de Charleston comme faisant partie d'un parc commercial/industriel établi et aménagé conjointement par le comté de Charleston et le comté de Colleton, Caroline du Sud, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et ii) de l'Accord SMC; et
- réductions de l'impôt sur la propriété au titre d'un accord de paiement d'une redevance à la place de l'impôt entre le comté de Charleston et Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica et Boeing, daté du 19 décembre 2006, avec attribution à Boeing le 10 février 2010 ou aux alentours de cette date, en vertu du Titre 12, chapitre 44 du *S.C. Code*, conformément au Project Emerald Confidential Site Development Agreement, y compris l'octroi de crédits pour les infrastructures prévus dans ledit accord, et autorisés par le *S.C. Code* § 12-44-70, ce qui constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) et ii) de l'Accord SMC.

26. Au moyen de toutes ces mesures relatives au projet Gemini et relatives au projet Emerald, les États-Unis accordent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'*Accord SMC*, qui confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2, 2.1, 2.2 et 2.3 de l'*Accord SMC*.

27. En plus des mesures spécifiquement énumérées ci-dessus dans la section I de la présente demande, l'Union européenne considère également que toutes modifications, mesures complémentaires, prorogations, mesures de remplacement, mesures de renouvellement, mesures connexes ou mesures de mise en œuvre constituent des subventions spécifiques.

II. FONDEMENT JURIDIQUE

28. L'Union européenne estime que depuis l'expiration du délai de mise en œuvre, les États-Unis maintiennent une série de subventions, au sens de l'article 1.1 de l'*Accord SMC*, au moyen de chacune des mesures énumérées dans la section I ci-dessus. Chacune de ces mesures constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1), comme il est indiqué plus en détail dans la section I, et confère un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) du fait que la contribution financière est accordée à des conditions plus favorables que celles qui pourraient être obtenues sur le marché commercial. Ces subventions sont spécifiques au sens des articles 1.2 et 2 de l'*Accord SMC*, comme il est indiqué plus en détail dans la section I.

29. Ces subventions spécifiques apportent actuellement des avantages pour le développement, la production et la vente des LCA des familles 737NG, 737 Max, 747, 767, 777 et 787 de Boeing, ainsi que de tous autres futurs dérivés de ces familles de LCA, y compris du 777. Collectivement, et dans les conditions de concurrence actuelles sur les marchés des LCA, les subventions énumérées aux points I.A à G causent des effets défavorables actuels, sous la forme d'un préjudice grave, ou menacent de causer des effets défavorables, pour les intérêts de l'UE, d'une manière incompatible avec les articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c), ainsi qu'avec l'article 6.4 et 6.5, de l'*Accord SMC*. Les effets de ces subventions influent défavorablement sur les ventes, les parts de marché et les prix des LCA des familles A320, A320neo, A330, A350XWB et A380 d'Airbus. Spécifiquement, les subventions causent un préjudice grave actuel, ou menacent de causer un préjudice grave, aux intérêts de l'UE sous la forme: i) d'un détournement des importations de l'UE aux États-Unis ou d'une entrave à ces importations, au sens de l'article 6.3 a) de l'*Accord SMC*; ii) d'un détournement des exportations de

l'UE d'autres marchés de pays tiers ou d'une entrave à ces exportations, au sens de l'article 6.3 b) de l'*Accord SMC* (y compris sur la base de l'article 6.4 de l'*Accord SMC*); et iii) d'une sous-cotation des prix, d'un empêchement de hausses de prix, d'une dépression des prix et de pertes de ventes dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 c) de l'*Accord SMC* (y compris sur la base de l'article 6.5 de l'*Accord SMC*).

30. En outre, les subventions accordées au moyen des mesures énumérées aux points I.A à G sont subordonnées, en droit ou en fait, aux résultats à l'exportation effectifs ou prévus, et, en conséquence, sont incompatibles avec l'article 3.1 a) (y compris la note de bas de page 4) et 3.2 de l'*Accord SMC*.

31. De plus, les mesures de subventionnement énumérées aux points I.A à G sont subordonnées, en droit ou en fait, à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés, de sorte qu'elles sont donc incompatibles avec l'article 3.1 b) et 3.2 de l'*Accord SMC*.

32. Au moyen des mêmes mesures énumérées aux points I.A à G ci-dessus, les États-Unis accordent aux produits importés un traitement moins favorable que celui qu'ils accordent aux produits similaires d'origine nationale, en droit ou en fait, d'une manière incompatible avec l'article III:4 du *GATT de 1994*, et maintiennent des réglementations quantitatives intérieures exigeant, directement ou indirectement, que des quantités ou des proportions déterminées de produits proviennent de sources nationales de production, en droit ou en fait, d'une manière incompatible avec l'article III:5 du *GATT de 1994*. De plus, les États-Unis appliquent par ailleurs ces réglementations d'une manière contraire aux principes énoncés au paragraphe 1 de l'article III, y compris le principe voulant que ces lois, règlements et prescriptions, et réglementations quantitatives intérieures ne soient pas appliqués aux produits importés ou nationaux de manière à protéger la production nationale.

