


Titre abrégé:	CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs
Plaignant:	États-Unis
Défendeur:	Communautés européennes; France; Allemagne; Espagne; Royaume-Uni
Tierces parties:	Australie; Brésil; Canada; Chine; Japon; République de Corée
Accords cités: (tels qu'ils sont cités dans la demande de consultations)	Subventions et mesures compensatoires: Art. 1 , 3.1 , 3.2 , 5 , 6.3 , 6.4 , 2 GATT de 1994: Art. III:4 , XVI:1 , XXIII:1
Demande de consultations reçue:	6 octobre 2004
Rapport du Groupe spécial distribué:	30 juin 2010
Rapport de l'Organe d'appel distribué:	18 mai 2011

État du différend à ce jour [haut de page](#)

Le résumé ci-dessous a été actualisé le 20 juin 2011 

Consultations

Plainte des États-Unis (Voir également l'affaire [WT/DS347](#)).

Le 6 octobre 2004, les États-Unis ont demandé l'ouverture de consultations avec les gouvernements de l'Allemagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Espagne (les "États Membres"), et avec les Communautés européennes ("CE"), au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs.

D'après la demande d'ouverture de consultations des États-Unis, les mesures des CE et des États Membres prévoient des subventions qui sont incompatibles avec les obligations des CE et des États Membres au titre de l'Accord SMC et du GATT de 1994. Les mesures incluent les suivantes: l'octroi aux sociétés Airbus d'un financement pour la conception et le développement ("aide au lancement"); l'octroi de dons et de biens et services fournis par l'État en vue de développer, d'élargir et de moderniser les sites de fabrication d'Airbus pour le développement et la production de l'Airbus A380; l'octroi de prêts à des conditions préférentielles; la prise en charge et l'annulation des créances résultant de l'aide au lancement et d'autres financements pour le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs; l'octroi de dons et la prise de participations au capital social; l'octroi de prêts à la recherche-développement et de dons en faveur du développement d'aéronefs civils gros porteurs conférant directement des avantages aux sociétés Airbus, et toutes autres mesures qui impliquent une contribution financière aux sociétés Airbus. Les subventions en question comprennent celles qui se rapportent à toute la famille des produits Airbus (de l'A300 à l'A380).

Les États-Unis notent en outre que certaines aides au lancement accordées pour l'A340 et l'A380 paraissent être des subventions à l'exportation illégales contraires à certaines dispositions de l'article 3 de l'Accord SMC.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures paraissent causer des effets défavorables pour les États-Unis, d'une façon contraire aux dispositions des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.

Les États-Unis sont aussi préoccupés par le fait que les mesures paraissent être incompatibles avec l'article XVI:1 du GATT de 1994.

Enfin, les États-Unis sont préoccupés par le fait que les mesures ont causé et continuent de causer l'annulation ou la réduction d'avantages résultant pour eux du GATT de 1994 au sens de l'article XXIII:1.

Le 31 mai 2005, les États-Unis ont demandé l'établissement d'un groupe spécial. À sa réunion du 13 juin 2005, l'ORD a reporté l'établissement d'un groupe spécial.

Procédure de groupe spécial et procédure d'appel

À sa réunion du 20 juillet 2005, l'ORD a établi un groupe spécial. L'Australie, le Brésil, le Canada, la Chine, la Corée et le Japon ont réservé leurs droits de tierces parties.

À sa réunion du 23 septembre 2005, l'ORD a engagé les procédures prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC.

Le 7 octobre 2005, les États-Unis ont demandé au Directeur général de déterminer la composition du Groupe spécial. Le 17 octobre 2005, le Directeur général adjoint, M. Alejandro Jara, agissant à la place du Directeur général, qui s'était récusé pour cette question, a arrêté la composition du Groupe spécial.

