RCC supprimés, comme indiqué [***]

ANNEXE B

Table des matières		Page
Annexe B	*États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS353/2-WT/DS317/5/Add.1	B-2

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ANNEXE B*

ÉTATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AÉRONEFS CIVILS GROS PORTEURS

Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes

La communication ci-après, datée du 20 janvier 2006 et adressée par la délégation des Communautés européennes 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 Communautés européennes ("CE") ont demandé l'ouverture de consultations concernant la question ci-dessus avec les États-Unis conformément aux articles 4.1, 7.1 et 30 de l'*Accord sur les subventions et les mesures compensatoires* ("*Accord SMC*"), à l'article XXIII:1 de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 ("GATT de 1994") et à l'article 4 du *Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends* ("Mémorandum d'accord").[1] Des consultations ont été tenues le 5 novembre 2004 mais n'ont pas permis de régler le différend.

À la réunion de l'Organe de règlement des différends ("ORD") du 13 juin concernant la demande d'établissement d'un groupe spécial dans l'affaire précitée[2], les États-Unis ont affirmé sans explication que 13 des 28 programmes de subventionnement mentionnés dans la demande d'établissement d'un groupe spécial n'étaient pas cités dans la demande de consultations du 6 octobre 2004 et ne pouvaient pas être visés par la procédure de groupe spécial. Les CE n'approuvaient pas cette affirmation infondée mais se sont déclarées prêtes à poursuivre les consultations afin de clarifier et de résoudre les questions, étant entendu que cela était sans préjudice de la position juridique et des droits des CE. En conséquence, les CE, le 27 juin 2005, ont demandé la poursuite des consultations tenues le 5 novembre 2004.[3]

Les consultations suivantes demandées ont été tenues le 3 août 2005 mais n'ont pas permis de régler le différend.

Les États-Unis ont regrettablement décidé d'avoir recours à leurs objections procédurales infondées également pour porter atteinte à la procédure au titre de l'Annexe V engagée sur cette question par l'ORD le 23 septembre 2005. En particulier, les États-Unis ont décidé de ne pas fournir de réponses concernant les mesures dont ils ont unilatéralement déterminé qu'elles étaient en dehors du champ du différend. En outre, les États-Unis se sont à plusieurs reprises opposés aux efforts déployés par les CE pour que le Groupe spécial énonce une décision faisant autorité en ce qui concerne le champ du différend.

---

* La présente communication a été initialement distribuée le 23 janvier 2006 sous la cote WT/DS317/5. Le 4 décembre 2006, un corrigendum a été publié en vertu duquel la mention "deuxième plainte" a été ajoutée à la fin du titre du document et "WT/DS353/2" a été ajouté à la cote du document.

[1] Distribuée en tant que document WT/DS317/1 le 12 octobre 2004.

[2] Distribuée en tant que document WT/DS317/2 le 3 juin 2005.

[3] Distribuée en tant que document WT/DS317/1/Add.1 le 1er juillet 2005.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

De ce fait, les CE ont été privées de leurs droits prévus par l'*Accord SMC* d'obtenir les renseignements nécessaires en ce qui concerne environ la moitié des mesures en cause. Cela a gravement porté atteinte aux droits des CE en matière de régularité de la procédure et à leur capacité de préparer leur argumentation visant les États-Unis.

Pour résoudre cette situation, les CE, de bonne foi et s'efforçant de régler le différend d'une manière efficace, demandent par la présente qu'un groupe spécial soit établi 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) pour examiner la question exposée ci-après. La présente demande est sans préjudice de la position des CE selon laquelle le Groupe spécial qui a été établi le 20 juillet 2005 est déjà saisi à bon droit de toutes les mesures exposées ci-après. Les CE ont déjà pris contact avec les États-Unis afin de discuter de la façon la plus efficace de donner suite à la présente demande compte tenu des faits nouveaux exposés plus haut et sont disposées à poursuivre ces discussions en vue de parvenir à un règlement rapide et positif du différend.

