

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

TCA/M/17
30 janvier 2004

(04-0354)

Comité du commerce des aéronefs civils

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION TENUE LE 12 NOVEMBRE 2003

Président: M. Didier Chambovey

1. Le Comité du commerce des aéronefs civils (le "Comité") a tenu une réunion ordinaire le 12 novembre 2003.
2. Le représentant des États-Unis a informé le Comité qu'il soulèverait, au titre des "Autres questions", une question concernant l'article 9.
3. Le Comité a adopté l'ordre du jour ci-après:

Page

A.	EXAMEN DE LA SITUATION DE L'ACCORD DE 1979 RELATIF AU COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS AU REGARD DE L'OMC	1
B.	ADMINISTRATION DOUANIÈRE FONDÉE SUR LA "DESTINATION FINALE"	2
1.	Mise à jour des renseignements concernant l'identification des aéronefs civils/militaires à des fins douanières	2
2.	Définition d'un aéronef militaire par opposition à un aéronef non militaire	2
C.	QUESTIONS RELATIVES À L'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE L'ARTICLE 4	4
D.	AUTRES QUESTIONS	6
1.	États-Unis - L'élargissement de l'UE et l'article 9 de l'Accord.....	6
E.	DATE DE LA PROCHAINE RÉUNION ORDINAIRE	6
F.	ADOPTION DU RAPPORT ANNUEL	7

- A. EXAMEN DE LA SITUATION DE L'ACCORD DE 1979 RELATIF AU COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS AU REGARD DE L'OMC

4. Le Président a rappelé qu'en avril 1999, il avait adressé aux signataires un projet de protocole concernant les rectifications techniques qu'il y avait lieu d'apporter à l'Accord sur le commerce des aéronefs civils pour l'adapter au cadre de l'OMC. Depuis lors, certains signataires étaient demeurés dans l'incapacité d'adopter ce projet, tout en indiquant qu'ils jugeaient utile de revenir sur ce point au Comité. Le Président a donc demandé aux signataires si la situation avait évolué.

5. Le représentant des États-Unis a rappelé que la question de la rectification et la proposition de la Présidence étaient soumises à l'examen du Comité depuis près de quatre ans. Cet examen était conforme à ce qui avait été convenu au Comité, à savoir procéder à une rectification technique et une mise à jour de l'Accord sans viser des modifications de fond. Comme elle l'avait dit dans le passé, la délégation américaine estimait que la proposition du Président était acceptable de façon générale. Elle

souhaitait noter une préoccupation d'ordre technique relativement peu importante concernant la manière dont cette rectification pourrait éventuellement modifier les relations existant entre divers Accords de l'OMC. L'intervenant a suggéré qu'il serait peut-être possible de répondre à cette préoccupation au moyen d'un libellé analogue à celui qui avait été inséré environ deux ans auparavant dans le Protocole de mise à jour de l'annexe concernant les produits visés.

6. L'intervenant a par ailleurs demandé une nouvelle fois que quelles que soient les propositions des autres signataires concernant une modification du libellé, ces propositions soient faites par écrit ou présentées oralement au Comité de manière à ce que ces préoccupations soient prises en considération et que le problème soit résolu. Il a indiqué que la délégation de son pays était, bien sûr, disponible pour discuter de ces sujets, également au niveau bilatéral.

7. Le délégué des Communautés européennes a rappelé que la délégation des CE souhaitait trouver une solution et qu'elle était disposée à débattre de cette question avec les États-Unis.

8. Le Président a encouragé les signataires à dialoguer entre eux sur cette question et à essayer de trouver une solution mutuellement acceptable. Il estimait que les principales questions et les principaux problèmes avaient été identifiés et qu'il semblait que certains signataires essaieraient au moins de trouver une date appropriée pour se réunir en vue d'examiner cette question. Il a réaffirmé qu'il était prêt à mener des consultations si les signataires le souhaitaient.

9. Le Comité a pris note des déclarations et est convenu de revenir sur cette question à sa réunion ordinaire suivante.

B. ADMINISTRATION DOUANIÈRE FONDÉE SUR LA "DESTINATION FINALE"

1. Mise à jour des renseignements concernant l'identification des aéronefs civils/militaires à des fins douanières

10. Le Président a noté qu'aucun renseignement nouveau n'avait été reçu des signataires depuis la précédente réunion ordinaire du Comité.

