

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/GC/W/523
23 décembre 2003

(03-6750)

Original: anglais

RÉEXAMEN DE L'EXEMPTION PRÉVUE AU PARAGRAPHE 3 DU GATT DE 1994

Réponse des États-Unis aux questions posées concernant la Loi Jones

La communication ci-après, datée du 12 décembre 2003, est distribuée à la demande de la délégation des États-Unis.

Les États-Unis présentent ci-après leurs réponses aux questions de la Délégation des Communautés européennes, figurant dans le document WT/GC/W/521.

Questions des Communautés européennes

Question

Afin d'évaluer l'incidence de la Loi Jones sur le marché de la construction navale, les Communautés européennes aimeraient que les États-Unis fournissent des chiffres précis en ce qui concerne:

- i) le nombre et les types de navires fabriqués ces cinq dernières années dans le cadre de la "Loi Jones";**
- ii) le prix de vente de ces navires et le nom de la compagnie (nom des armateurs);**
- iii) le montant total de l'aide accordée en ce qui concerne le prix de vente.**

Réponse

- i) Les États-Unis communiquent chaque année au Secrétariat de l'OMC des données sur le nombre et les types de navires fabriqués au cours des cinq années précédentes. Ces renseignements sont reproduits à toutes fins utiles dans le tableau de l'annexe I.
- ii) La législation des États-Unis ne fait pas obligation de notifier ces renseignements au gouvernement. Nous ne pensons pas que des données complètes sur le prix de vente soient disponibles auprès de sources commerciales.
- iii) Comme nous ne disposons pas de données sur le prix de vente, nous ne sommes pas en mesure de répondre complètement à cette question. Toutefois, nous présentons à l'annexe II un tableau contenant les données relatives au programme de garanties financières de l'Administration maritime. Pour accéder à toutes les données publiées se rapportant à votre demande, veuillez consulter le site Internet de l'Administration

maritime (<http://www.marad.dot.gov/TitleXI/approved.html>), qui donne des renseignements sur les navires pour lesquels le gouvernement fédéral accorde des garanties financières.

Question

En outre, les Communautés européennes aimeraient obtenir des renseignements sur le fondement juridique de l'utilisation de navires construits à l'étranger ou remis en état à l'étranger pour des usages commerciaux dans les eaux des États-Unis (par exemple à compter de l'adoption du projet de loi portant ouverture de crédits pour 2003 qui autorise une compagnie maritime à capitaux étrangers à exploiter des navires construits à l'étranger entre les îles d'Hawaï). Les États-Unis ont-ils l'intention d'accorder à l'avenir cette possibilité à tous les Membres de l'OMC?

Réponse

Il est exact que, comme le notent les CE, la loi portant ouverture de crédits pour 2003 (Pub. L. 108-7) constitue le fondement juridique de l'octroi d'une autorisation d'exploitation pour trois navires de croisière construits entièrement dans un chantier naval situé hors des États-Unis, pour assurer le transport régulier de passagers par cabotage entre les îles d'Hawaï. Le sens de la dernière partie de la question des CE n'est pas bien clair, étant donné que la législation ne stipule pas que ce chantier naval doit être situé dans un pays particulier (Membre ou non de l'OMC). À notre connaissance, le Congrès des États-Unis n'a été saisi d'aucune législation de ce genre.

S'agissant des services de transport maritime:

Question

Nous notons que la fourniture de services de transport maritime n'est pas visée par l'exemption prévue au paragraphe 3 a) à e) du GATT de 1994, mais les Communautés européennes aimeraient que les États-Unis précisent les conditions régissant l'octroi d'exemptions de la restriction générale concernant la fourniture de services de transport entre les ports des États-Unis. Dans un cas récent (le projet de loi portant ouverture de crédits pour 2003), une compagnie maritime à capitaux étrangers a été autorisée à exercer ses activités entre les îles d'Hawaï. Cela devrait-il être considéré comme une dérogation permanente, ou s'agit-il plutôt d'une première étape vers la libéralisation de certaines des restrictions relatives au cabotage au cas par cas?

Réponse

Les conditions d'octroi d'une dérogation sont régies par la réglementation fédérale, en particulier par les dispositions 46 C.F.R. 388.4 et 46 C.F.R. 251.31, dont une copie est fournie ci-joint. Pour plus de renseignements sur les conditions requises et les critères appliqués par l'Administration maritime pour accorder une dérogation, veuillez vous reporter en particulier aux dispositions 46 C.F.R. 388.4 et 46 C.F.R. 251.31, dont le texte est reproduit à l'annexe III, et qui peuvent être consultées aussi sur les sites Internet suivants:

http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/14mar20010800/edocket.access.gpo.gov/cfr_2002/ocfr/46cfr388.4.pdf

et

http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/14mar20010800/edocket.access.gpo.gov/cfr_2002/ocqtr/pdf/46cfr251.31.pdf

L'administration des États-Unis n'a connaissance d'aucun texte de loi soumis au Congrès, qui donnerait à penser que la loi à laquelle se réfèrent les CE représente un premier pas vers l'assouplissement des restrictions susmentionnées.