* * * * * * *

Le présent différend concerne les subventions prohibées et les subventions pouvant donner lieu à une action accordées et conférant un avantage aux constructeurs d'aéronefs civils gros porteurs[4] des États-Unis (la "branche de production LCA des États-Unis"), y compris, en particulier, la société Boeing ("Boeing") et McDonnell Douglas Corporation avant sa fusion avec Boeing. Les mesures ressortent et découlent actuellement des textes suivants:

1. Subventions des États et subventions locales

Les États des États-Unis et les autorités des localités où sont situés des installations de recherche, de développement et de production et des services administratifs de la branche de production LCA des États-Unis transfèrent de diverses manières des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis.

Ces ressources économiques comprennent de nombreuses incitations financières et autres avantages sous forme, par exemple, d'allègements fiscaux, de financement d'obligations, d'exemption de taxes, de location par crédit-bail, d'assistance à la relocalisation du siège de l'entreprise, de financement de la recherche, de mesures d'infrastructure et d'autres avantages.

Ces États et autorités locales comprennent, mais non exclusivement, les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois, et les autorités locales qui s'y trouvent.

a. <u>État de Washington</u>

Les autorités gouvernementales de l'État de Washington, y compris les municipalités et les organismes publics qui s'y trouvent, telles que le comté de Snohomish, le port d'Everett et la ville d'Everett, accordent à la branche de production LCA des États-Unis un ensemble de mesures d'incitation qui bénéficient au développement, à la production et aux ventes de LCA des États-Unis. Ces incitations comprennent, mais non exclusivement, des avantages fiscaux et autres avantages ressortant, entre autres, des textes suivants ou conformes à ceux-ci:

[4] En vertu de l'*Accord de 1992 entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils*, les aéronefs civils de grande capacité ("LCA") comprennent tous les aéronefs tels qu'ils sont définis à l'article premier de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils, à l'exception des moteurs tels que définis à l'article 1.1 b) dudit accord, qui sont conçus pour le transport de passagers ou de fret et ont une capacité de 100 sièges ou plus ou son équivalent en configuration cargo. Boeing produit ou commercialise les familles suivantes de LCA: 717, 737, 747, 757, 767, 777 et 787.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Washington House Bill n° 2294 (2003);

- Memorandum of Agreement for Project Olympus between Boeing and the State of Washington, du 19 décembre 2003;

- Master Site Development and Location Agreement between Boeing and the State of Washington, du 19 décembre 2003;

- First Amendment to the Master Site Development and Location Agreement, du 2 février 2004, et toutes modifications ultérieures; et

- City of Everett Ordinance 2759-04 (2004), modifiant le chapitre 3.24 du Everett Municipal Code.

b. État du Kansas

Les autorités gouvernementales de l'État du Kansas, y compris les municipalités et les organismes publics qui s'y trouvent, telles que le comté de Sedgwick, la ville de Wichita et les districts scolaires locaux, accordent des incitations financières, y compris sous forme de financement d'obligations, d'avantages fiscaux et autres avantages, à la branche de production LCA des États-Unis, entre autres par le biais des textes suivants:

- Financement d'obligations et versements conformément à la Economic Revitalization and Reinvestment Act – Kansas Senate Bill No. 281 (2003), codifiée dans K.S.A. §§ 74-50, 136 *et seq*. (2004), tels qu'ils ressortent, entre autres, des textes suivants:

  - Resolution of the Kansas Development Finance Authority Declaring an Intent to Issue its Revenue Bonds to Finance a Project on behalf of Mid-Western Aircraft Systems, Inc., adoptée le 9 juin 2005;

  - Incentive Agreement Between the Kansas Department of Commerce and Spirit Aerosystems Inc., daté du 30 juin 2005, signé par Spirit Aerosystems Inc. le 7 octobre 2005 et le 10 octobre 2005, signé par le Kansas Department of Commerce le 11 octobre 2005;

  - State of Kansas, State Finance Council Resolution No. 05-544, 18 octobre 2005; et

  - Bond Resolution No. 222 Authorizing the Kansas Development Finance Authority To Issue Its Kansas Development Finance Authority Revenue Bonds (Spirit AeroSystems, Inc. Project) (adoptée le 5 décembre 2005).