2. Définition d'un aéronef militaire par opposition à un aéronef non militaire

11. Le Président a rappelé que le Canada avait fait une proposition concernant la définition de l'aéronef civil aux fins de l'Accord, qui avait été distribuée sous la cote TCA/W/4. Il a rappelé qu'à la réunion de novembre 2002 du Comité, le Canada avait distribué, en tant que document de séance, un libellé révisé de sa proposition et qu'à la réunion de printemps du Comité, les signataires étaient convenus de revenir sur ce point.

12. Le représentant du Canada a dit qu'à la réunion précédente, la délégation canadienne avait reçu plusieurs questions concernant son idée d'élaborer, aux fins de l'Accord, une meilleure définition de l'aéronef civil, qui tienne compte de la conception et la construction fondamentales de l'aéronef et qui soit indépendante de l'utilisateur. Une question que sa délégation avait reçue concernait les avions qui étaient à l'origine certifiés en tant qu'aéronefs civils, mais qui étaient ultérieurement adaptés pour être utilisés à des fins militaires. La délégation canadienne convenait qu'il pouvait arriver qu'un aéronef initialement certifié comme étant civil soit ultérieurement adapté pour être utilisé à des fins militaires et que l'approche suggérée par le Canada pourrait initialement inclure les aéronefs militaires qui avaient été dans le passé exclus de l'Accord. L'intervenant a dit qu'il faudrait que cette question soit examinée d'une manière plus précise afin de limiter autant que possible les effets non recherchés. Il avait été suggéré que ce problème pourrait être résolu au moyen d'un certificat qui serait délivré par le pays importateur en se fondant sur l'utilisation finale de l'aéronef considéré sans faire référence à la

construction initiale de l'aéronef. Il semblait qu'un avion civil transformé pour une utilisation à des fins militaires n'ait donc pas besoin d'un certificat ou ne relèverait pas de l'Accord.

13. La délégation canadienne était prête à examiner de plus près une idée de ce type, mais cette approche lui posait certains problèmes. L'intervenant estimait que le problème, avec cet arrangement, était que lorsque des entités militaires achètent des aéronefs qui étaient légitimement civils, voire à double usage, comme les avions de transport de cadres supérieurs, les bombardiers d'eau, les hélicoptères, les avions-cargos, etc., les signataires ne bénéficieraient toujours pas des avantages des dispositions de l'Accord qui prescrirait que l'achat d'aéronefs ne devrait être régi que par des considérations de concurrence en matière de prix, de qualité et de délais de livraison.

14. Le représentant du Canada estimait que le problème essentiel avec l'Accord actuel était que les avantages de celui-ci ne s'appliquaient pas à tout achat d'aéronef civil, et par conséquent, à son avis, que toute nouvelle méthode de classement des aéronefs dans la catégorie "civile" devrait faire en sorte que cette situation change. Il estimait que, plutôt que d'exclure à l'avance certains aéronefs du fait de l'absence d'un certificat, il serait préférable d'un point de vue commercial d'exclure les aéronefs militaires en recourant à d'autres méthodes comme une clause d'exception à des fins de sécurité nationale, si nécessaire. Le Canada continuerait de réfléchir à cette question et l'intervenant espérait que le Comité pourrait y revenir à la réunion suivante.

15. Le représentant des Communautés européennes estimait qu'il serait utile que le délégué du Canada puisse fournir cette explication par écrit car cela aiderait à l'examen de la question. Selon lui, l'explication du Canada contribuait à répondre à une partie de la première question que la délégation des CE avait soulevée à la réunion précédente, à savoir comment la proposition canadienne tiendrait compte de la question de l'utilisation ou de l'adaptation à des fins militaires. Une autre question que la délégation des CE souhaitait voir examinée par la délégation canadienne était celle de savoir comment cette nouvelle proposition serait intégrée dans l'Accord et ce qu'il en serait avec l'Accord sur les marchés publics et avec les règles fondamentales du GATT.

16. Le délégué des États-Unis a rappelé que la délégation de son pays était dans l'ensemble favorable à cette initiative et d'accord avec l'approche consistant à classer des avions en tant qu'aéronefs civils au moyen de la certification effectuée par les autorités, ce qui était très proche de la manière dont les États-Unis procédaient à l'heure actuelle. Toutefois, la délégation américaine notait aussi, comme d'autres délégations l'avaient fait, qu'il y avait certains problèmes en termes de circularité de la définition. L'intervenant a rappelé que, pour l'heure, la définition disposait que les aéronefs qui n'étaient pas achetés par des entités militaires qui avaient été notifiées étaient considérés comme des aéronefs civils. Il s'ensuivait que les aéronefs qui étaient certifiés par des autorités civiles étaient des aéronefs civils. L'intervenant se demandait toutefois quelle était cette caractéristique essentielle et comment cela fonctionnerait dans la pratique. Il a par ailleurs rappelé que, puisque cela constituerait une modification de fond, il fallait modifier un peu le texte de l'Accord lui-même pour que cela soit rendu possible. L'intervenant estimait que sans un accord rectifié ou sans la perspective d'une telle rectification dans un proche avenir, il serait difficile d'y arriver. Néanmoins, il estimait qu'il était utile de poursuivre la discussion de cette question au Comité et d'essayer de la faire avancer comme on le faisait avec les simulateurs d'entretien au sol des aéronefs, pour lesquels les signataires étaient convenus de manière informelle d'accorder dans toute la mesure du possible le régime de la franchise de droits, bien que ce ne soit pas formellement prévu par l'Accord.

