

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/GC/W/616
9 décembre 2009

(09-6381)

Conseil général
17-18 décembre 2009

Original: anglais

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

Questionnaire adressé aux États-Unis par le Japon

La communication ci-après, datée du 9 décembre 2009, est distribuée à la demande de la délégation du Japon.

Le Japon sait gré au États-Unis des renseignements figurant dans la notification WT/L/746 qu'ils ont présentée en janvier de cette année conformément au paragraphe 3 c) du GATT de 1994, et des réponses qu'ils ont apportées au questionnaire présenté par le Japon lors de la dernière session consacrée au réexamen et reproduit dans le document WT/GC/W/580.

Toutefois, le Japon est d'avis que les réponses données à ce jour par les États-Unis n'expliquent pas pleinement pourquoi il faut continuer à appliquer cette mesure d'exemption. De plus, comme le précédent réexamen, qui date de 2007, a été effectué sous l'ancienne Administration des États-Unis et que de nombreux changements ont eu lieu dans divers domaines depuis que la nouvelle Administration a pris ses fonctions, il estime que les États-Unis doivent donner des explications qui soient suffisantes sur le point de savoir s'ils continuent ou non à penser que la situation qui avait nécessité l'application de cette exemption existe encore.

À cet égard, le Japon souhaite continuer à contribuer au processus de réexamen en formulant les questions ci-dessous. Il demande aux États-Unis de bien vouloir apporter des réponses aux questions ci-après sous la forme d'un document officiel de l'OMC dans un délai raisonnable, de manière que tous les Membres puissent prendre connaissance des réponses et les étudier.

Question n° 1

Compte tenu du fait que l'exemption déroge sérieusement aux principes fondamentaux du GATT et qu'elle a été appliquée pendant 15 longues années, son maintien plus avant nuira à la cohérence du cadre juridique de l'OMC dans son ensemble. En outre, il pourrait être utilisé à tort par d'autres Membres comme prétexte pour élever ou maintenir leurs propres obstacles au commerce. Quel est l'avis des États-Unis sur ce point?

Question n° 2

On présume que la Loi Jones des États-Unis a pour effet d'accroître les coûts de distribution pour les utilisateurs du réseau de transport maritime intérieur des États-Unis, en particulier lorsque le transport maritime est le seul moyen de transport raisonnable d'un point de vue économique. De plus, le transport maritime est le seul secteur qui subit les effets de cette réglementation particulière,

./.

contrairement aux autres modes de transport tels que le transport aérien, le transport ferroviaire ou le transport routier, pour lesquels des aéronefs, des véhicules pour voies ferrées et des camions fabriqués à l'étranger peuvent être utilisés sans aucune restriction de ce type. Cela signifie que les conditions de la concurrence entre ces modes de transport sont apparemment faussées et, par conséquent, que non seulement la Loi Jones a des effets sur le secteur maritime des États-Unis, mais qu'elle peut également avoir un effet de distorsion du commerce mondial, ce qui est contraire à l'esprit de libéralisation commerciale qui prévaut à l'OMC. Quel est l'avis des États-Unis sur ces points?

Question n° 3

S'agissant du niveau de la capacité de construction navale et de maintenance qui est essentiel aux fins de leur sécurité nationale, les États-Unis ont indiqué, dans leurs réponses au questionnaire du Japon de 2007, qu'ils disposaient de critères qualitatifs, mais pas de critères quantitatifs. À moins que des critères quantitatifs ou d'autres motifs concrets ne soient concrètement présentés, les États-Unis sont toujours en mesure, dans la pratique, de prendre des décisions unilatérales visant à maintenir cette exemption, dès lors qu'ils ont toute latitude pour décider, de façon arbitraire, si l'exemption est nécessaire ou pas. Quel est l'avis des États-Unis sur ce point? Quelles mesures ont été ou seront prises pour rendre ces critères clairs et transparents?

Question n° 4

S'agissant des "renseignements additionnels sur l'utilisation, la vente, la location ou la réparation des navires en question couverts par cette exemption" visés au paragraphe 3 c), la réponse des États-Unis à la question posée par le Japon sur ce point dans le cadre de son questionnaire de 2007 était qu'ils n'avaient pas de source pour cette information. Dès lors qu'ils sont tenus de fournir ces renseignements chaque année conformément audit paragraphe, les États-Unis devraient trouver le moyen d'obtenir ces "renseignements additionnels" et de les communiquer, ce qui est également essentiel pour empêcher qu'il ne soit porté atteinte à la crédibilité du système du GATT et de l'OMC. Quelles mesures les États-Unis ont-ils prises ou vont-ils prendre en la matière?