- Abattements fiscaux sur les biens et les ventes conformément à K.S.A. § 79-201a, tel que modifié, K.S.A. § 79-3606, tel que modifié et K.S.A. § 79-3640, tel que modifié pour les biens en rapport avec des obligations industrielles (Industrial Revenue Bonds ("IRB")) émises pour le financement de projets de la branche de production LCA des États-Unis, consentis par la ville de Wichita conformément à K.S.A. §§ 12-1740 *et seq.*, tel que modifié, y compris, mais pas exclusivement, ce qui est autorisé par les ordonnances ci-après du Wichita City Council:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Wichita City Council Ordinance No. 46-818, datée du 15 novembre 2005, autorisant 80 millions de dollars d'IRB pour Spirit Aerosystems, Inc.;
- Wichita City Council Ordinance No. 46-817, datée du 15 novembre 2005, autorisant 29 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 46-401, datée du 16 novembre 2004, autorisant 67 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 45-914, datée du 18 novembre 2003, autorisant 60 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 45-495, datée du 19 novembre 2002, autorisant 96 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 45-133, datée du 20 novembre 2001, autorisant 84 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 44-811, datée du 21 novembre 2000, autorisant 41 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 44-428, datée du 23 novembre 1999, autorisant 155 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 44-102, datée du 8 décembre 1998, autorisant 350 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 43-642, datée du 25 novembre 1997, autorisant 340 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 43-325, datée du 26 novembre 1996, autorisant 194 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 42-949, datée du 14 novembre 1995, autorisant 201 millions de dollars d'IRB pour Boeing;
- Wichita City Council Ordinance No. 42-553, datée du 15 novembre 1994, autorisant 280 millions de dollars d'IRB pour Boeing;

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Wichita City Council Ordinance No. 42-228, datée du 30 novembre 1993, autorisant 292 millions de dollars d'IRB pour Boeing;

- Wichita City Council Ordinance No. 41-916, datée du 8 décembre 1992, autorisant 274 millions de dollars d'IRB pour Boeing; et

- Wichita City Council Ordinance No. 41-592, datée du 26 novembre 1991, autorisant 206 millions de dollars d'IRB pour Boeing.

Lettres d'intention concernant des IRB pour la branche de production LCA des États-Unis, y compris, mais pas exclusivement, celles qui ont été émises conformément aux mesures prises par le Wichita City Council les 17 mai 2005, 13 juillet 2004, 9 novembre 1999, 13 février 1996, 24 mars 1992, 5 décembre 1989, 21 décembre 1982, 9 juin 1981 et 23 octobre 1979.

- Financement accordé par l'État du Kansas, Kansas Technology Enterprise Corporation ("KTEC") et le gouvernement fédéral au National Institute for Aviation Research de la Wichita State University pour des travaux en collaboration avec la branche de production LCA des États-Unis.

c. État de l'Illinois

Les autorités gouvernementales de l'État de l'Illinois, y compris les municipalités et les organismes publics qui s'y trouvent, telles que le comté de Cook et la ville de Chicago, accordent des incitations financières, y compris des incitations fiscales, une aide à la relocalisation et d'autres avantages à la branche de production LCA des États-Unis, y compris mais pas exclusivement par le biais:

- de crédits d'impôt accordés par l'État de l'Illinois conformément à l'Economic Development for a Growing Economy Tax Credit Act, Public Act 91-476, telle que modifiée, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 5/211 *et seq.*, et 35 Ill. Comp. Stat. § 10/5-45;

- du remboursement des dépenses afférentes à la relocalisation et autres avantages par l'État de l'Illinois conformément à la Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207;

- de versements de l'État de l'Illinois conformément à la Illinois Large Business Development Act, Ill. Rev. Stat. 1989, ch. 127, paras. 2710-1 *et seq.*, et 14 Ill. Admin. Code §§ 590.10 *et seq.*;

- de versements de l'État de l'Illinois conformément au Illinois Industrial Training Program, 20 Ill. Comp. Stat. § 605/605−800, et 56 Ill. Admin. Code §§ 2650.10 *et seq.*;

- de versements de l'État de l'Illinois conformément au Technology Challenge Grant Program, 20 Ill. Comp. Stat. §§ 700/2001 *et seq.*, et 14 Ill. Admin. Code §§ 545.110 *et seq.*;

- d'abattements sur les taxes foncières consentis par le comté de Cook conformément au § 920 de la susdite Corporate Headquarters Relocation Act,

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Public Act 92-0207, § 18 du Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, telle que modifiée, et à l'Ordinance of the County of Cook, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001);

- d'abattements sur les taxes foncières consentis par la ville de Chicago conformément au § 920 de la susdite Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, § 18 du Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, telle que modifiée, et à l'Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001); et

- de versements effectués par la ville de Chicago conformément au Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC, and the City of Chicago, 13 janvier 2001.

