COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(92) 222 final

Bruxelles, le 25 mai 1992

Proposition de

DECISION DU CONSEIL

relative à la conclusion d'un accord entre la Communauté Economique Européenne et les Etats-Unis d'Amérique concernant le commerce des aéronefs civils de grande capacité

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

1. Par sa décision du 4 février 1991, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations à la fois avec les Etats-Unis d'Amérique et avec d'autres Parties de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils, en vue de la conclusion de nouveaux arrangements régissant le commerce international des avions civils.

2. Conformément à cette décision ainsi qu'aux directives de négotiation détaillées adoptées par le Conseil et en consultation avec le Comité 113, la Commission a tenu des négociations avec les Etats-Unis qui le 31 mars 1992 ont permis d'arriver à l'accord repris en annexe.

3. Cet accord correspond largement à tous les objectifs précisés dans les directives de négociation. En particulier, le champ d'application de l'accord se limite aux avions civils de grande capacité. Dans ce contexte, devant l'impossibilité de parvenir à une définition satisfaisante en termes de nombre de sièges pour passagers, l'accord se réfère explicitement aux avions fabriqués dans le Communauté par le Consortium Airbus. Par ailleurs, la Commission estime qu'une solution équilibrée a été trouvée en ce qui concerne les disciplines sur les aides indirectes d'une part et celles relatives aux aides directes d'autre part.

4. Dans l'article 12 de l'accord, les Etats-Unis et la Communauté réaffirment leur volonté d'obtenir une révision de l'accord du GATT sur les aéronefs civils. Conformément à la décision du Conseil sus-mentionnée, la Commission s'attend à ce que le processus multilatéral soit lancé immédiatement en coopération étroite avec le gouvernement américain.

PROPOSITION DE DECISION DU CONSEIL

relative à la conclusion de l'accord entre la Communauté Economique Européenne et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant le commerce des aéronefs civils de grande capacité

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le Traité instituant la Communauté Economique Européenne, et notamment son Article 113,

Vu la proposition de la Commission,

Considérant qu'il convient d'approuver l'accord négocié à Bruxelles le 31 mars 1992, entre la Communauté Economique Européenne et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant le commerce des aéronefs de grande capacité,

DECIDE

Article premier

L'accord entre la Communauté Economique Européenne et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique concernant le commerce des aéronefs civils de grande capacité est approuvé au nom de la Communauté.

Le texte de l'accord est joint à la présente Décision.

Article 2

Le Président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à signer ledit accord au nom de la Communauté.

Fait à Bruxelles, le

Pour le Conseil

Le Président

ACCORD

entre la Communauté économique européenne (ci-après dénommée "la Communauté") et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique (ci-après dénommé "les Etats-Unis") concernant l'application de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils au commerce des aéronefs civils de grande capacité.

Reconnaissant la nécessité de promouvoir un environnement plus favorable au commerce international des aéronefs civils de grande capacité et de réduire les tensions commerciales dans ce domaine;

reconnaissant que les disciplines de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils devraient être renforcées afin de réduire progressivement le rôle des aides publiques;

rappelant les principes et objectifs approuvés par les représentants des Etats-Unis et de la Communauté au cours de leur réunion tenue à Londres le 27 octobre 1987;

poursuivant leur objectif commun consistant à empêcher les distorsions du commerce résultant des aides accordées directement ou indirectement par les pouvoirs publics pour le développement et la production d'aéronefs civils de grande capacité, à assujettir ces aides à des disciplines plus rigoureuses et à encourager l'adoption de ces disciplines au niveau multilatéral dans le cadre du GATT;

prenant acte de leur intention d'agir sans préjudice des droits et obligations qui leur incombent dans le cadre du GATT et d'autres accords multilatéraux négociés sous les auspices du GATT;

LA COMMUNAUTE ET LES ETATS-UNIS SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Article premier

Marchés passés sur instructions des pouvoirs publics, contrats obligatoires de sous-traitance et incitations.

En ce qui concerne les questions relatives à l'article 4 de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils ("accord sur les aéronefs"), les parties conviennent de se conformer à la note interprétative concernant l'article 4 de l'accord sur les aéronefs, qui figure à l'annexe I du présent accord.