17. L'intervenant a ensuite évoqué la réponse spécifique du Canada à la réunion concernant le fait d'exclure essentiellement les aéronefs civils utilisés à des fins militaires en recourant à une sorte de clause d'exception pour des raisons de sécurité nationale. Cette idée posait quelques problèmes à la délégation américaine car celle-ci estimait que la question devrait être réglée au moyen d'une définition et non au cas par cas.

18. Le représentant du Japon estimait que les explications fournies par la délégation canadienne contribuaient à nourrir la réflexion sur les conditions dans lesquelles les certificats seraient accordés aux aéronefs civils et sur la relation entre cette procédure et la définition des aéronefs civils ou ce qu'il y aurait lieu de considérer comme une utilisation à des fins militaires. La délégation japonaise estimait que c'était une question de fond très importante au sujet de laquelle elle avait besoin de réfléchir encore. L'intervenant était d'accord avec le délégué des Communautés européennes sur le fait qu'il serait bon que la délégation canadienne puisse fournir une version écrite des explications qu'elle avait données à la réunion.

19. Le délégué du Canada a promis de fournir aux signataires intéressés une version écrite de l'intervention de sa délégation. Il était d'accord avec les États-Unis sur le fait qu'il existait un lien entre la question soulevée par le Canada au sujet de la définition d'un aéronef civil et l'exercice de rectification technique, et qu'il serait utile qu'on puisse effectuer quelque progrès sur cette dernière question de manière que les signataires soient en mesure d'exprimer le sujet soulevé par le Canada et les préoccupations exprimées par les autres délégations à ce sujet dans le cadre de ce processus.

20. Le Comité a pris note des déclarations et est convenu de revenir sur la question à sa réunion ordinaire suivante.

C. QUESTIONS RELATIVES À L'AMÉLIORATION DU FONCTIONNEMENT DE L'ARTICLE 4

21. Le délégué des États-Unis a informé le Comité que le gouvernement des États-Unis restait préoccupé par les allégations concernant des incitations et d'autres actions visées par l'article 4 en faveur de la vente d'aéronefs civils. Il a rappelé qu'il avait fait part de ces préoccupations aux signataires à la précédente réunion du Comité et qu'à l'époque, il avait également suggéré de discuter à la réunion en cours des moyens d'éviter que des actions n'apparaissent incompatibles avec l'article 4 et de la meilleure façon de résoudre rapidement des allégations qui se révélaient fausses. Suivant la recommandation judicieuse du Président du Comité, la délégation américaine avait établi un bref aperçu de certaines des questions à prendre en considération de manière à aider à structurer le débat. Ce document était à la disposition des participants au fond de la salle. Il avait pour seul but de faciliter la discussion au Comité et entre les signataires ainsi qu'au sein des signataires, dont les États-Unis. L'intervenant a dit qu'en raison de l'importance que les États-Unis attachaient au plein respect de toutes les dispositions de cet accord, et en particulier au respect des interdictions en matière d'incitations énoncées dans l'Accord, la délégation américaine encourageait tout approfondissement du débat sur cette question.

22. Le représentant des États-Unis a affirmé que les États-Unis n'exerçaient aucune pression excessive sur des gouvernements ou compagnies aériennes étrangers au sujet d'achats d'aéronefs ni n'établissaient de liens positifs ou négatifs avec d'autres actions de leur administration, conformément à leur obligation. L'intervenant a exprimé l'espoir que tous les signataires en feraient de même et que les autorités nationales des acheteurs d'aéronefs civils résisteraient aussi à toutes représentations incompatibles avec l'article 4 de l'Accord.