2. Subventions de la NASA

La National Aeronautics and Space Administration ("NASA"), agissant sur la base de la National Aeronautics and Space Act de 1958, Pub. L. No. 85-568, telle que modifiée, transfère des ressources économiques à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, entre autres:

a. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à des programmes de recherche, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis dans le cadre de ces programmes ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats des programmes, par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, ou la renonciation à de tels droits, l'octroi d'un accès aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") ou d'un accès autrement exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics. Des exemples de tels programmes de la NASA sont cités ci-dessous:

i) <u>High Speed Research Program</u>

- NASA Budget Requests for FY 1990 – FY 2001;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 101-144 (FY 1990); Pub. L. No. 101-507 (FY 1991); Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993); Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995); Pub. L. No. 104-134 (FY 1996); Pub. L. No. 104-204 (FY 1997); Pub. L. No. 105-65 (FY 1998); Pub. L. No. 105-276 (FY 1999);

- High Speed Research Program Technology Transfer Control Handbook, avril 1998.

ii) <u>Advanced Subsonic Technology Program</u>

- NASA Budget Requests for FY 1992 – FY 2001;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993); Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995); Pub. L. No. 104-134 (FY 1996); Pub. L. No. 104-204 (FY 1997); Pub. L. No. 105-65 (FY 1998); Pub. L. No. 105-276 (FY 1999);

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Advanced Subsonic Technology Program Technology Transfer Control Handbook, août 1998.

iii) Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 – FY 2007;

- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. No. 106-74 (FY 2000); Pub. L. No. 106-377 (FY 2001); Pub. L. No. 107-73 & Pub. L. No. 107-117 (FY 2002); Pub. L. No. 108-7 (FY 2003); Pub. L. No. 108-199 (FY 2004); Pub. L. No. 108-447 (FY 2005); Pub. L. No. 109-108 (FY 2006); Pub. L. No. 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

iv) Quiet Aircraft Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 – FY 2007;

- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. No. 106-74 (FY 2000); Pub. L. No. 106-377 (FY 2001); Pub. L. No. 107-73 & Pub. L. No. 107-117 (FY 2002); Pub. L. No. 108-7 (FY 2003); Pub. L. No. 108-199 (FY 2004); Pub. L. No. 108-447 (FY 2005); Pub. L. No. 109-108 (FY 2006); Pub. L. No. 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

v) High Performance Computing and Communications Program

- NASA Budget Requests for FY 1991 – FY 2003;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 101-507 (FY 1991); Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993); Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995); Pub. L. No. 104-134 (FY 1996); Pub. L. No. 104-204 (FY 1997); Pub. L. No. 105-65 (FY 1998); Pub. L. No. 105-276 (FY 1999); Pub. L. No. 106-74 (FY 2000); Pub. L. No. 106-377 (FY 2001).

vi) Research & Technology Base Program

- NASA Budget Requests for FY 1991 – FY 2004;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 101-507 (FY 1991); Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993); Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995); Pub. L. No. 104-134 (FY 1996); Pub. L. No. 104-204 (FY 1997); Pub. L. No. 105-65 (FY 1998); Pub. L. No. 105-276 (FY 1999); Pub. L. No. 106-74 (FY 2000); Pub. L. No. 106-377 (FY 2001); Pub. L. No. 107-73 & Pub. L. No. 107-117 (FY 2002).

vii) Advanced Composites Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1996 – FY 1997;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

viii) Vehicle Systems Program

- NASA Budget Requests for FY 2003 – FY 2007;

- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. No. 108-7 (FY 2003); Pub. L. No. 108-199 (FY 2004); Pub. L. No. 108-447 (FY 2005); Pub. L. No. 109-108 (FY 2006); Pub. L. No. 109-155 (FY 2007 – FY 2008).