Le 13 avril 2006, le Président du Groupe spécial a informé l'ORD que le Groupe spécial ne serait pas en mesure d'achever ses travaux dans un délai de six mois en raison de la complexité des questions de fond et de procédure en jeu dans ce différend, y compris le processus de collecte de renseignements concernant le préjudice grave au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC, une autre demande de consultations présentée par les États-Unis, l'accord donné par la suite par le Groupe spécial, à la demande des parties, à l'effet de reporter le calendrier initial pour le différend à une date ultérieure non spécifiée, et une autre demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les États-Unis. Le Groupe spécial comptait achever ses travaux en 2007. Le 14 décembre 2007, le Président du Groupe spécial a informé l'ORD que, du fait de la complexité des questions de fond et de procédure en jeu dans ce différend, le Groupe spécial comptait désormais achever ses travaux en 2008. Le 17 octobre 2008, le Président du Groupe spécial a informé l'ORD qu'en raison, entre autres choses, de la complexité des questions de fond et de procédure en jeu et de l'abondance des éléments d'information dans ce différend, le Groupe spécial comptait achever ses travaux en 2009. Le 3 décembre 2009, le Président du Groupe spécial a informé l'ORD qu'en raison, entre autres choses, de la complexité des questions de fond et de procédure en jeu et de l'abondance des éléments d'information dans ce différend, le Groupe spécial comptait désormais achever ses travaux avant la fin d'avril 2010.

Avant la procédure du Groupe spécial, une procédure a été menée au titre de l'Annexe V de l'Accord SMC pour la collecte de renseignements concernant des subventions alléguées faisant l'objet de plaintes relatives à un préjudice grave au titre de l'Accord SMC. Cette procédure a été engagée le 23 septembre 2005 par l'ORD; elle comportait, entre autres choses, l'échange de centaines de questions et de réponses entre les parties, dans le cadre de procédures spéciales pour le traitement de renseignements commerciaux confidentiels et extrêmement sensibles. Le facilitateur a communiqué son rapport au Groupe spécial le 4 février 2006. Le calendrier de travail du Groupe spécial a alors été reporté à la demande des parties le 1er mars 2006. Les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de reprendre ses travaux le 4 septembre 2006, ce qu'il a fait.

Le 30 juin 2010, le rapport du Groupe spécial a été distribué aux Membres.

Les mesures en cause dans ce différend sont plus de 300 cas de subventionnement allégué distincts, sur une période de près de 40 ans, de la part des Communautés européennes et de quatre de leurs États membres, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni, en ce qui concerne les aéronefs civils gros porteurs ("LCA") développés, produits et vendus par la société aujourd'hui connue sous le nom d'Airbus SAS. Les mesures visées par la plainte des États-Unis peuvent être

regroupées en cinq catégories générales: i) “aide au lancement” ou “financement des États membres” (AL/FEM); ii) prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI); iii) infrastructures et dons pour les infrastructures; iv) mesures de restructuration de sociétés; et v) financement de la recherche et du développement technologique. Les États-Unis allèguent que chacune des mesures contestées est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et que les Communautés européennes et les quatre États membres, en recourant à ces subventions, causent des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Ils allèguent par ailleurs que sept des mesures d'AL/FEM contestées sont des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC.

Avant d'évaluer les allégations des États-Unis quant au fond, le Groupe spécial a réglé un certain nombre de questions préliminaires, y compris le champ d'application temporel du différend, le point de savoir si certaines mesures avaient fait l'objet de consultations, le caractère adéquat de l'indication des mesures dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, et les demandes visant à obtenir des droits de tierces parties renforcés. En outre, en ce qui concerne l'identité du bénéficiaire des subventions, le Groupe spécial a conclu que, nonobstant les modifications de la structure d'entreprise, Airbus SAS était le même producteur de LCA d'Airbus que le consortium Airbus Industrie, et donc que toutes les contributions financières alléguées accordées à des entités du consortium Airbus Industrie dont il serait constaté qu'elles constituaient des subventions seraient considérées comme un subventionnement des LCA d'Airbus, et seraient prises en compte aux fins de l'analyse des effets défavorables. Le Groupe spécial a aussi rejeté l'argument des Communautés européennes selon lequel plusieurs transactions avaient eu pour effet l'“extinction” ou l'“extraction” de l'avantage conféré par les subventions, ou constituaient un “retrait” des subventions.