Article 2

Engagements pris antérieurement par les pouvoirs publics

Le soutien accordé par les pouvoirs publics aux programmes en cours de construction d'aéronefs de grande capacité, qui a été engagée avant la date d'entrée en vigueur du présent accord, n'est pas soumis aux dispositions dudit accord, sauf dispositions contraires figurant ci-après. Les termes et conditions d'octroi de ce soutien ne seront pas modifiés de manière à les rendre plus favorables aux bénéficiaires. Des modifications mineures ne seront cependant pas considérées comme incompatibles avec cette disposition.

Article 3

Soutien à la production

A compter de l'entrée en vigueur du présent accord, les parties n'accorderont aucun autre soutien public direct que celui qui a déjà été fermement engagé pour la production d'aéronefs civils de grande capacité. Cette interdiction s'appliquera tant aux programmes existants qu'aux programmes futurs.

Article 4

Soutien au développement

4.1. Les pouvoirs publics n'accorderont un soutien pour le développement d'un nouveau programme de construction d'aéronefs civils de grande capacité que si une appréciation critique du projet, basée sur des hypothèses prudentes, montre qu'il y a une perspective raisonnable de couvrir, avant l'expiration d'une période de 17 ans à compter de la date du premier versement de ce soutien, tous les coûts définis à l'article 6 paragraphe 2 de l'accord sur les aéronefs, y compris le remboursement des soutiens publics dans les conditions indiquées ci-après.

4.2. A compter de l'entrée en vigueur du présent accord, le soutien public direct engagé par une partie pour le développement d'un nouveau programme de construction d'un aéronef civil de grande capacité ou d'une version dérivée n'excédera pas :

a) 25 % du coût total de développement de ce programme, tel qu'il a été estimé au moment de l'engagement (ou des coûts réels de développement, le montant le moins élevé étant retenu). Le montant des redevances sur cette tranche est fixé au moment de l'engagement du soutien au développement de façon à ce que celui-ci soit remboursé aux pouvoirs publics à un taux d'intérêt qui ne soit pas inférieur au coût de l'emprunt, et cela avant l'expiration d'une période maximale de 17 ans à compter du premier versement, plus

b) 8 % du coût total de développement de ce programme, tel qu'il a été estimé au moment de l'engagement (ou des coûts réels de développement, le montant le plus faible étant retenu). Le montant des redevances sur cette tranche est fixé au moment de l'engagement du soutien au développement de façon à ce que celui-ci soit remboursé aux pouvoirs publics à un taux qui ne soit pas inférieur au coût de l'emprunt majoré de 1 %, et cela avant l'expiration d'une période maximum de 17 ans à compter du premier versement.

Ces calculs seront effectués sur la base des prévisions de livraison d'aéronefs contenues dans l'appréciation critique du projet.

4.3. Le montant des redevances pour chaque aéronef sera calculé au moment de l'engagement du soutien au développement, qui devra être remboursé comme suit :

a) 20 % du total des paiements calculé conformément à l'article 4 paragraphe 2 devront être effectués sur la base de la livraison d'un nombre d'aéronefs correspondant à 40 % des livraisons prévues;

b) 70 % du total des paiements calculé conformément à l'article 4 paragraphe 2 devront être effectués sur la base de la livraison d'un nombre d'aéronefs correspondant à 85 % des livraisons prévues.

Article 5

Soutien indirect des pouvoirs publics

5.1. Les parties prendront les mesures nécessaires pour garantir que le soutien indirect des pouvoirs publics ne confère pas un avantage déloyal aux constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité qui bénéficient de ce soutien et ne fausse pas le commerce international des aéronefs civils de grande capacité.

5.2. A compter de l'entrée en vigueur du présent accord, les avantages identifiables pour le développement ou la production de tout produit couvert par le présent accord, nets de tout remboursement, résultant du soutien indirect, n'excéderont pas en une année :

a) 3 % du chiffre d'affaires annuel de l'industrie aéronautique civile de la partie concernée pour les produits couverts par le présent accord ou

b) 4 % du chiffre d'affaires annuel d'une seule entreprise de la partie concernée pour les produits couverts par le présent accord.

5.3. Des avantages résultant d'un soutien indirect seront considérés comme ayant été obtenus lorsqu'il y aura une réduction perceptible des coûts des aéronefs civils de grande capacité due au financement par les pouvoirs publics de la recherche et du développement dans le domaine de l'aéronautique menés à bien après l'entrée en vigueur du présent accord.