ix) Materials and Structures Systems Technology Program, including advanced composites materials and structures research

- NASA Budget Requests for FY 1988 – FY 1995;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 100-202 (FY 1988); Pub. L. No. 100-404 (FY 1989); Pub. L. No. 101-144 (FY 1990); Pub. L. No. 101-507 (FY 1991); Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993).

x) Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs

- NASA Budget Requests for FY 1976 – FY 1987;

- NASA Appropriations Acts, Pub. L. No. 94-116 (FY 1976); Pub. L. No. 94-378 (FY 1977); Pub. L. No. 95-119 (FY 1978); Pub. L. No. 95-392 (FY 1979); Pub. L. No. 96-103 (FY 1980); Pub. L. No. 96-526 (FY 1981); Pub. L. No. 97-101 (FY 1982); Pub. L. No. 97-272 (FY 1983); Pub. L. No. 98-45 (FY 1984); Pub. L. No. 98-371 (FY 1985).

b. en mettant à disposition ses employés et installations pour appuyer les programmes de R-D énumérés ci-dessus et en prenant à sa charge les salaires, dépenses de personnel et autres dépenses de soutien institutionnel, fournissant ainsi des services de valeur à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence:

- NASA Budget Requests for FY 1976 – FY 2007;

- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. No. 94-116 (FY 1976); Pub. L. No. 94-378 (FY 1977); Pub. L. No. 95-119 (FY 1978); Pub. L. No. 95-392 (FY 1979); Pub. L. No. 96-103 (FY 1980); Pub. L. No. 96-526 (FY 1981); Pub. L. No. 97-101 (FY 1982); Pub. L. No. 97-272 (FY 1983); Pub. L. No. 98-45 (FY 1984); Pub. L. No. 98-371 (FY 1985); Pub. L. No. 99-160 (FY 1986); Pub. L. No. 99-500 & Pub. L. No. 99-591 (FY 1987); Pub. L. No. 100-202 (FY 1988); Pub. L. No. 100-404 (FY 1989); Pub. L. No. 101-144 (FY 1990); Pub. L. No. 101-507 (FY 1991); Pub. L. No. 102-139 (FY 1992); Pub. L. No. 102-389 (FY 1993); Pub. L. No. 103-124 (FY 1994); Pub. L. No. 103-327 (FY 1995); Pub. L. No. 104-134 (FY 1996); Pub. L. No. 104-204 (FY 1997); Pub. L. No. 105-65 (FY 1998); Pub. L. No. 105-276 (FY 1999); Pub. L. No. 106-74 (FY 2000); Pub. L. No. 106-377 (FY 2001); Pub. L. No. 107-73 & Pub. L. No. 107-117 (FY 2002); Pub. L. No. 108-7 (FY 2003); Pub. L. No. 108-199 (FY 2004); Pub. L. No. 108-447 (FY 2005); Pub. L. No. 109-108 (FY 2006); Pub. L. No. 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c. en accordant des remboursements au titre de NASA Independent Research & Development, and Bid & Proposal Reimbursements:

- 48 CFR § 31.205-18;
- 14 CFR § 1274.204(g);
- 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*

d. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à utiliser les installations de recherche, d'essais et d'évaluation appartenant au gouvernement des États-Unis, y compris les souffleries de la NASA, en particulier le Centre de recherche de Langley.

e. en passant des marchés publics avec la branche de production LCA des États-Unis pour une rémunération plus qu'adéquate.

f. en accordant à la branche de production LCA des États-Unis un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par le gouvernement, conformément, entre autres, aux textes suivants:

- Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information, section 4.5.7.1 (NPG 2200.2A);

- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*

g. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de recherches financées par le gouvernement par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur ou de droits d'utilisation des données en tant que tels ou la renonciation à de tels droits, conformément, entre autres, aux textes suivants:

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;

- 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;

- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 février 1983);

- Executive Order 12591 (10 avril 1987);

- 14 CFR §§ 1245.100 *et seq.*;

- 14 CFR §§ 1274.911 - 1274.914;

- 48 CFR §§ 1827.301 *et seq.*;

- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*

3. Subventions du Département de la défense

Le Département de la défense ("DOD") transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, entre autres en:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

a. autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à des recherches financées par le DOD, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis pour ces recherches ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ces recherches par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics ou la renonciation à de tels droits, par les moyens suivants, par exemple:

i) Un certain nombre de programmes de recherche, de développement, d'essais et d'évaluation de l'US Air Force, Navy, Army et de la Defense Research Projects Agency ("DARPA"), y compris, mais pas exclusivement, les programmes suivants:

- Defense Research Sciences (PE# 0601102F)
- Materials (PE# 0602102F)
- Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F)
- Aerospace Propulsion (PE# 0602203F)
- Aerospace Sensors (PE# 0602204F)
- Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F)
- Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F)
- Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F)
- Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F)
- Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F)
- Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F)
- RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F)
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/ 0708011N)
- C-17 (PE# 0401130F/0604231F)
- CV-22 (PE# 0401318F)
- Joint Strike Fighter (PE#0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N)
- AV-8B Aircraft (PE# 0604214N)
- Comanche (PE# 0604223A)
- F-22 (PE# 0604239F)
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F)
- V-22 (PE# 0604262N)
- A-6 Squadrons (PE# 0204134N)
- F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N)
- Dual Use Applications Program (y compris son prédécesseur, le Technology Reinvestment Project).

Ces programmes ressortent actuellement, entre autres, des textes suivants:

- DOD RDT&E Budget Item Justification, Exhibits R-2, FY 1991 – FY 2007;

- DOD FY 1991 – FY 2007 Budgets for RDT&E Programs (Exhibit R-1), DOD Component Summary;

- 10 U.S.C. § 2521 (fondement juridique du Manufacturing Technology Program);

- 10 U.S.C. § 2511 (fondement juridique des Dual Use Programs);

- DOD Appropriations Acts Pub. L. No. 101-511 (FY 1991); Pub. L. No. 102-172 (FY 1992); Pub. L. No. 102-396 (FY 1993); Pub. L. No. 103-139 (FY 1994); Pub. L. No. 103-335 (FY 1995); Pub. L. No. 104-61 (FY 1996); Pub. L.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

No. 104-208 (FY 1997); Pub. L. No. 105-56 (FY 1998); Pub. L. No. 105-262 (FY 1999); Pub. L. No. 106-79 (FY 2000); Pub. L. No. 106-259 (FY 2001); Pub. L. No. 107-117 (FY 2002); Pub. L. No. 107-248 (FY 2003); Pub. L. No. 108-87 (FY 2004); Pub. L. No. 108-287 (FY 2005); Pub. L. No. 109-148 (FY 2006).

ii) en accordant des remboursements au titre de NASA Independent Research & Development, and Bid & Proposal Reimbursements.

- 10 U.S.C. § 2372;
- 48 CFR § 31.205-18;
- 48 CFR § 231.205-18;
- 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*;
- Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1 (10 mai 1999);
- DOD Appropriations Acts, Pub. L. No. 101-511 (FY 1991); Pub. L. No. 102-172 (FY 1992); Pub. L. No. 102-396 (FY 1993); Pub. L. No. 103-139 (FY 1994); Pub. L. No. 103-335 (FY 1995); Pub. L. No. 104-61 (FY 1996); Pub. L. No. 104-208 (FY 1997); Pub. L. No. 105-56 (FY 1998); Pub. L. No. 105-262 (FY 1999); Pub. L. No. 106-79 (FY 2000); Pub. L. No. 106-259 (FY 2001); Pub. L. No. 107-117 (FY 2002); Pub. L. No. 107-248 (FY 2003); Pub. L. No. 108-87 (FY 2004); Pub. L. No. 108-287 (FY 2005); Pub. L. No. 109-148 (FY 2006).

b. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à utiliser les installations d'essais et d'évaluation appartenant au gouvernement des États-Unis, y compris les Major Range Test Facility Bases.

