

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

WT/DSB/COM/1

12 juin 1995

(95-1548)

Organe de règlement des différends

Original: anglais

QUESTIONS CONCERNANT LES AUTOMOBILES ET PIÈCES D'AUTOMOBILES: MESURES UNILATÉRALES DES ÉTATS-UNIS

Déclaration du Japon

La Délégation du Japon a fait parvenir au Secrétariat, le 2 juin 1995, la déclaration ci-après faite par le Japon à la réunion de l'Organe de règlement des différends du 31 mai 1995, en demandant qu'elle soit distribuée aux Membres.

Avant d'aborder les aspects juridiques de la question, j'aimerais expliquer ici aux Membres pourquoi le Japon a demandé à tenir des consultations avec les États-Unis au titre de l'article XXII:1.

Je n'ai pas l'intention de répéter en détail ce que le Japon a déclaré au Conseil du commerce des marchandises, mais j'aimerais souligner pourquoi les négociations entre les États-Unis et le Japon se trouvent dans une impasse. La raison en est que le gouvernement des États-Unis ne cesse d'insister pour que les constructeurs automobiles japonais élargissent et renouvellent leurs programmes d'achat de pièces et pour que soit fixé l'objectif futur concernant le nombre de concessionnaires de véhicules étrangers. Nous n'avons jamais pu accepter l'approche fixant des objectifs numériques ni l'intervention des pouvoirs publics dans les activités du secteur privé. Le gouvernement des États-Unis a alors recouru à des mesures unilatérales. C'est dans ces circonstances que le Japon a porté la question devant l'OMC. Nous savons bien que l'OMC, qui vient d'être créée, est déjà saisie de diverses autres questions. Toutefois, nous n'avons pas d'autre possibilité que de porter la question devant elle, car les principes fondamentaux du commerce international qu'elle incarne sont en cause. Le Japon a toute confiance dans l'OMC, en tant que cadre dans lequel les différends commerciaux peuvent être traités de manière impartiale et dépolitisée.

Toutefois, j'ai été extrêmement encouragé par le fait que notre collègue du gouvernement des États-Unis a signalé que le gouvernement de ce pays ne demandait pas des objectifs numériques et qu'il a formulé cette observation devant les Membres, à la réunion du Conseil du commerce des marchandises du 29 mai. Dans le passé, le principal représentant des États-Unis a fait le même type de commentaire, mais il a dit ensuite que le fait de demander un nombre futur de concessionnaires d'automobiles étrangères, par exemple, ne revenait pas à fixer un objectif numérique. Nous espérons cette fois que les observations formulées par notre collègue du gouvernement des États-Unis ne relèvent pas de la même rhétorique que ce que nous avons entendu plusieurs fois dans le passé. Aujourd'hui, nous aimerions que notre collègue du gouvernement des États-Unis dise clairement que les États-Unis ont changé de politique et ont décidé de ne plus demander l'élargissement et le renouvellement des programmes d'achat de pièces ni la fixation d'un objectif concernant le nombre de concessionnaires d'automobiles étrangères. Nous accueillerions ces éclaircissements avec satisfaction. Je suis sûr que ce changement de la politique du gouvernement des États-Unis permettrait plus facilement aux deux

parties d'arriver à une conclusion au sujet des questions concernant les automobiles et pièces d'automobiles.

I. Mesures unilatérales du gouvernement des Etats-Unis et incompatibilité avec l'Accord sur l'OMC

L'exposé juridique que je vais faire au sujet des mesures unilatérales des Etats-Unis porte sur les aspects fondamentaux de leur incompatibilité avec l'Accord sur l'OMC.

A. Violation de l'article premier

La suspension de la liquidation en douane est discriminatoire et viole donc l'article premier du GATT de 1994. L'imposition par les Etats-Unis de droits de 100 pour cent, si ces droits sont appliqués, violera également l'article premier du GATT de 1994.

B. Violation de l'article II

L'imposition par les Etats-Unis de droits de 100 pour cent, taux plus élevé que le taux de droit consolidé de 2,5 pour cent pour les automobiles, violera donc, si ces droits sont appliqués, l'article II du GATT de 1994.

C. Violation des articles XI et XIII

La suspension de la liquidation en douane, en l'espèce, équivaut aussi à une restriction *de facto* au commerce, en violation de l'article XI du GATT de 1994. Comme cette restriction ne s'applique qu'au Japon, elle est discriminatoire et viole donc également l'article XIII du GATT de 1994.

D. Violation de l'article 23 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends

La détermination positive établie le 10 mai au titre de l'article 301, la suspension actuelle de la liquidation en douane et l'imposition de droits projetée violent également l'article 23 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, qui interdit expressément de telles mesures unilatérales.