23. Le délégué des États-Unis a ensuite fait un résumé du document de son pays. Il a indiqué que la première partie de ce document définissait son objectif qu'il venait d'examiner verbalement avec le Comité. La deuxième partie du document examinait les dispositions de l'article 4 de l'Accord et cherchait à présenter certains des objectifs historiques de l'inclusion de ce libellé dans l'Accord. Cette partie du document identifiait aussi certaines des conséquences des incitations à la fois pour les acheteurs et les vendeurs participant à la transaction. Il y était noté que les incitations étaient désapprouvées par l'Accord parce qu'elles faussaient les décisions d'achat pour tenir compte de considérations autres que les facteurs commerciaux et techniques. Les incitations pouvaient avoir des conséquences négatives parce qu'elles accordaient plus d'importance aux activités positives ou

négligentes potentielles des gouvernements en marge de la vente qu'aux intérêts purement commerciaux de l'acheteur et du vendeur dans le cadre de la vente. Le document rappelait, par ailleurs, que les activités incompatibles avec l'article 4 pouvaient nuire aussi bien aux acheteurs qu'aux vendeurs d'aéronefs. Un tel comportement pouvait également donner lieu à des récriminations de la part des parties non retenues parmi les concurrents et à une dégradation possible des relations politiques et économiques entre les parties concernées.

24. Le représentant des États-Unis a ensuite expliqué que le terme "incitations" n'était pas complètement défini dans le cadre de l'Accord. Au fil des ans, l'absence de définition détaillée s'était avérée être une source de difficulté dans la mise en œuvre de l'Accord. Les États-Unis et les Communautés européennes avaient, dans le passé, essayé de préciser la notion d'incitations, et de manière plus générale les dispositions de l'article 4, mais de telles propositions n'avaient pas été adoptées par tous les signataires. L'annexe A du document des États-Unis apportait un complément d'information sur cette initiative bilatérale.

25. Le délégué des États-Unis a rappelé qu'un certain nombre de discussions avaient eu lieu dans le passé au Comité en ce qui concerne les actions qui avaient pu être incompatibles avec l'article 4, y compris les incitations, mais les efforts déployés pour résoudre ces problèmes à travers ces discussions n'avaient pas été efficaces. Par conséquent, les États-Unis proposaient que le Comité cherche à identifier les facteurs qui pourraient faciliter l'efficacité de l'article 4 et à discuter des suggestions visant expressément à en améliorer son fonctionnement. Pour faciliter la discussion au Comité, les États-Unis avaient proposé une manière dont le Comité pourrait procéder. Tout en reconnaissant que l'Accord contenait effectivement des dispositions prévoyant des consultations, l'intervenant a dit que peut-être un moyen d'améliorer le fonctionnement de l'Accord pourrait consister à améliorer la communication entre les parties en créant des mécanismes plus efficaces pour l'échange d'informations et la solution des problèmes. Plutôt que de porter des accusations par voie de presse, ou dans d'autres enceintes, les signataires pourraient convenir de fournir rapidement des explications factuelles sur leurs actions lorsque des questions se posaient. L'intervenant a ajouté que cet échange d'informations pourrait s'effectuer directement entre signataires, peut-être en passant par des points de contact désignés pour chacun d'eux. Une autre option serait que l'échange ait lieu de manière indirecte, peut-être par l'intermédiaire d'une tierce partie neutre comme le Président du Comité qui faciliterait l'échange. L'intervenant estimait que cela pourrait contribuer à la transparence et à l'efficacité de l'échange d'informations ainsi qu'à fournir au Comité lui-même de plus amples informations sur le fonctionnement des dispositions de l'article 4 de l'Accord. Les représentants des entités acheteuses, en particulier s'il s'agissait de signataires de l'Accord, devraient peut-être aussi être coparticipants à cette communication puisque ces questions les toucheraient de même que les vendeurs en concurrence. Pour terminer, l'intervenant a dit que les signataires pourraient envisager d'établir des principes ou facteurs communs qui puissent aider à évaluer les informations échangées.

26. Le délégué des Communautés européennes a indiqué qu'à ce stade, sa délégation pouvait seulement faire des observations d'ordre général. Les Communautés européennes partageaient les préoccupations des États-Unis concernant les actes d'incitation, et elles n'étaient donc, en principe, pas opposées à la mise en place d'un certain type de système d'avertissement avancé qui permettrait aux signataires d'exprimer leurs préoccupations en cas de soupçon d'incitation. Les Communautés européennes étaient ouvertes à l'idée dans son principe, mais elles estimaient qu'un tel mécanisme devrait accroître les possibilités existantes de résoudre ces questions dans le cadre ou hors du cadre de l'Accord. Le délégué des Communautés européennes a dit que sa délégation devait encore déterminer si le document des États-Unis apportait une réponse à ces préoccupations et, à cet égard, sa délégation se demandait si un tel mécanisme aurait été capable d'éviter des situations telles que le récent achat de moteurs concernant China Airlines. Le représentant des Communautés européennes a rappelé la stupéfaction et l'inquiétude de sa délégation au sujet d'une décision de China Airlines concernant les moteurs destinés à l'avion Airbus que cette compagnie aérienne avait récemment acquis, décision qui risquait d'être prise pour des motifs autres que des considérations commerciales et techniques.