c. en passant des marchés publics, y compris ceux qui concernent l'achat de produits à la branche de production LCA des États-Unis moyennant une rémunération plus qu'adéquate, y compris en particulier mais non exclusivement le contrat conclu par l'US Air Force avec la société Boeing pour l'achat de certaines pièces de rechange pour ses aéronefs équipés du Système de surveillance et d'alerte aéroporté (AWACS), le National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, le C-22 Replacement Program (C-40), le KC-135 Programmed Depot Maintenance, le C-40 Lease and Purchase Program, le programme de modernisation et d'amélioration de l'avionique C-130, le contrat C-17 H22 (Boeing BC-17X) et le contrat conclu par l'US Navy avec Boeing pour la production et la maintenance de 108 B-737 civils et leur conversion en chasseurs de sous-marins à longue portée Multi-Mission Aircraft, le Missile Defense Agency's Airborne Laser (ABL) Program, et le Army's Comanche Program.

d. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de recherches financées par les pouvoirs publics, y compris, mais pas exclusivement, l'abandon de droits de brevet de valeur ou de droits d'utilisation des données en tant que tels ou la renonciation à de tels droits, conformément, entre autres, aux textes suivants:

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 février 1983);
- Executive Order 12591 (10 avril 1987);
- 48 CFR §§ 227.303 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 227.7100 *et seq.*

4. Subventions de l'Institut national des normes et de la technologie (Département du commerce des États-Unis)

Le Département du commerce des États-Unis ("DOC") transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, dans le cadre de l'Advanced Technology Program appliqué en vertu de l'Omnibus Trade and Competitiveness Act de 1988, Pub. L. No. 100-418, telle que modifiée, et de l'American Technology Preeminence Act de 1991, Pub. L. No. 102-245 et 15 CFR §§ 295.1 *et seq.*, en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à ce programme, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis dans le cadre de ce programme ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ce programme, y compris, mais pas exclusivement, l'abandon de droits de brevet de valeur et de l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant des recherches financées par les pouvoirs publics, ou la renonciation de tels droits. En particulier, des ressources économiques sont transférées à la branche de production LCA des États-Unis par le biais d'un certain nombre de projets, y compris, mais pas exclusivement, les projets suivants:

- Project 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials);
- Project 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning – Execution);
- Project 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly);
- Project 91-01-0267 (Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products);
- Project 97-05-0020 (Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems);
- Project 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming).
- Project 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point Source X-Ray Lithography);
- Project 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5. Département du travail des États-Unis

Le Département du travail des États-Unis transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, dans le cadre de l'Aerospace Industry Initiative, qui fait partie de la High Growth Training Initiative du Président, en vertu de la Workforce Investment Act, Pub. L. No. 105-220 (1998), en accordant à l'Edmonds Community College (État de Washington) des fonds pour la formation de travailleurs de l'industrie aérospatiale en rapport avec le Boeing 787.

6. Incitations fiscales fédérales

Le gouvernement des États-Unis transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis par le biais du système fiscal fédéral, et en particulier au moyen des mesures fiscales suivantes:

a. articles 921 à 927 de l'Internal Revenue Code (avant abrogation) et mesures connexes établissant un traitement fiscal spécial pour les "sociétés de ventes à l'étranger" ("FSC");

b. FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000, Pub. L. No. 106-519; et

c. American Jobs Creation Act de 2004, Pub. L. No. 108-357.

* * * * * * *

Les Communautés européennes considèrent que les mesures ci-dessus sont incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre des dispositions suivantes:

1) article 3.1 a), 3.1 b) et 3.2 de l'*Accord SMC*;

2) article 5 a) de l'*Accord SMC*;

3) articles 5 c), 6.3 a), b) et c) de l'*Accord SMC*;

4) article III:4 du GATT de 1994.

Les Communautés européennes sont d'avis que les mesures ci-dessus, qui ressortent des lois, réglementations, procédures administratives et autres programmes et politiques des États-Unis, des États et des autorités locales énumérées ci-dessus, y compris toutes modifications pertinentes apportées ultérieurement à ces textes ou les textes qui leur ont succédé, sont incompatibles avec ces dispositions en tant que telles et telles qu'appliquées.

Les mesures énumérées ci-dessus sont des subventions parce que, dans chaque cas, il y a une contribution financière des pouvoirs publics des États-Unis, des pouvoirs publics d'États ou de pouvoirs publics locaux, et un avantage est ainsi conféré au sens de l'article 1.1 a) 1) et b) de l'*Accord SMC*. Elles avantagent et continueront d'avantager à l'avenir le développement, la production, la vente et l'exportation de chacun des produits LCA individuels subventionnés de la branche de production LCA des États-Unis. Chacune des subventions énumérées est spécifique à la branche de production LCA des États-Unis au sens de l'article 2 de l'*Accord SMC*.