S'il est possible d'apporter la preuve que les résultats de la recherche et du développement ont été communiqués de manière non discriminatoire aux constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité des parties, les avantages résultant de ces technologies ne seront pas pris en considération pour le calcul visé au paragraphe 5.2. Toutefois, des avantages identifiables sont possibles lorsque des constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité sont responsables de la conduite ou du résultat de cette recherche ou ont accès précocement aux résultats de celle-ci.

Si une partie a des raisons de croire que d'autres soutiens indirects accordés par les pouvoirs publics entraînent des réductions perceptibles des coûts des aéronefs civils de grande capacité, les parties se consulteront en vue d'évaluer l'ampleur de ces réductions et de les inclure dans le calcul décrit ci-dessus.

Les avantages dus à un soutien indirect, qui résultent de la technologie obtenue grâce à la recherche et au développement financés par les pouvoirs publics ou à d'autres programmes publics, seront normalement calculés par le biais de l'évaluation de la réduction du coût de la recherche et du développement et de la réduction du coût des équipements de production et de la technologie des procédés de fabrication.

Article 6

Prêts généraux

Les parties n'assumeront aucune responsabilité pour les prêts spécifiques que les constructeurs d'aéronefs accordent aux compagnies aériennes ou mettent à leur disposition, sous forme de prêts directs, de garanties ou sous d'autres formes, autrement que par le biais d'un financement public des crédits à l'exportation conforme à l'Accord sectoriel sur les avions gros porteurs de l'Arrangement de l'OCDE concernant les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public.

Article 7

Apports en capital

Les apports en capital n'entrent pas dans le champ d'application du présent accord. Ils ne devront cependant pas être fournis de façon à aller à l'encontre des disciplines de l'accord.

Article 8

Transparence

8.1. Dans la mesure où cela est nécessaire pour garantir la mise en oeuvre efficace du présent accord, les parties procéderont à des échanges périodiques et systématiques de toutes les informations à caractère public du type de celles que les gouvernements communiquent à leurs assemblées nationales élues respectives au sujet des questions relevant du présent accord et de ses annexes. Ces informations incluront au minimum le montant total du soutien accordé par les pouvoirs publics pour de nouveaux projets de développement, ainsi que la part de celui-ci dans les coûts totaux de développement, des données globales relatives aux versements et aux remboursements concernant le soutien direct des pouvoirs publics pour des programmes concernant des aéronefs commerciaux, les chiffres d'affaires annuels de l'industrie aéronautique civile, comme cela est indiqué à l'article 8 paragraphe 5 b, ainsi que le montant total des avantages indirects identifiables dont ont bénéficié les constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité.

8.2. En outre, en ce qui concerne les engagements pris antérieurement par les pouvoirs publics pour les programmes de construction d'aéronefs civils de grande capacité décrits à l'article 2, une liste complète de ces engagements pris par les parties à l'accord déjà versés ou engagés sera fournie séparément et contiendra des renseignements sur le type d'obligations en matière de remboursement et le délai de remboursement prévu. Le montant global annuel des versements et des remboursements relatifs à ces programmes sera également communiqué à l'autre partie pour chaque gouvernement qui a accordé ce soutien. En outre, les parties au présent accord s'informeront mutuellement de toute modification ayant pour effet de rendre les conditions et modalités de ces engagements d'aide plus favorables pour le bénéficiaire, notamment les modifications des délais de remboursement, l'incapacité de rembourser le soutien ou la réduction des remboursements prévus.

8.3. Par ailleurs, en ce qui concerne les programmes futurs concernant des aéronefs civils de grande capacité, les parties communiqueront, au moment de l'engagement des pouvoirs publics, les informations spécifiques suivantes au sujet du soutien au développement pour chaque gouvernement qui accorde un tel soutien:

- le montant total du soutien public;

- la part de celue-ci exprimée en pourcentage du coût total de développement, tel qu'il a été estimé;

- le rendement escompté pour les pouvoirs publics;

- les délais prévus de remboursement du soutien public;

- le nombre prévisionnel d'avions sur lequel sont basés les calculs effectués conformément à l'article 4 paragraphe 2.