Examinant ensuite les allégations de subventionnement, le Groupe spécial a constaté que chacune des mesures d'AL/FEM contestées constituait une subvention spécifique. Il a cependant constaté que les États-Unis n'avaient pas établi l'existence, en juillet 2005, d'un engagement en matière d'AL/FEM pour l'A350 constituant une subvention spécifique, et qu'ils n'avaient pas démontré l'existence d'un “programme d'AL/FEM” en tant que mesure à part, distincte des dons individuels d'AL/FEM. Il a conclu enfin que les États-Unis avaient établi que les mesures allemandes, espagnoles et britanniques d'AL/FEM pour l'A380 étaient des subventions subordonnées en fait aux résultats à l'exportation prévus et étaient donc des subventions à l'exportation prohibées, mais que les quatre autres mesures contestées dans ce contexte n'étaient pas des subventions à l'exportation prohibées, ni en droit ni en fait.

Le Groupe spécial a constaté que chacun des 12 prêts contestés fournis par la BEI à différentes entités d'Airbus entre 1988 et 2002 était une subvention, mais qu'aucune de ces subventions n'était spécifique; il a donc décidé de ne pas examiner plus avant les allégations des États-Unis en ce qui concerne les prêts de la BEI.

Le Groupe spécial a constaté que la fourniture i) du site industriel du Mühlenberger Loch, ii) de la piste allongée à l'aéroport de Brême et iii) de la ZAC AéroConstellation et des EIG associés, constituait la fourniture de biens et de services spécifiques autres qu'une “infrastructure générale” et étaient des subventions spécifiques. Il a aussi conclu que les dons contestés accordés par les autorités nationales et régionales en Allemagne et en Espagne pour l'édification d'installations de construction et d'assemblage sur plusieurs sites en Allemagne et en Espagne étaient des subventions spécifiques. En revanche, il a constaté que les améliorations routières réalisées par les autorités françaises en rapport avec le site industriel AéroConstellation se rapportaient à une infrastructure générale, et ne constituaient donc pas des subventions, et que la somme de 19,5 millions de livres accordée à Airbus Royaume-Uni pour ses activités à Broughton, au pays de Galles, et le don accordé par les pouvoirs publics andalous à Airbus à Puerto Santa Maria, n'étaient pas des subventions spécifiques.

Le Groupe spécial a constaté que l'acquisition par la Kreditanstalt für Wiederaufbau (“KfW”) en 1989 de 20 pour cent du capital de Deutsche Airbus était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en Allemagne, car aucun investisseur privé recherchant un taux de rentabilité raisonnable pour son investissement n'aurait pris la participation au capital de Deutsche Airbus que la KfW avait acquise à ce moment-là, et que la vente ultérieure

de ce capital en 1992 à Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (“MBB”) avait été faite pour considérablement moins que sa valeur sur le marché. Le Groupe spécial a donc conclu que ces deux transactions constituaient des subventions spécifiques.

Le Groupe spécial a constaté que les États-Unis n'avaient pas démontré que la liquidation en 1998 par les pouvoirs publics allemands du montant cumulé de la dette de Deutsche Airbus à leur égard avait conféré un avantage à Deutsche Airbus, et il a rejeté cette allégation des États-Unis.

Le Groupe spécial a constaté que quatre prises de participation des pouvoirs publics français et du Crédit Lyonnais au capital d'Aérospatiale entre 1987 et 1994 constituaient des subventions spécifiques accordées à Airbus parce que chaque décision d'investir dans Aérospatiale était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements des investisseurs privés en France à l'époque, et que chaque prise de participation au capital était donc une subvention spécifique. Le Groupe spécial a aussi constaté que le transfert en 1998 par les pouvoirs publics français de leur part du capital de Dassault Aviation à Aérospatiale était incompatible avec la pratique habituelle concernant les investissements d'un investisseur privé en France à l'époque, et constituait donc une subvention spécifique.