pertinentes. Les Communautés européennes rappelaient aux autorités compétentes du Taipei chinois leur obligation de s'abstenir d'intervenir de quelque manière que ce soit dans les décisions commerciales qui seraient incompatibles avec l'article 4.4, à savoir l'interdiction des incitations, et l'article 4.1, à savoir que les acheteurs d'aéronefs civils devraient être libres de choisir leurs fournisseurs sur la base de considérations commerciales et techniques.

27. Le représentant du Taipei chinois a dit qu'il était quelque peu surpris d'entendre le délégué des Communautés européennes parler pour la première fois d'allégations au sujet du récent achat de moteurs par China Airlines. La délégation du Taipei chinois estimait que ces allégations n'avaient aucun fondement, mais se félicitait de l'occasion qui lui était donnée d'apporter sa réponse préliminaire et d'assurer de nouveau que son pays respectait totalement et scrupuleusement l'Accord. Le délégué du Taipei chinois a par ailleurs rappelé que, bien qu'il s'agisse de ce qui était par nature une décision commerciale purement privée de la compagnie aérienne en question, les autorités du Taipei chinois avaient néanmoins engagé au cours de ces derniers mois un certain nombre de discussions bilatérales avec les Communautés européennes afin de lever tous les doutes persistants que les Communautés européennes ont pu avoir.

28. Le Comité a pris note des déclarations et est convenu de revenir sur cette question à la réunion ordinaire suivante.

D. AUTRES QUESTIONS

1. États-Unis – L'élargissement de l'UE et l'article 9 de l'Accord

29. Le délégué des États-Unis a rappelé que les Communautés européennes compteraient dix nouveaux membres à la date du 1^{er} mai 2004 et que, parmi ceux-ci, il y avait certains gouvernements qui étaient déjà signataires de l'Accord, d'autres, en voie d'accession à l'OMC, qui avaient indiqué qu'ils deviendraient signataires et d'autres encore qui n'avaient exprimé aucun avis à ce sujet. L'intervenant a par ailleurs noté que les représentants des Communautés européennes avaient, à d'autres occasions, indiqué que les parties qui étaient en voie de devenir membres des Communautés européennes assumeraient le même niveau d'obligations que les membres actuels des Communautés européennes. La délégation américaine se demandait si le représentant des Communautés européennes pourrait formuler des observations au sujet de la perspective de signature de l'Accord sur le commerce des aéronefs civils par l'ensemble des dix nouveaux membres des Communautés européennes.

30. Le délégué des Communautés européennes a expliqué qu'il n'était pas en mesure, pour l'instant, de fournir des réponses précises à la question posée par les États-Unis, mais il a promis de transmettre la question aux autorités de son pays et d'apporter des réponses dès que possible.

31. Le Comité a pris note des déclarations et est convenu de revenir sur cette question à la réunion suivante.

E. DATE DE LA PROCHAINE RÉUNION ORDINAIRE

32. Le Président a proposé que la réunion ordinaire suivante ait lieu le mercredi 2 juin 2004.

33. Le Comité en est ainsi convenu.

F. ADOPTION DU RAPPORT ANNUEL

34. Le Président a rappelé qu'aux termes de l'article 8:2 de l'Accord sur le commerce des aéronefs civils et de l'article IV:8 de l'Accord de Marrakech instituant l'OMC, le Comité devait chaque année faire rapport au Conseil général, et que cette année, du fait que le Conseil général s'était réuni avant la réunion ordinaire d'automne du Comité, le Président avait présenté un rapport succinct au Conseil général sous sa propre responsabilité. Il a en outre indiqué que ce rapport succinct, qui avait été envoyé aux signataires par télécopie le 9 juillet 2003, contenait des informations concernant les activités du Comité depuis l'adoption de son Rapport annuel de 2002, mais que, bien sûr, ce rapport succinct ne remplaçait pas le Rapport annuel du Comité.

35. Le Comité a adopté le rapport annuel¹, tel que modifié.

36. La réunion a été close.

¹ Distribué sous la cote WT/L/544.