8.4. Au cours des consultations prévues à l'article 11 du présent accord, les parties échangeront des informations sur les engagements et le soutien des pouvoirs publics pour chaque gouvernement qui accorde un tel soutien, lesquelles devront inclure, sans que cette énumération soit limitative :

- toute modification ayant pour effet de rendre les conditions et modalités plus favorables pour le bénéficiaire, et notamment les modifications des délais de remboursement, l'incapacité de rembourser le soutien ou la réduction des remboursements prévus et

- les versements et les remboursements annuels par programme pour les nouveaux programmes lancés conformément à l'article 4. Ces informations seront fournies au cours de la première consultation périodique qui aura lieu au moins douze mois après la fin de l'année pendant laquelle les versements et les remboursements auront été effectués.

8.5. Pendant les consultations visées à l'article 11,

a) les parties fourniront, sur une base annuelle, des informations sur les nouvelles activités de recherche et développement financées par les pouvoirs publics et entreprises ou engagées au cours de l'année précédente et sur les projets de recherche et développement en cours dans le domaine de l'aéronautique, y compris des renseignements précis ventilés par programme sur les projets auxquels participent des constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité. Cela inclut des informations sur le domaine d'activité et le montant du financement public de ces projets;

b) les parties fourniront des informations sur les avantages identifiables résultant du soutien indirect accordé pour chaque programme de construction d'aéronefs civils de grande capacité.

Celles-ci incluront des renseignements sur les remboursements, ventilés par programme, effectués par les constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité. Les informations spécifiques suivantes seront fournies sur une base annuelle pour chaque gouvernement qui accorde un tel soutien :

1) le chiffre d'affaires annuel de l'industrie aéronautique civile de la partie concernée pour les produits couverts par l'accord;

2) le chiffre d'affaires annuel, pour les produits couverts par l'accord, de chaque entreprise de la partie concernée qui fabrique lesdits produits; et

3) le montant total des avantages indirects, tels qu'ils sont définis à l'article 5.2., pour l'industrie aéronautique civile en ce qui concerne les produits couverts par l'accord et pour chaque entreprise qui fabrique ces produits.

8.6. Si une partie considère que des renseignements complémentaires se rapportant directement à la mise en oeuvre des dispositions du présent accord sont nécessaires, ces informations lui seront communiquées sur présentation d'une demande dûment motivée.

8.7. Sur présentation d'une demande dûment motivée, les parties fourniront, au moment de l'engagement d'un nouveau soutien au développement, des informations non confidentielles sur l'appréciation critique du projet, pour autant que celles-ci se rapportent aux dispositions de l'article 4.1.

8.8. Toute information qui n'est pas tombée dans le domaine public et qu'une partie est susceptible de fournir sera, à la demande de celle-ci, considérée comme confidentielle. Le gouvernement qui en est le destinataire prendra toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que ces informations ne soient divulguées à personne d'autre, même après l'expiration du présent accord ou après qu'il y aura été mis fin. En outre, les informations confidentielles ne seront pas utilisées dans les différends commerciaux éventuels, sauf pour les besoins des discussions et décisions confidentielles internes du gouvernement se rapportant à la mise en oeuvre de l'accord.

8.9. Sauf dispositions contraires, les parties échangeront les informations susmentionnées à un rythme annuel. Tout désaccord concernant les informations à fournir en vertu du présent article sera réglé par le biais des consultations prévues à l'article 11.

8.10 Les parties fourniront des informations sur les nouveaux apports en capital effectués par les pouvoirs publics en faveur d'entreprises produisant des aéronefs civils ou sur les modifications des participations détenues par les pouvoirs publics, y compris le montant et le type de capitaux ainsi fournis.

8.11 Les parties encourageront les entreprises qui fabriquent des aéronefs civils de grande capacité à diffuser plus largement dans le public les résultats financiers détaillés concernant leurs activités dans le domaine de l'aéronautique civile, en établissant des rapports séparés pour leurs activités de construction d'aéronefs militaires et d'aéronefs civils et en adoptant une méthode de publication de l'information financière basée sur le genre d'activité. Ces résultats financiers détaillés devraient au minimum inclure des informations sur les ressources et les emplois des fonds, et notamment des informations précises sur le produit financier, le résultat d'exploitation, l'actif net, les dépenses d'investissement et les apports en capital des pouvoirs publics.