ANNEXE I

LIVRAISONS DES CHANTIERS NAVALS DE LA MARINE NATIONALE DES ÉTATS-UNIS - PÉRIODES QUINQUENNALES									
Période	Navires de pêche			Autres navires			Total		
	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne
1994	330	50 628	153	150	283 156	1 888	480	333 784	695
1998									
1995	352	50 908	145	174	747 093	4 294	526	798 001	1 517
1999									
1996	365	53 964	148	208	971 098	4 669	573	1 025 062	1 789
2000									
1997	360	55 895	155	226	1 328 856	5 880	586	1 384 751	2 363
2001									
1998	395	64 103	162	252	1 505 829	5 976	647	1 569 932	2 426
2002									
Moyenne sur cinq ans (mobile)	360	55 100	153	202	967 206	4 541	562	1 022 306	1 818
LIVRE DE COMMANDE DE CHANTIERS NAVALS DE LA MARINE NATIONALE DES ÉTATS-UNIS (Livraisons escomptées) – PÉRIODES QUINQUENNALES									
Période	Navires de pêche			Autres navires			Total		
	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne	Nombre de navires	Jauge brute totale	Jauge brute moyenne
1994	n.c.	n.c.	n.c.	149	1 438 568	9 655	149	1 438 568	9 655
1998									
1995	n.c.	n.c.	n.c.	169	1 702 848	10 076	169	1 702 848	10 076
1999									
1996	n.c.	n.c.	n.c.	152	1 752 156	11 527	152	1 752 156	11 527
2000									
1997	n.c.	n.c.	n.c.	139	1 566 127	11 267	139	1 566 127	11 267
2001									
1998	n.c.	n.c.	n.c.	178	1 811 785	10 179	178	1 811 785	10 179
2002									
Moyenne sur cinq ans (mobile)	n.c.	n.c.	n.c.	157	1 654 297	10 541	157	1 654 297	10 541

Note: Jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux.

Source: Lloyd's Register-FairPlay/Garte côtière (navires de pêche).

ANNEXE II

DIFFUSION PUBLIQUE

ADMINISTRATION MARITIME – TITRE XI – GARANTIES POUR LE FINANCEMENT DE NAVIRES

Demandes en cours d'examen

Armateurs	Nombre de navires	Types de navires/projets
Fast Ship Atlantic, Inc.	2	Porte-conteneurs à grande vitesse
Pasha Hawaiï Transport Lines LLC	1	Transporteur de voitures et de camions
Vessel Management Services, Inc.	2	Remorqueur-chaland jaugeant 155 000 tonnes
Speede Shipyard, LLC & Metro Machine Co	sans objet	Modernisation du chantier naval
AHL Shipping Company	2	Transporteurs de produits pétroliers à double coque
K Ship 1-4, LLC	4	Transporteurs de pétrole brut et de produits pétroliers à double coque jaugeant 45 000 tpi
Harbor Fuel Service, Inc.	1 1	Remorqueur portuaire de 3 000 hp Chaland-citerne à double coque
Cashman Equipment Corporation	29	Chaland à pont en acier
Rowan Companies, Inc.	2	Plate-forme de forage en mer autoélévatrice
Alter Barge Line, Inc.	45	Chalands à clapets couverts
New York Trans Harbor, LCC	6	Traversiers catamarans motorisés à faible sillage
Sterling Equipment, Inc.	4 2	Chalands à clapet Porteurs de déblais
Port Imperial Ferry Corp.	5	Catamarans pour le transport de passagers
Kvaerner Philadelphia Shipyard, Inc.	sans objet	Modernisation du chantier naval
Santa Maria Shipping, LLC	1	Porte-conteneurs
Perforadora Central, S.A. de C.V.	2	Navires ravitailleurs
Vane Line Bunkering, Inc.	2	Chalands-citernes à double coque pour le transport de pétrole lourd
TOTAL	111	

* Pour l'exportation.