* * *

33. L'Union européenne demande que la présente demande d'établissement d'un groupe spécial soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine réunion de l'ORD, qui doit se tenir le 23 octobre 2012.

34. L'Union européenne demande que le groupe spécial soit établi conformément aux articles 4.4 et 7.4 de l'*Accord SMC* et à l'article 21:5 du *Mémorandum d'accord*, et qu'il soit doté du mandat type énoncé à l'article 7 du *Mémorandum d'accord*. Elle rappelle que l'article 21:5 du *Mémorandum d'accord* dispose que la présente question sera réglée suivant les dispositions du *Mémorandum d'accord*, y compris, dans tous les cas où cela sera possible, avec recours au groupe spécial initial.

35. L'Union européenne demande en outre que l'ORD, en plus d'établir le groupe spécial, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'*Accord SMC*, conformément au paragraphe 2 de ladite annexe. Elle rappelle que l'ORD "engagera" ces procédures, conformément au paragraphe 2 de l'Annexe V, et que cette action de l'ORD a lieu automatiquement lorsqu'il y a une demande d'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V et que l'ORD établit un groupe spécial, comme l'Organe d'appel l'a précisé dans le différend *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs*.¹¹

¹¹ Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, paragraphes 508 à 549, en particulier, les paragraphes 524, 532 et 549 ("... la première phrase du paragraphe 2 de l'Annexe V de l'*Accord SMC* doit être interprétée comme exigeant que l'ORD entreprenne une action, et que cette action a lieu automatiquement lorsqu'il y a une demande d'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V et que l'ORD établit un groupe spécial"), ("[l]a fonction assignée à l'ORD par le paragraphe 2 de l'Annexe V est de nature exécutoire et est automatiquement exécutée par l'ORD une fois que les deux conditions préalables spécifiées sont remplies."), ("... nous avons interprété le paragraphe 2 de l'Annexe V de l'*Accord SMC* comme signifiant que l'engagement par l'ORD d'une procédure de collecte de renseignements

36. L'Union européenne voudrait indiquer, conformément aux paragraphes 1 et 3 de l'Annexe V, que le marché jugé pertinent par elle est le marché mondial. Afin d'obtenir des données suffisamment représentatives pour régler ce différend tout en évitant d'imposer des fardeaux non nécessaires aux autres Membres de l'OMC, l'Union européenne a l'intention d'adresser suivant la procédure prévue à l'Annexe V des questions aux États-Unis et aux pays tiers Membres suivants:

Arabie saoudite; Australie; Bahreïn; Brésil; Canada; Chine; Chili; Corée du Sud; Égypte; Émirats arabes unis; Éthiopie; Fédération de Russie; Hong Kong; Islande; Inde; Indonésie; Japon; Jordanie; Kenya; Malaisie; Maroc; Mexique; Nouvelle-Zélande; Nigéria; Norvège; Oman; Panama; Qatar; Singapour; Turquie; Ukraine

37. L'Union européenne engage actuellement des consultations avec les États-Unis au sujet de la désignation d'un facilitateur (autre que le Président de l'ORD) conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC*. Elle estime qu'il n'y aurait aucune raison de s'opposer à une proposition visant à ce qu'il soit fait appel au facilitateur initial dans les affaires DS316 et DS317, s'il est disponible. À la date de distribution de la présente demande d'établissement d'un groupe spécial et d'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V, aucun accord n'a été trouvé au sujet de l'identité d'un facilitateur autre que le Président de l'ORD. Si un tel accord devait être trouvé avant la réunion de l'ORD à laquelle le groupe spécial sera établi et la procédure au titre de l'Annexe V engagée, l'Union européenne demanderait à l'ORD de désigner comme facilitateur la personne choisie d'un commun accord. L'Union européenne rappelle qu'en l'absence d'un tel accord, c'est au Président, en tant que représentant de l'ORD, qu'il incombe de s'acquitter de la fonction de facilitation d'une procédure au titre de l'Annexe V jusqu'à ce que cette fonction soit déléguée au moyen de la désignation par l'ORD d'une autre personne en tant que facilitateur conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V.¹²

dans un différend relatif à un préjudice grave avait lieu automatiquement pour autant qu'une demande visant cette procédure ait été formulée et un groupe spécial établi").

