

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/GC/W/624
30 juin 2010

(10-3557)

Conseil général

Original: anglais

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

Réponse des États-Unis à la communication du Japon¹

La communication ci-après, datée du 28 juin 2010, est distribuée à la demande de la délégation des États-Unis.

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?

Réponse des États-Unis

Nous faisons observer que le paragraphe 3 de l'*Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994* (le "GATT de 1994") fait partie intégrante du cadre juridique de l'OMC et est nécessairement cohérent avec lui. En outre, ce paragraphe reflète l'équilibre des droits et obligations énoncés dans l'*Accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce*.

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?

¹ WT/GC/W/616.

Réponse des États-Unis

Les États-Unis qu'il y a lieu de relativiser la taille de leur flotte marchande de haute mer. La capacité de charge totale de la flotte marchande de haute mer mondiale atteignait 1 076 086 532 tonnes en 2008. Sur ce total, la part de la flotte des États-Unis représentait 8 515 521 tonnes, soit moins de 1 pour cent (0,79 pour cent). Environ 97 pour cent du commerce extérieur des États-Unis est assuré par des navires étrangers. Ces éléments ne paraissent pas permettre d'affirmer qu'il y a des effets de distorsion du commerce mondial.

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?

Réponse des États-Unis

Des évaluations qualitatives, et non quantitatives, sont réalisées par le Département de la défense des États-Unis, conjointement avec le Département de la sécurité intérieure et d'autres agences de sécurité nationale. La nature des menaces ayant évolué au fil des ans, l'évaluation du niveau de sécurité nécessaire et les moyens d'atteindre ce niveau sont constamment examinés et perfectionnés. Contrairement au Japon, nous ne pensons pas qu'une évaluation quantitative serait utile. Des problèmes différents appellent des solutions différentes qui ne peuvent être valablement quantifiées.

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?

Réponse des États-Unis

Les États-Unis souhaitent préciser qu'ils ont fourni les "renseignements additionnels" visés au paragraphe 3 c) du GATT de 1994, ainsi que leur "notification statistique détaillée". Le paragraphe 3 c) dispose qu'un Membre dont les mesures sont couvertes par cette exemption "présentera chaque année une notification statistique détaillée comprenant une moyenne mobile sur cinq ans des livraisons effectives et prévues des navires en question *ainsi que des renseignements additionnels* sur l'utilisation, la vente, la location *ou* la réparation des navires en question" (pas d'italique dans l'original). Les États-Unis ont fourni chaque année la "notification statistique détaillée" relative aux livraisons effectives et prévues. De plus, dans les tableaux qui fournissent les

données sur lesquelles repose cette notification statistique détaillée, les États-Unis ont communiqué des "renseignements additionnels" relatifs à l'utilisation ou à la vente des navires en question. Les États-Unis se sont efforcés, dans leur communication la plus récente, d'indiquer clairement où ces renseignements pouvaient être consultés.

En ce qui concerne les "renseignements additionnels" auxquels fait référence le Japon, nous tenons à souligner que l'utilisation des navires est déjà précisée dans les communications des États-Unis, grâce au champ indiquant le type de navire, comme les navires de ravitaillement hauturier, les navires de relève ou les remorqueurs. Par exemple, les renseignements additionnels fournis par les États-Unis au sujet des livraisons de navires pour la période quinquennale allant jusqu'à 2008 (WT/L/789) indiquent dans le champ "type" que 12 navires de relève, 36 navires de ravitaillement hauturier et 20 remorqueurs ont été livrés ou commandés aux chantiers navals des États-Unis au cours de l'année 2008. Des renseignements concernant l'utilisation prévue des autres navires sont également indiqués par type de navire, comme les navires de pêche, les pétroliers, etc.

Dans cette même communication, les États-Unis ont également fourni des renseignements additionnels sur la vente ou l'utilisation des navires livrés ou devant être livrés (en commande) en 2008, grâce aux champs indiquant le type de navire, le constructeur, le propriétaire, le gérant actuel et l'exploitant. Dans la partie du rapport qui concerne 2008, les données sur le propriétaire et la maison mère sont mises à jour pour rendre compte de toutes opérations de vente ou de location qui auraient pu avoir lieu au cours de la période considérée. Les renseignements indiquant si un navire est loué sont fournis dans la colonne du champ "propriétaire" du rapport; les mots "lease" ou "leasing" sont en général utilisés dans le nom de l'entreprise. Les navires mentionnés dans le rapport sont le plus souvent détenus par des entités affiliées à une société mère, plutôt que dans le cadre d'un crédit-bail. En outre, on peut trouver des données relatives à la vente et à la réparation des navires dans les renseignements sur l'emploi dans les secteurs de la construction navale et de la réparation de navires aux États-Unis pendant la période allant de 2003 à 2008. Nous ne disposons d'aucune donnée concernant la valeur des réparations de navires effectuées aux États-Unis, mais la valeur en douane des réparations de navires effectuées à l'étranger s'élevait à 150,926 millions de dollars EU en 2008.