Après avoir déterminé les montants des dons contestés en cause, le Groupe spécial a conclu que i) les dons pour la recherche et le développement technologique (R&DT) accordés conformément aux deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes cadres communautaires; ii) les dons des pouvoirs publics français pour la R&DT entre 1986 et 2005; iii) les dons des pouvoirs publics fédéraux allemands pour la R&DT accordés au titre des programmes LuFo I, II et III; iv) les dons des pouvoirs publics infafédéraux allemands accordés par les autorités bavaroises au titre de l'OZB et du Bayerisches Luftfahrtforschungsprogramm, par les autorités brémoises au titre des programmes AMST, et par les autorités hambourgeoises au titre du Luftfahrtforschungsprogramm; v) les prêts des pouvoirs publics espagnols au titre des programmes PROFIT et PTA; et vi) les dons des pouvoirs publics britanniques au titre des programmes CARAD et ARP, étaient des subventions spécifiques. En revanche, il a conclu que i) l'engagement pris par les pouvoirs publics fédéraux allemands d'accorder à Airbus un certain don pour la R&DT au titre du programme LuFo III, et ii) certains dons pour la R&DT accordés au titre du Technology Programme du Royaume-Uni, n'étaient pas des subventions spécifiques.

Ayant déterminé parmi les mesures contestées par les États-Unis celles qui étaient des subventions spécifiques, le Groupe spécial a entrepris d'évaluer si ces subventions accordées à Airbus causaient des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 a) et c) de l'Accord SMC. Spécifiquement, il a examiné la question de savoir si, en recourant à ces subventions, les Communautés européennes, la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni causaient ou menaçaient de causer: i) un “dommage” à la branche de production de LCA des États-Unis (article 5 a)); et ii) un “préjudice grave” aux intérêts des États-Unis (article 5 c)), dans la mesure où les subventions a) avaient pour effet de détourner les importations de LCA des États-Unis du marché communautaire ou d'entraver ces importations, b) avaient pour effet de détourner du marché de pays tiers les exportations de LCA des États-Unis ou d'entraver ces exportations, et c) se traduisaient par une sous-cotation notable du prix des LCA des CE par rapport au prix des LCA des États-Unis sur le même marché, et avaient pour effet d'empêcher des hausses de prix, de déprimer les prix et de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.

Le Groupe spécial a d'abord conclu qu'il était approprié de procéder à l'analyse des effets défavorables sur la base d'un produit subventionné, à savoir tous les LCA d'Airbus, comme l'ont proposé les États-Unis, et qu'il y avait un unique produit des États-Unis qui était “similaire” au produit subventionné, à savoir tous les LCA de Boeing. S'agissant de la “période de référence” appropriée pour l'évaluation du dommage et du préjudice grave, le Groupe spécial a rejeté le point de vue des États-Unis selon lequel il était tenu d'établir la détermination concernant les effets défavorables “à” la date d'établissement du Groupe spécial en juillet 2005. Il a conclu qu'il était chargé de faire une détermination de l'existence d'effets défavorables “actuels”, en tenant compte de tous les éléments de preuve portés à sa connaissance, y compris les renseignements les plus récents dont il disposait, dans le respect de la régularité de la procédure, et qui étaient pertinents et fiables.

Le Groupe spécial a examiné les allégations de préjudice grave suivant une approche en deux étapes: premièrement, la question de savoir si les éléments de preuve démontraient l'existence des effets particuliers sur le marché mentionnés à l'article 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC; deuxièmement, la question de savoir si l'un quelconque des effets dont l'existence avait été constatée était causé par les subventions spécifiques dont il avait constaté l'existence. Le Groupe spécial a conclu que les États-Unis avaient démontré l'existence d'un détournement d'importations et d'exportations du marché européen et de certains marchés de pays tiers, ainsi qu'une dépression des prix, un empêchement de hausses de prix et des pertes de ventes dans une mesure notable, mais qu'ils n'avaient pas démontré l'existence d'une sous-cotation notable.