8.12 Aucune disposition du présent accord ne sera interprétée de manière à contraindre une partie contractante à fournir des informations dont elle estime la divulgation contraire aux intérêts essentiels de sa sécurité.

Article 9

Circonstances exceptionnelles

9.1. Si, à la suite de circonstances imprévues et exceptionnelles, la survie d'une partie importante des activités de production d'aéronefs civils d'une des parties[1] et la poursuite de la rentabilité financière de l'entreprise ou de la division d'une entreprise chargée de la fabrication de ces aéronefs civils sont compromises, cette partie peut déroger provisoirement aux disciplines prévues par le présent accord. En pareil cas, les résultats financiers détaillés concernant les activités de production d'aéronefs civils seront rendus publics par cette entreprise ou cette division[2]. Cette dérogation ne pourra cependant pas être invoquée pour les disciplines applicables au lancement des nouveaux programmes concernant des aéronefs civils visés à l'article 4.

9.2. La partie concernée informera l'autre partie de ses intentions, lui offrira la possibilité de participer à des consultations préalables, à moins d'y être empêchée pour des raisons juridiques, notifiera en tout cas immédiatement à l'autre partie les raisons qu'elle a d'invoquer le présent article et divulguera entièrement les mesures spécifiques qu'elle a prises, notamment leur ampleur et leur nature, ainsi que la durée prévisible de leur validité.

9.3. Les mesures spécifiques prises par une partie conformément au présent article:

a) seront limitées, dans leur portée et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier aux difficultés évoquées au paragraphe 1;

b) seront conçues de façon à permettre à l'entreprise bénéficiaire de retrouver le plus rapidement possible sa viabilité commerciale;

c) tiendront dûment compte des répercussions éventuelles sur les autres constructeurs d'aéronefs civils de grande capacité et éviteront de faire baisser les prix sur le marché mondial des aéronefs civils par le biais de la production de stocks pour lesquels il n'existe aucune commande ferme.

9.4. Si, après que des consultations ont eu lieu conformément à l'article 11, une partie considère que les mesures prises en application du présent article vont sérieusement à l'encontre des objectifs du présent accord, elle sera fondée à suspendre tout ou partie des dispositions de l'accord ou à mettre fin à celui-ci dans les quinze jours suivant la conclusion des consultations.

---

(1) Aux fins du présent paragraphe, le terme "parties" est réputé inclure tout Etat membre de la Communauté.

(2) Ces résultats financiers détaillés devraient au minimum inclure des informations sur les ressources et les emplois des fonds, et notamment des informations précises sur le produit financier, le résultat d'exploitation, l'actif net, les dépenses d'investissement et les apports en capital des pouvoirs publics.

Article 10

Prévention des litiges commerciaux et actions en justice

10.1 Les parties s'efforceront d'éviter tout litige commercial portant sur des questions relevant du présent accord(3).

10.2 Elles s'abstiendront d'engager elles-mêmes une action, au titre de leur législation commerciale nationale, à l'égard du soutien accordé par les pouvoirs publics dans le respect du présent accord, tant que celui-ci restera en vigueur. Toutefois, aucune disposition du présent paragraphe n'empêchera une partie d'abroger le présent accord en raison du non-respect de celui-ci par l'autre partie.

10.3 Afin d'éviter tout litige commercial, les parties encourageront vivement des particuliers à demander qu'il soit fait usage des dispositions de l'article 11 pour régler tout différend sur des questions relevant du présent accord. Si des requérants privés demandent cependant qu'une action soit engagée au titre de la législation nationale sur des questions relevant du présent accord, le gouvernement des requérants en informera immédiatement l'autre partie et proposera d'engager des consultations conformément à l'article 11. La partie contre laquelle cette action sera intentée pourra soit suspendre l'application de tout ou partie des dispositions du présent accord, soit mettre fin à celui-ci quinze jours après la conclusion des consultations.

10.4 Dans la conduite des enquêtes portant sur des allégations dans le domaine commercial concernant des produits couverts par le présent accord, qui ont été commencées en application de la législation commerciale nationale à la suite de requêtes de particuliers, les parties tiendront compte, conformément à leur législation, des représentations faites au sujet du respect des conditions du présent accord.

Article 11

Consultations

11.1 Les parties se consulteront régulièrement et, en tout cas, au moins deux fois par an, pour assurer le bon fonctionnement de l'accord.