E. Annulation et réduction des avantages aux termes de l'article XXIII:1 b)

Outre ce qui précède, la suspension de la liquidation en douane, en l'espèce, annule et compromet l'avantage résultant pour le Japon du taux de droit consolidé de 2,5 pour cent pour les automobiles aux termes de l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994.

On a pu raisonnablement s'attendre à ce que le droit appliqué par les Etats-Unis aux automobiles soit fixé à 2,5 pour cent. La suspension de la liquidation en douane et la menace de droits de 100 pour cent ont compromis ces attentes et ont faussé les relations concurrentielles sur les marchés des automobiles de luxe.

II. Nécessité de traiter la question en tant que "cas d'urgence"

Le gouvernement japonais considère que cette situation constitue un "cas d'urgence". Premièrement, le gouvernement japonais est fermement convaincu que les deux pays devraient engager des consultations aussitôt que possible, avant que la mise en oeuvre de mesures de rétorsion additionnelles n'aggrave la situation. Il y a actuellement des violations de l'Accord sur l'OMC auxquelles il faut remédier immédiatement.

Deuxièmement, si cette situation ne peut pas être réglée rapidement, les réseaux de concessionnaires de voitures de luxe japonaises en pâtiront. Les concessionnaires de voitures de luxe japonaises seront contraints de licencier des employés et se trouveront en faillite. Beaucoup ne survivront peut-être pas. Si l'on n'agit pas rapidement, les mesures du gouvernement des Etats-Unis causeront un tort irréparable.

Troisièmement, si l'OMC ne peut pas régler rapidement ce différend, dans lequel il y a violation manifeste des règles, la crédibilité de l'OMC elle-même en sera affectée.

Je voudrais à cet égard mentionner le tort effectif causé par les mesures des Etats-Unis. Le gouvernement des Etats-Unis prétend que les mesures unilatérales n'ont pas encore été mises en oeuvre. Toutefois, la suspension de la liquidation des droits est déjà mise en oeuvre depuis le 20 mai et a en fait été annoncée à peine quatre jours avant sa mise en oeuvre effective. Le gouvernement des Etats-Unis sait sans aucun doute qu'il faut environ deux semaines, en moyenne, pour qu'arrivent les expéditions transocéaniques en provenance du Japon, et cette annonce allait donc affecter les cargaisons déjà expédiées par voie maritime. Cette mesure a contraint les constructeurs automobiles japonais à modifier, lorsque cela était possible, la destination des automobiles qui se trouvaient déjà à bord des navires et à interrompre l'expédition des automobiles qui étaient sur le point d'être expédiées. A ce jour, le tort ainsi causé se chiffre à lui seul à 9,2 milliards de yen (environ 108 millions de dollars). En outre, les constructeurs ont dû également décider d'interrompre la production, d'une valeur de 8,1 milliards de yen (environ 93 millions de dollars), d'automobiles de luxe destinées à l'exportation vers le marché des Etats-Unis. Comme ces faits le montrent clairement, la distorsion du marché est déjà une réalité.

Le gouvernement des Etats-Unis semble avoir déterminé le montant de la mesure tarifaire punitive unilatérale sur la base de son allégation de traitement déloyal sur le marché japonais, sans donner de justification concernant le chiffre de 5,9 milliards de dollars EU retenu comme montant raisonnable correspondant au tort causé. On ne saurait ignorer ce manque de transparence. Le gouvernement des Etats-Unis a l'obligation d'expliquer et de justifier les chiffres au gouvernement japonais, ainsi qu'aux parties qui sont affectées par les mesures.

De l'avis du gouvernement japonais, cette question devrait être considérée comme un "cas d'urgence". Le gouvernement japonais continue de demander que la question soit traitée d'urgence et réserve tous ses droits à cet effet.

Le gouvernement japonais aimerait confirmer ici que, même dans un cas normal, l'ouverture des consultations dans un délai de 30 jours est, pour tout Membre, une obligation expresse découlant du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends. Le gouvernement japonais considère que les consultations devraient commencer aussitôt que possible, mais en tout cas dans les 30 jours au plus tard, c'est-à-dire d'ici au 15 juin. Le gouvernement japonais considère également que ces consultations devraient se tenir à Genève.

Déclaration supplémentaire sur la situation récente du marché d'importation des automobiles au Japon

Le nombre d'automobiles importées a augmenté de près de 42 pour cent au cours des quatre premiers mois de 1995 (janvier à avril) par rapport à la période correspondante de l'année précédente, c'est-à-dire de 1994.

Pour prendre l'exemple d'un modèle concret, le nombre de véhicules Cherokee de Chrysler importés au Japon a été multiplié par dix entre 1992 et 1994, alors que le marché automobile total du Japon a diminué de 8 pour cent pendant la même période. Dans ce cas, Chrysler s'est adapté au goût des consommateurs japonais (par exemple, introduction du modèle avec conduite à droite).