Pour ce qui est du lien de causalité, le Groupe spécial a conclu que l'AL/FEM faisait passer une portion importante du risque que comporte le lancement d'un aéronef du constructeur aux pouvoirs publics qui accordent le financement, lequel était accordé dans tous les cas à des conditions non commerciales, et que la capacité d'Airbus de lancer, développer et mettre sur le marché chacun de ses modèles de LCA était subordonnée à l'octroi d'une AL/FEM subventionnée. Le Groupe spécial a constaté que toutes les subventions spécifiques en cause restantes avaient un lien suffisant avec le produit et les effets particuliers sur le marché en question pour qu'il soit approprié d'analyser les effets des subventions collectivement. Il a conclu qu'Airbus n'aurait pas été en mesure de mettre sur le marché les LCA qu'elle avait lancés sans les subventions spécifiques que les Communautés européennes et les pouvoirs publics français, allemands, espagnols et britanniques lui avaient accordées. Le Groupe spécial n'a pas conclu qu'Airbus n'existerait nécessairement pas du tout en l'absence des subventions, mais simplement, à tout le moins, qu'elle n'aurait pas été en mesure de lancer ni de développer les modèles de LCA qu'elle avait effectivement réussi à mettre sur le marché. Par conséquent, il a estimé que la présence commerciale d'Airbus au cours de la période allant de 2001 à 2006, telle qu'elle ressortait de la part du marché communautaire et des marchés de certains pays tiers qu'elle détenait ainsi que des ventes qu'elle avait emportées au détriment de Boeing, était de toute évidence un effet des subventions en cause dans le différend. Cependant, le Groupe spécial a rejeté l'argument des États-Unis selon lequel les subventions spécifiques dans ce différend apportaient à Airbus d'importantes liquidités additionnelles et d'autres ressources financières à des conditions autres que celles du marché, ce qui permettait à Airbus de fixer les prix de ses aéronefs selon une politique plus offensive qu'elle n'aurait pu le faire sans ces subventions, ou que l'effet de l'AL/FEM sur le coût du capital était tel qu'il avait permis à Airbus de baisser les prix des LCA pendant la période allant de 2001 à 2006. Le Groupe spécial a donc conclu que les États-Unis n'avaient pas démontré que les subventions avaient pour effet la dépression des prix ou l'empêchement de hausses de prix notables observés pendant cette période.

Globalement, le Groupe spécial a conclu que les États-Unis avaient établi que les subventions spécifiques dont l'existence avait été constatée avaient pour effet i) le détournement du marché européen des importations de LCA des États-Unis; ii) le détournement des marchés de l'Australie, du Brésil, de la Chine, de la Corée, du Mexique, de Singapour et du Taipei chinois des exportations de LCA des États-Unis; iii) le détournement probable du marché de l'Inde des exportations de LCA des États-Unis; et iv) des pertes de ventes notables sur le même marché, et que ces effets constituaient un préjudice grave pour les intérêts des États-Unis au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC. En revanche, le Groupe spécial a conclu que les États-Unis n'avaient pas établi que les subventions spécifiques dont l'existence avait été constatée avaient pour effet i) une sous-cotation notable; ii) un empêchement de hausses de prix notable; et iii) une dépression des prix notable. En outre, le Groupe spécial a conclu que les États-Unis n'avaient pas établi qu'en recourant aux subventions, les Communautés européennes et certains de leurs États membres causaient ou menaçaient de causer un dommage à la branche de production nationale des États-Unis.