11.2 L'une des parties peut demander que des consultations soient engagées sur tout point ayant trait au fonctionnement du présent accord. Ces consultations auront lieu au plus tard dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande.

---

(3) Les actions concernant les "questions relevant du présent accord" désignent les actions en matière commerciale se rapportant au soutien direct et indirect des pouvoirs publics, tel qu'il est défini dans le présent accord. Elles n'incluent pas les actions se rapportant au dumping, à la protection de la propriété intellectuelle, à la législation antitrust ou à la législation dans le domaine de la concurrence.

11.3 Les parties conviennent de s'efforcer de régler tout différend dans les trois mois suivant la date de la demande initiale de consultation. Les consultations ne seront pas considérées comme ayant été conclues, aux fins des articles 8 et 9 du présent accord, avant l'expiration de ce délai de trois mois.

Article 12

Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils

12.1 Les parties proposeront conjointement aux autres signataires de l'accord sur les aéronefs d'inclure dans l'accord susmentionné du GATT des disciplines s'inspirant de celles prévues par le présent accord, ainsi que la note interprétative figurant à l'annexe I. Les parties proposeront également que la procédure améliorée de règlement des différends approuvée dans le cadre de l'Uruguay Round soit utilisée pour régler tout différend résultant de l'application du nouvel accord sur les aéronefs.

12.2 Les parties déploieront tous les efforts possibles pour faire en sorte que ces disciplines ou des disciplines similaires soient incluses dans l'accord sur les aéronefs ou adoptées par les signataires les plus importants dans les meilleurs délais et pour étendre la portée des disciplines prévues par le présent accord à l'ensemble des produits couverts par l'accord sur les aéronefs.

12.3 Si l'adoption au niveau multilatéral n'a pas eu lieu en un an, les parties réexamineront la question de la poursuite de l'application du présent accord bilatéral.

Article 13

Dispositions finales

13.1 Le présent accord entrera en vigueur le jour de son approbation par les deux parties.

13.2 Le présent accord pourra être modifié d'un commun accord entre les parties pour tenir compte de tout événement nouveau susceptible de se produire, y compris des modifications éventuelles de l'accord sur les aéronefs.

13.3 Un an après l'entrée en vigueur du présent accord, chacune des parties pourra s'en retirer. Si l'une d'elles souhaite le faire, elle notifiera son intention à l'autre partie par écrit. Le retrait prendra effet douze mois après la date de réception de la notification.

Annexe I

INTERPRETATION PAR LES SIGNATAIRES DE L'ACCORD DE L'ARTICLE 4 DE L'ACCORD DU GATT RELATIF AU COMMERCE DES AERONEFS CIVILS

L'article 4 de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils ("l'accord") traite de trois questions spécifiques :

- marchés passés sur instructions des pouvoirs publics (paragraphe 2);

- contrats obligatoires de sous-traitance (paragraphe 3);

- incitations (paragraphe 4).

ARTICLE 4.1.

Le paragraphe 4.1. expose le principe général applicable dans tout l'article 4, à savoir que les acheteurs d'aéronefs civils(4) devraient être libres de choisir leurs fournisseurs sur la base de considérations commerciales et techniques.

ARTICLE 4.2. (Marchés passés sur instructions des pouvoirs publics)

Ce paragraphe dispose que "les signataires s'interdisent de soumettre les compagnies aériennes, constructeurs d'aéronefs ou autres entités acheteuses d'aéronefs civils, à des obligations ou à des pressions excessives à l'effet d'acheter des aéronefs civils d'une origine déterminée, qui introduiraient une discrimination à l'encontre des fournisseurs du ressort d'un signataire".

Cela signifie que les signataires doivent s'abstenir d'imposer des politiques de préférence en faveur ou à l'encontre des fournisseurs d'un ou de plusieurs signataires.

Il est également interdit aux pouvoirs publics d'exercer des pressions excessives pour influencer le choix des fournisseurs des compagnies aériennes, des constructeurs d'aéronefs ou d'autres entités acheteuses d'aéronefs civils (les "acheteurs"). Par "pressions excessives", on entend toute action visant à favoriser certains produits ou certains fournisseurs ou à influencer les décisions d'achat d'une manière qui établit une discrimination à l'encontre des fournisseurs d'un autre signataire.