Les subventions énumérées ci-dessus sont *de jure* ou *de facto* subordonnées à l'exportation, et subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

L'utilisation de ces mesures cause des effets défavorables – c'est-à-dire un dommage important ou une menace de dommage important à la branche de production LCA de la Communauté européenne – et un préjudice grave, y compris une menace de préjudice grave, aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 a) et c) de l'*Accord SMC*, parce que, entre autres choses:

- les mesures se traduisent par un dommage important, ou une menace de dommage important, en violation de l'article 5 a) de l'*Accord SMC*;

- les mesures se traduisent par une sous-cotation notable du prix des produits subventionnés de la branche de production LCA des États-Unis par rapport au prix des produits LCA de la Communauté européenne concurrents sur le marché mondial et sur les marchés de la Communauté européenne, des États-Unis et de pays tiers où les producteurs des États-Unis et de la Communauté sont en concurrence, ou menacent d'avoir un tel effet, en violation des articles 5 c) et 6.3 c) de l'*Accord SMC*;

- les mesures ont pour effet de déprimer dans une mesure notable les prix des produits LCA de la Communauté européenne concurrents sur le marché mondial et sur les marchés de la Communauté européenne, des États-Unis et de pays tiers où les producteurs des États-Unis et de la Communauté sont en concurrence, ou d'empêcher dans une mesure notable des hausses de ces prix, ou menacent d'avoir un tel effet, en violation des articles 5 c) et 6.3 c) de l'*Accord SMC*;

- les mesures ont pour effet de faire perdre dans une mesure notable des ventes de produits LCA de la Communauté européenne concurrents sur le marché mondial et sur les marchés de la Communauté européenne, des États-Unis et des pays tiers où les producteurs des États-Unis et de la Communauté sont en concurrence, ou menacent d'avoir un tel effet, en violation des articles 5 c) et 6.3 c) de l'*Accord SMC*;

- les mesures ont pour effet de détourner les exportations de produits LCA de la Communauté européenne concurrents du marché des États-Unis ou d'entraver ces exportations, ou menacent d'avoir un tel effet, en violation des articles 5 c) et 6.3 a) de l'*Accord SMC*;

- les mesures ont pour effet de détourner les exportations de produits LCA de la Communauté européenne concurrents des marchés de pays tiers ou d'entraver ces exportations, ou menacent d'avoir un tel effet, en violation des articles 5 c) et 6.3 b) de l'*Accord SMC*.

Les mesures ci-dessus ne sont justifiées ni au regard d'une quelconque disposition d'un accord visé, y compris l'*Accord relatif au commerce des aéronefs civils*, ni au regard de l'*Accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils*, de 1992.

Les Communautés européennes demandent que soit établi 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 Mémorandum d'accord.

Les Communautés européennes demandent que l'Organe de règlement des différends tienne une réunion extraordinaire le jeudi 2 février 2006 et que la présente demande d'établissement d'un groupe spécial soit inscrite à l'ordre du jour de cette réunion.

Enfin, les Communautés européennes demandent que l'ORD, en même temps que l'établissement du groupe spécial, engage les procédures prévues à l'Annexe V de l'*Accord SMC* au

RCC supprimés, comme indiqué [***]

sujet de la collecte de renseignements concernant le préjudice grave. La présente demande est sans préjudice de la position des CE selon laquelle toutes les mesures exposées ci-dessus ont déjà été soumises à bon droit au Groupe spécial qui a été établi le 20 juillet 2005 et étaient donc couvertes par la procédure au titre de l'Annexe V engagée par l'ORD le 23 septembre 2005. Les CE sont prêtes à discuter avec le représentant désigné par l'ORD pour faciliter le processus de collecte de renseignements, conformément au paragraphe 4 de l'Annexe V de l'*Accord SMC*, M. Mateo Diego-Fernandez, et avec les États-Unis, de la manière dont le processus peut être efficacement mis en œuvre.