Compte tenu de la nature des subventions prohibées dont il avait constaté l'existence dans ce différend, et compte tenu de l'article 4.7 de l'Accord SMC, le Groupe spécial a recommandé que le Membre accordant chaque subvention dont il avait été constaté qu'elle était prohibée la retire sans retard, et a spécifié que cela devrait être fait dans un délai de 90 jours. Compte tenu de ses conclusions relatives aux effets défavorables, le Groupe spécial a recommandé, conformément à l'article 7.8 de l'Accord SMC, qu'à l'adoption de son rapport, ou d'un rapport de l'Organe d'appel dans ce différend déterminant qu'une subvention avait causé des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, le Membre accordant chaque subvention dont il aurait été constaté qu'elle avait causé de tels effets défavorables "pren{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables

ou retire} la subvention”. Toutefois, le Groupe spécial s’est abstenu de formuler des suggestions concernant les mesures qui pourraient être prises pour mettre en œuvre ses recommandations.

Le 21 juillet 2010, l’Union européenne a fait appel, auprès de l’Organe d’appel, de certaines questions de droit couvertes par le rapport du Groupe spécial et de certaines interprétations du droit données par celui-ci. Le 12 août 2010, le Président de l’Organe d’appel a informé l’ORD que, le 5 août 2010, l’Union européenne avait demandé à modifier sa déclaration d’appel datée du 21 juillet 2010, et que le 11 août 2010, l’Organe d’appel avait autorisé l’Union européenne à modifier sa déclaration d’appel. Le 19 août 2010, les États-Unis ont fait appel, auprès de l’Organe d’appel, de certaines questions de droit couvertes par le rapport du Groupe spécial et de certaines interprétations du droit données par celui-ci.

Le 17 septembre 2010, le Président de l’Organe d’appel a notifié à l’ORD qu’il ne serait pas en mesure de remettre son rapport dans les 60 jours en raison du volume considérable du dossier et de la complexité de l’appel. L’Organe d’appel tiendra des audiences en novembre et décembre 2010, et indiquera ensuite dans quel délai il estime pouvoir présenter son rapport.

Le 18 mai 2011, le rapport de l’Organe d’appel a été distribué aux Membres.

Résumé des constatations clés

L’Organe d’appel a confirmé aujourd’hui la constatation du Groupe spécial, selon laquelle certaines subventions accordées à Airbus par l’Union européenne et les pouvoirs publics de certains États membres étaient incompatibles avec l’article 5 c) de l’*Accord SMC* parce qu’elles avaient causé un préjudice grave aux intérêts des États-Unis. Les principales subventions visées par cette décision sont des arrangements financiers (dénommés “aide au lancement” ou “financement des États membres”) mis en place par l’Allemagne, l’Espagne, la France et le Royaume-Uni pour le développement des projets d’aéronefs civils gros porteurs (LCA) A300, A310, A320, A330/A340, A330-200, A340-500/600 et A380. La décision vise également certaines prises de participation des pouvoirs publics français et allemands dans des sociétés qui faisaient partie du consortium Airbus. Elle vise en outre certaines mesures liées aux infrastructures, dont Airbus a bénéficié, à savoir la location de terrains sur le site industriel de Mühlenberger Loch à Hambourg, le droit à l’usage exclusif d’une piste allongée à l’aéroport de Brême, des dons régionaux accordés par les autorités allemandes à Nordenham, des dons octroyés par les pouvoirs publics espagnols et des dons régionaux accordés par l’Andalousie et la Castille-La Manche à Séville, La Rinconada, Tolède, Puerto Santa Maria et Puerto Real. L’Organe d’appel a constaté que les subventions avaient pour effet de détourner les exportations de LCA monocouloir et bicouloir de Boeing des marchés de l’Union européenne, de la Chine et de la Corée et de LCA monocouloir de Boeing du marché australien. De plus, l’Organe d’appel a confirmé la détermination du Groupe spécial, selon laquelle les subventions avaient fait perdre des ventes de LCA à Boeing dans les campagnes se rapportant à l’A320 (Air Asia, Air Berlin, Czech Airlines et easyJet), à l’A340 (Iberia, South African Airways et Thai Airways International), et à l’A380 (Emirates, Qantas, et Singapore Airlines).

Toutefois, pour différentes raisons, l’Organe d’appel a exclu certaines mesures du champ de la constatation de l’existence d’un préjudice grave. En particulier, la constatation au titre de l’article 5 c) de l’*Accord SMC* n’inclut plus le transfert, en 1998, à Aérospatiale de la part de 45,76% détenue dans le capital de Dassault Aviation; les installations spéciales sur le site industriel de Mühlenberger Loch, à Hambourg, et sur le site industriel Aéroconstellation, ainsi que des équipements connexes (voies de circulation, parkings, etc.) à Toulouse, ou les diverses mesures pour la recherche et le développement technologique (R&TD) qui avaient été contestées par les États-Unis (programme espagnol PROFIT, dons au titre des deuxième, troisième, quatrième, cinquième et sixième programmes-cadres des CE; dons accordés par les pouvoirs publics français entre 1986 et 1993 pour la R&TD; dons de l’Allemagne au titre des *Luftfahrtforschungsprogramm* I, II et III; dons accordés par les autorités de Bavière, de Brême et de Hambourg; Civil Aircraft Research and Development Program et Aeronautics Research Programme des pouvoirs publics britanniques). L’Organe d’appel a également infirmé les constatations du Groupe spécial concernant l’existence d’un détournement au Brésil, au Mexique, à Singapour et au Taipei chinois

et d'une menace de détournement en Inde.

En outre, l'Organe d'appel n'a pas partagé l'avis du Groupe spécial sur la question de savoir quand les subventions pouvaient être considérées comme *de facto* subordonnées aux résultats à l'exportation attendus. Par conséquent, il a infirmé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles le financement fourni par l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni pour le développement de l'A380 était subordonné aux résultats à l'exportation attendus et constituait donc une subvention à l'exportation prohibée au titre de l'article 3.1 a) et de la note de bas de page 4 de l'*Accord SMC*. L'Organe d'appel a également rejeté l'appel incident formé par les États-Unis contre la constatation du Groupe spécial selon laquelle il n'avait pas été établi que certains autres contrats de financement des États membres constituaient des subventions à l'exportation prohibées. Par conséquent, l'Organe d'appel a infirmé la recommandation du Groupe spécial visant à ce que l'Union européenne retire les subventions prohibées dans un délai de 90 jours. Il a également constaté que les allégations des États-Unis concernant un programme allégué d'aide au lancement de financement des États membres non écrit ne relevaient pas de sa compétence. En outre, l'Organe d'appel a infirmé les constatations du Groupe spécial concernant le taux de rendement qu'un prêteur sur le marché aurait exigé pour les prêts au titre de l'aide au lancement du financement des États membres parce qu'elles n'étaient pas fondées sur une évaluation objective; toutefois, il a constaté qu'un avantage avait été conféré, même sur la base des calculs de l'Union européenne. Enfin, au sujet des subventions pouvant donner lieu à une action dont il a été constaté qu'elles causaient des effets défavorables pour les intérêts des États-Unis, la recommandation du Groupe spécial selon laquelle l'Union européenne devait "[prendre] des mesures appropriées pour supprimer les effets défavorables ou ... retir[er] la subvention" reste valable.

Le Groupe spécial ayant examiné cette affaire a été établi en juillet 2005. Son rapport a été distribué aux Membres de l'OMC le 30 juin 2010; l'Union européenne a déposé une déclaration d'appel le 21 juillet 2010.

L'Organe d'appel examine à l'heure actuelle une affaire distincte dans le cadre d'une procédure engagée par l'Union européenne contre les États-Unis, concernant des subventions dont Boeing aurait, d'après ses allégations, bénéficié. Le rapport du Groupe spécial sur ce différend a été distribué aux Membres de l'OMC le 31 mars 2011. L'Union européenne comme les États-Unis ont fait appel de certains aspects de ce rapport.

À sa réunion du 1er juin 2011, l'ORD a adopté le rapport de l'Organe d'appel et le rapport du Groupe spécial, modifié par le rapport de l'Organe d'appel.