Les signataires conviennent que les exemples suivants sont des exemples de pratiques qui ne sont pas considérées comme des formes de pression excessive :

(4) Aux fins de l'annexe, les termes "aéronefs civils" sont définis de la même manière que dans l'article 1er de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils.

- la participation de représentants actuels ou d'anciens représentants des pouvoirs publics au conseil d'administration d'acheteurs entièrement ou partiellement contrôlés par les pouvoirs publics, mais uniquement si ces représentants agissent dans les meilleurs intérêts commerciaux de l'acheteur concerné et n'influencent pas les décisions d'achat d'une manière qui crée une discrimination à l'encontre des fournisseurs d'un autre signataire;

- les décisions des pouvoirs publics concernant les questions de sécurité et d'environnement.

ARTICLE 4.3. (Contrats obligatoires de sous-traitance)

Selon les termes mêmes de la première phrase, "les signataires sont convenus que l'achat des produits visés par le présent accord ne devrait être régi que par des considérations de concurrence en matière de prix, de qualité et de délais de livraison". Cela signifie que les signataires ne doivent pas intervenir pour obtenir un traitement préférentiel en faveur de certaines entreprises et qu'ils ne doivent pas non plus se mêler du choix des vendeurs lorsque des vendeurs de plusieurs signataires sont en concurrence.

En mettant l'accent sur le fait que les seuls facteurs qui devraient être pris en considération dans les décisions d'achat sont le prix, la qualité et les délais de livraison, les signataires sont convenus que l'article 4 paragraphe 3 interdit les compensations imposées par les pouvoirs publics. En outre, ils n'exigeront pas que d'autres facteurs, tels que la conclusion de contrats de sous-traitance, soient une condition ou une contrepartie de la vente. Plus précisément, un signataire ne peut pas faire obligation à un vendeur d'offrir des compensations, des types ou des volumes spécifiques d'affaires ou d'autres formes de compensation industrielle.

Les signataires n'imposeront donc aucune condition qui ferait obligation aux sous-traitants ou aux fournisseurs d'avoir une origine nationale particulière.

La deuxième phrase de ce paragraphe dispose que "s'agissant de l'approbation ou de l'adjudication de marchés portant sur des produits visés par le présent accord, un signataire pourra ... exiger que ses entreprises qualifiées soient admises à concourir sur une base compétitive et à des conditions non moins favorables que celles dont bénéficient les entreprises qualifiées d'autres signataires". Cela signifie qu'un signataire pourra exiger du constructeur qu'il n'établisse aucune discrimination à l'égard des entreprises qualifiées du signataire en ce qui concerne toute possibilité de présenter une offre et l'évaluation de toute soumission concurrente faite par ces entreprises.

ARTICLE 4.4. (Incitations)

Ce paragraphe dispose que "les signataires sont convenus d'éviter de pratiquer quelque type d'incitation, que ce soit à la vente ou à l'achat d'aéronefs civils d'une origine déterminée, qui introduirait une discrimination à l'encontre des fournisseurs du ressort d'un signataire".

Cela signifie que les signataires s'abstiendront d'établir des liens négatifs ou positifs entre la vente ou l'achat d'aéronefs civils et d'autres décisions ou mesures des pouvoirs publics susceptibles d'influencer cette vente ou cet achat, lorsque les fournisseurs de plusieurs signataires sont en concurrence. La liste figurant ci-après est une liste indicative et non exhaustive, approuvée d'un commun accord, de ce type d'incitations interdites :

- droits et restrictions concernant l'industrie aéronautique, tels que les droits d'atterrissage ou de trafic;

- programmes et mesures économiques généraux, tels que les mesures concernant les importations, les mesures visant à corriger les déséquilibres commerciaux bilatéraux et les mesures relatives aux travailleurs étrangers ou au rééchelonnement de la dette;

- programmes et mesures d'aide au développement, tels que l'octroi de subventions, de prêts et le financement d'infrastructures, étant entendu que l'utilisation de cette aide pour l'achat d'aéronefs civils ne relève pas de cette catégorie si l'octroi de ces crédits n'est pas subordonné au fait que cette vente ait lieu;

-mesures et programmes concernant la défense et la sécurité nationale.