Au 6 novembre 2003

Chantier naval	Coût effectif pour l'armateur (en dollars)	Montant du prêt initial (en dollars)	Durée de la garantie	Échéance
National Steel & Shipbuilding Co. - San Francisco, CA	857 500 000,00	750 500 000,00	Période de construction +25 ans	22 septembre 1999
Halter Marine Inc. - Gulfport, MS	79 317 000,00	69 403 000,00	Période de construction +25 ans	7 décembre 2000
Bay Shipbuilding - Sturgeon, WS	71 000 000,00 39 691 419,00 141 256 120,00	61 400 000,00 34 700 000,00 123 599 105,00	25 ans 25 ans 25 ans	7 mars 2001 23 mars 2001 12 juillet 2001
Kvaerner Philadelphia Shipyard - Philadelphie, PA	68 000 000,00	59 500 000,00	25 ans	16 juillet 2001
Orange Jeffboat LLC - Jeffersonville, IN	6 617 250,00	5 790 094,00	25 ans	20 mars 2002
HBC Barge LLC - Brownsville, PA Cove Fleeting - Morgan City, LA	14 076 923,00	12 561 000,00	25 ans	19 août 2002
LeTourneau, Inc. - Vicksburg, MS	200 909 000,00	175 795 000,00	15 ans	29 août 2002
Trinity Marine Products, Inc.	11 740 000,00	8 805 000,00	25 ans	3 septembre 2002
Robert E. Derecktor, Inc. - Mamaroneck, NY	4 800 000,00	3 840 000,00	25 ans	18 novembre 2002
HBC Barge, LLC - Brownsville, PA Corn Island Shipyard - Lamar, IN Conrad Industries - Morgan City, LA	8 487 000,00	7 426 000,00	20 ans	21 novembre 2002
AllenMarine, Inc. - Stika, Alaska	12 315 084,00 34 300 000,00	10 755 000,00 30 000 000,00	25 ans 18 ans	13 janvier 2003 4 avril 2003
Santa Maria Steel, LLC	18 170 000,00	15 600 000,00	Période de construction	16 septembre 2003
Bollinger Shipyards Lockport, LLC - Lockport, LA	26 133 782,00	19 600 000,00	15 ans	2 octobre 2003
Jeffboat, LCC	13 370 000,00 1 607 683 578,00	11 698 000,00 1 400 992 199,00	25 ans	6 novembre 2003

ANNEXE III

Article 251.31 Frais de traitement des demandes d'autorisation de la cession de navires faisant l'objet d'une subvention de péréquation des coûts de construction

- a) Toute demande de modification d'un contrat prévoyant l'octroi d'une subvention de péréquation des coûts de construction ou toute demande d'adjonction à ce contrat en vue de la vente d'un navire construit en vertu du titre V de la Loi sur la marine marchande de 1936, à un acheteur assumant les obligations découlant dudit contrat, doit être déposée auprès du Secrétaire du Bureau des subventions maritimes, Washington, D.C. 20590.
- b) *Droits à acquitter.* Chaque demande doit être accompagnée d'une somme de 200 dollars, destinée à couvrir le coût du traitement de la demande.

(Sec. 4; 5 U.S.C. 553)

[G.O. 106, 31 FR 3397, 4 mars 1966]

Article 388.4 Critères d'octroi d'une dérogation

- a) *Critères généraux.* 1) Il ne sera dérogé à l'interdiction d'exploiter un navire construit et/ou remis en état à l'étranger, énoncée dans la législation sur le cabotage, que s'il est établi que l'exploitation du navire pour le cabotage ne cause pas de préjudice indu:
 - i) aux constructeurs de navires américains; ou
 - ii) aux activités de cabotage de toute personne exploitant à cette fin des navires construits aux États-Unis.
- 2) La détermination du "préjudice indu" causé à un exploitant de navires côtiers ou à un constructeur de navires américain ne sera pas nécessairement limité aux exploitants ou aux constructeurs de navires transportant au plus 12 passagers.
- 3) L'incidence escomptée de la dérogation demandée sera évaluée sur la base de tous les renseignements obtenus de toutes les sources, y compris les observations du public, les enquêtes et analyses internes, ou toute autre source ou information jugée appropriée.
- b) *Incidence sur les constructeurs de navires américains.* L'effet sur les constructeurs de navires américains pourra être déterminé en fonction des critères suivants: existence d'un constructeur américain susceptible d'être affecté, qui a déjà construit des navires similaires, ou qui peut prouver qu'il a la capacité et les moyens de construire des navires similaires destinés à être utilisés dans la même zone géographique des États-Unis que le navire faisant l'objet de la demande.
- c) *Incidence sur les exploitants de navires côtiers.* L'effet sur les exploitants existants de navires côtiers construits aux États-Unis pourra être déterminé en fonction des critères suivants:
 - 1) le navire faisant l'objet de la demande assurera-t-il le même service commercial que le navire d'un exploitant déjà en activité (ou d'un exploitant pouvant

prouver qu'il a pris des mesures concrètes pour entreprendre cette activité), et sera-t-il exploité dans la même zone géographique?

2) Nombre de navires similaires qui sont exploités ou qu'il est envisagé d'exploiter sur le même marché, avec un itinéraire identique ou similaire, par rapport à la taille de ce marché.

- d) *Notification et autorisation préalables requises pour toute modification.* Lorsque la demande de dérogation est acceptée, le demandeur est informé qu'il ne pourra pas apporter de modification importante à l'utilisation du navire pour le cabotage sans notification préalable à l'Administration maritime. Si le demandeur ne présente pas cette notification préalable, la dérogation pourra être immédiatement annulée en vertu de l'article 388.5.
-