¹² Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*, paragraphe 521: ("... c'est au Président, en tant que représentant de l'ORD, qu'il incombe en principe de s'acquitter de la fonction de facilitation d'une procédure au titre de l'Annexe V jusqu'à ce que cette fonction soit déléguée au moyen de la désignation par l'ORD d'une autre personne en tant que facilitateur conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V").

Annexe A

NAS1-11668	NAS1-20341	E3104D	NNC10CA40C
NAS1-15148	NAS1-20342	L70828D	NNC10CA40C
NAS1-18862	NAS1-99150	L71159D	NNC11CA12C
NAS1-18889	NAS2-10955	L71310D	NNC11CA20C
NAS1-20546	NAS2-11250	L71543D	NNC11QA17P
NAS1-20090	NAS2-11485	NAS1-00106	NNC11VA99P
NAS1-20103	NAS2-11966	NAS1-01057	NNC12CA05C
NAS1-20267	NAS2-12393	NAS2-12468	NAS4-00041
NAS1-20268	NAS2-12876	NCC1-287	NND07AA08B
NAS1-97040	NAS2-12913	NCC1-343	NND08AA66C
NAS3-25965	NAS2-13070	NNL05AA36C	NND11AG03C
NAS3-27018	NAS2-13312	NNL06AA63T	NND11AQ73C
NAS3-27238	NAS2-13625	NAS1-00092	NNL09AB50T
NAS1-15325	NAS2-14181	NAS1-99070	NNL10AC38T
NAS1-17145	NAS3-25421	NAS3-25447	NNL06AA04B
NAS1-17147	NAS3-25454	NNL04AA29C	NNL06AG30P
NAS1-18027	NAS3-25796	NNL04AA30C	NNL07AA03A
NAS1-18028	NNA06BC41C	NNL04AA36C	NNL07AA44C
NAS1-18037	NAS2-14096	NNL05AB29T	NNL07AA48C
NAS1-18377	NAS2-14090	NNA06BC41C	NNL07AA54C
NAS1-18378	NAS2-14091	NNA08BA33C	NNL08AA02B
NAS1-18574	NCC1-388	NNA09DA56C	NNL08AA16B
NAS1-18586	NAS1-19245	NNC07CB38C	NNL10AA00B
NAS1-18762	NAS1-19345	NNC07CB76C	NNL10AA05B
NAS1-18763	NAS1-19349	NNC08CA47C	NAS2-01064
NAS1-18954	NAS1-19360	NNC08CA70C	NND08AA04P
NAS1-19060	NAS1-19568	NNC08CA81C	NNL10AA05B
NAS1-19184	NAS1-20013	NNC08CA88C	
NAS1-19703	NAS1-20220	NNC08CA93C	
NAS1-20014	NAS3-25446	NNC09CA32C	
NAS1-20095	NAS3-25963	NNC10AA02A	
NAS1-20096	NAS1-00086	NNC10AA03A	
NAS1-20275	NNL04AA11B	NNC10BA05B	

Annexe B

F33615-95-2-5562	F33615-00-2-5203	F33615-03-2-1403
F33615-96-2-5618	F33615-00-2-5208	F33615-03-2-2306
N00019-96-H-0118	F33615-00-2-5900	F33615-03-2-3300
F33615-97-2-3220	F49620-00-2-0384	F33615-03-2-3304
F33615-97-2-3400	MDA972-00-3-0007	F33615-03-2-5201
F33615-97-2-3407	N00014-00-3-0004	F33615-03-2-5202
F33615-97-2-3805	N00014-00-3-0019	F33615-03-2-6316
F33615-97-2-5153	N00421-00-3-0123	F33615-03-2-6318
DAAH10-98-2-0003	DAAH10-01-2-0005	MDA972-03-2-0003
F33615-98-2-5113	F29601-01-2-0042	FA8650-04-2-3449
F33615-98-3-5103	F29601-01-2-0045	FA8650-04-2-5000
F33615-98-3-5104	F33615-01-2-3101	W911NF-04-2-0039
N00014-98-3-0022	F33615-01-2-3110	FA8650-05-2-3503
DAAH10-99-2-0003	F33615-01-2-3152	FA9550-05-2-0001
F29601-99-2-0149	F33615-01-2-5204	W911W6-05-2-0006
F33615-99-2-5100	F33615-01-2-5206	FA8650-08-2-3834
F33615-99-2-5501	F33615-01-2-5213	N00173-08-2-C009
N00014-99-3-0011	N00421-01-3-0098	W991W6-08-2-0014
N00014-99-3-0012	F04611-02-2-0003	HR0011-10-2-0001
N00014-99-3-0017	F33615-02-2-3220	FA8650-11-2-1187
F33615-00-2-1717	F33615-02-2-3251	FA8650-11-2-213
F33615-00-2-3000	F33615-02-2-6037	
F33615-00-2-3002	DAAH10-03-2-0002	