Sans préjudice de l'article 4.3., cela signifie également que les signataires n'interviendront en aucune manière et n'exerceront aucune pression directe ou indirecte sur d'autres gouvernements ou sur toute entité partie prenante aux décisions d'achat, y compris par le biais de l'établissement de tout lien de nature positive ou négative entre une décision concernant l'achat d'un aéronef civil et toute autre question ou action dans un autre domaine susceptible d'affecter les intérêts du pays importateur.

ARTICLES 4.2. ET 4.4. (Représentations politiques)

Aucun participant des signataires au processus décisionnel politique national ne prendra de mesure, notamment, sans que cette liste soit limitative, des représentations politiques, des pressions ou des incitations à l'égard d'autres gouvernements ou de compagnies aériennes étrangères, qui serait contraire à l'article 4 tel que celui-ci est interprété dans la présente annexe. Les signataires attireront l'attention des participants sur cette interprétation de l'article 4 et déploieront également tous leurs efforts pour garantir que les participants ne prennent pas de telles mesures.

Annexe II

Aux fins du présent accord, les définitions suivantes sont applicables :

1. "Aéronefs civils de grande capacité"

   En ce qui concerne ces aéronefs fabriqués aux Etats-Unis par les constructeurs existants d'aeronefs civils de grande capacité et, dans la Communauté europeénne, par le consortium Airbus, ou par les entités qui leur succéderont, tous les aéronefs, tels qu'ils sont définis à l'article 1er de l'accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils, à l'exception des moteurs tels que définis à l'article 1.1. sous b) de l'accord sur les aéronefs, 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.

2. Par "version dérivée", on entend un modèle d'aéronef dont l'essentiel de la conception est dérivé de celle d'un modèle d'aéronef précédent.

3. "Coût total de développement" visé à l'article 4.2.

   Les éléments de coût ci-après, qui ont été supportés avant la date de certification, sont ceux qui peuvent être pris en considération pour l'évaluation du "coût total de développement" visé à l'article 4.2.:

   - étude de faisabilité;

   - ingénierie;

   - essais en soufflerie, essais des éléments de structure, essais des systèmes et essais en laboratoire;

   - appareils de simulation au sol du fonctionnement de l'avion;

   - travaux de mise au point d'équipements, à l'exception de ceux qui sont directement financés par les fabricants d'équipements et de moteurs;

   - essais en vol, y compris le soutien au sol qui leur est associé, et analyses nécessaires à l'obtention de la certification;

   - documents nécessaires pour la certification;

   - coût de la fabrication des prototypes et aéronefs de vérification en vol, y compris les pièces de rechange et les modifications qui peuvent se révéler nécessaires pour obtenir la certification, moins la valeur loyale et marchande estimée de l'avion à usage commercial après son réaménagement;

   - bâtis de montage et outillage, à l'exception des machines-outils, destinés à être utilisés pour des programmes spécifiques.

4. "Production"

L'ensemble des activités de fabrication, de marketing et de commercialisation autres que celles décrites au point 3 ci-dessus, à l'exclusion du financement public des crédits à l'exportation conforme à l'accord sectoriel sur les aéronefs civils de l'Arrangement de l'OCDE sur le financement public des crédits à l'exportation.

5. "Soutien indirect des pouvoirs publics"

Soutien financier accordé par un gouvernement ou par tout organisme public sur le territoire d'une partie pour des applications aéronautiques, y compris la recherche et le développement, les projets de démonstration et le développement d'avions militaires, qui constitue un avantage identifiable pour le développement ou la production d'un ou de plusieurs programmes spécifiques concernant des aéronefs civils de grande capacité.

6. Par "soutien direct des pouvoirs publics", on entend tout soutien financier accordé par un gouvernement ou par tout organisme public sur le territoire d'une partie:

(1) pour des programmes spécifiques concernant des aéronefs civils de grande capacité ou pour des versions dérivées; ou

(2) à telle ou telle entreprise, dans la mesure où les programmes concernant les aéronefs civils de grande capacité ou les versions dérivées en bénéficient directement.

7. Par "redevance", on entend le remboursement d'un certain montant fixé à l'avance du soutien au développement pour chaque aéronef livré.

ISSN 0254-1491

COM(92) 222 final

DOCUMENTS

FR **07**

N° de catalogue : CB-CO-92-232-FR-C

ISBN 92-77-44493-2

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg