

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/C/M/3

28 juin 1995

(95-1758)

Conseil du commerce des marchandises
29 mai 1995

COMTE RENDU DE LA REUNION

tenue au Centre William Rappard
le 29 mai 1995

Président: M. M. Endo (Japon)

<u>Sommaire</u>	<u>Page</u>
1. République dominicaine - Renégociation de la Liste XXIII - Rapport sur les consultations relatives à la demande de dérogation	2
2. Mise au point définitive des Listes de concessions concernant les marchandises (suivi de la réunion de vérification informelle du 24 avril 1995 du Comité de l'accès aux marchés)	2
3. Notification présentée par la Malaisie conformément à l'article XVIII:C du GATT de 1994 et à la Décision de 1979 sur les mesures de sauvegarde à des fins de développement - Rapport sur les consultations	3
4. Accord sur l'inspection avant expédition - Rapport intérimaire sur le statut juridique de l'entité indépendante prévue à l'article 4 de l'Accord	4
5. Japon - Etats-Unis: automobiles et pièces d'automobiles: mesures unilatérales des Etats-Unis	5
6. Obstacles et pratiques restrictives existant au Japon dans le secteur automobile	11
7. Canada: régime d'importation applicable aux pâtes alimentaires	13
8. Elargissement des Communautés européennes: négociations au titre de l'article XXIV:6 du GATT de 1994	14
9. Accords de libre-échange conclus par les Communautés européennes avec l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie	14
10. Information concernant la réunion ministérielle du Groupe de Cairns à Manille les 26 et 27 mai 1995	14

Le Président a souhaité la bienvenue aux délégations à la troisième réunion du Conseil du commerce des marchandises, convoquée par l'aérogramme WTO/AIR/84. Il a relevé que, conformément à la décision prise par le Conseil à sa réunion précédente, qui s'était tenue le 3 avril 1995, un certain nombre d'organisations avaient été invitées à participer à la troisième réunion du Conseil, à savoir: l'ONU, la CNUCED, le FMI, la Banque mondiale, la FAO, l'OCDE, le Bureau international des textiles et des vêtements, et l'Organisation mondiale des douanes. A ce sujet, il a proposé qu'en attendant l'adoption de critères et conditions régissant l'octroi aux organisations internationales intergouvernementales du statut d'observateur à l'OMC et si aucune délégation n'y voyait d'objection, les organisations invitées à la réunion en cours le soient également à la suivante.

Le Conseil du commerce des marchandises en est ainsi convenu.

1. République dominicaine - Renégociation de la Liste XXIII

- Rapport sur les consultations relatives à la demande de dérogation

1.1 Le Président a rappelé qu'à sa réunion précédente, le Conseil avait examiné une communication de la République dominicaine, distribuée sous la cote G/L/4, dans laquelle ce pays demandait à être relevé de ses obligations au titre de l'article II du GATT de 1994 pour transposer dans le Système harmonisé et renégocier sa Liste XXIII antérieure au Cycle d'Uruguay. Le Conseil avait aussi été informé à cette occasion que cette demande de dérogation devait faire l'objet de nouvelles discussions et l'avait autorisé à engager des consultations informelles sur ce point. Ces consultations avaient eu lieu et le Président a annoncé au Conseil qu'à la suite de ces discussions, la République dominicaine avait décidé de retirer sa demande de dérogation.

1.2 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de cette information.

2. Mise au point définitive des Listes de concessions concernant les marchandises (suivi de la réunion de vérification informelle du 24 avril 1995 du Comité de l'accès aux marchés)

2.1 Le Président a indiqué que le Comité de l'accès aux marchés avait tenu une réunion informelle le 24 avril 1995, pour vérifier des projets de listes finales de concessions. Il a invité le Président de ce comité à rendre compte de ce qui s'était dit à cette réunion.

2.2 M. Saint-Jacques, Président du Comité de l'accès aux marchés, a déclaré que le Comité avait tenu une réunion informelle le 24 avril 1995 en vue de vérifier et d'approuver des projets de listes finales de concessions concernant les marchandises. Ces listes émanaient de pays comptant parmi les moins avancés ou de pays qui étaient devenus parties contractantes au GATT dans le courant de l'année 1994, en vertu de l'article XXVI:5 c), et auxquels s'appliquait la Décision adoptée par le Conseil général le 31 janvier 1995 et intitulée "Achèvement des négociations sur les Listes concernant les marchandises et les services" (WT/L/30). En outre, le Comité avait pris note de certaines informations fournies par quatre pays concernant les "autres droits et impositions".

2.3 Au cours de cette réunion, les listes des 14 pays énumérés ci-après, qui comptent parmi les moins avancés, avaient été considérées comme vérifiées: Botswana, Burundi, Guinée, Guinée-Bissau, Haïti, Lesotho, Malawi, Maldives, Mozambique, République centrafricaine, Rwanda, Sierra Leone, Togo et Zaïre. Les listes de Djibouti, de Grenade et de Saint-Kitts-et-Nevis, qui étaient devenus parties contractantes dans le courant de l'année 1994 en vertu de l'article XXVI:5 c), avaient également été considérées comme vérifiées au cours de cette réunion. Le Comité avait en outre décidé que les listes de l'Angola et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée pouvaient être jugées vérifiées sous réserve que soit distribuée, à des fins de vérification technique, une version révisée de ces listes incorporant les résultats des négociations qui s'étaient achevées avant la réunion. Conformément à cette procédure de vérification technique, les délégations disposeraient de sept jours à compter de la date de distribution des listes

révisées pour vérifier que les résultats des négociations avaient été dûment consignés dans ces listes ou soumettre des observations si tel n'était pas le cas. En l'absence de toute observation, les listes révisées pouvaient être considérées comme vérifiées. La liste révisée de l'Angola a été distribuée le 3 mai 1995 et celle de la Papouasie-Nouvelle-Guinée le 22 mai 1995. Aucune observation n'avait été reçue concernant la liste de l'Angola dans le délai prescrit et cette liste pouvait être considérée comme vérifiée. S'agissant de la liste de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, le délai prévu pour soumettre des observations expirait le 29 mai 1995 et aucune observation n'avait été reçue à ce jour. Par conséquent, le Président a proposé que si aucune observation n'était reçue avant la fermeture des bureaux, le 29 mai 1995, cette liste soit aussi considérée comme vérifiée.

2.4 Quatre pays, à savoir le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Niger et le Sénégal, avaient été invités à fournir jusqu'au 15 avril 1995 un complément d'informations détaillé sur les "autres droits et impositions". Cette information avait été reçue et distribuée et serait annexée aux listes respectives dans le protocole supplémentaire au Protocole de Marrakech.

2.5 Le représentant des Etats-Unis a indiqué que sa délégation ne voyait aucune objection à ce que les listes soient transmises au Conseil général pour approbation en précisant toutefois qu'elle approuvait ces listes sous réserve de la solution de certains problèmes de procédure qui se posaient dans le contexte de l'accession des pays conformément à l'article XII de l'Accord de l'OMC. Sa délégation espérait que ces questions de procédure pourraient être résolues par voie de consultations avant que les pays dont les listes avaient été approuvées au cours de la réunion en cours puissent être considérés comme ayant achevé le processus d'accession.

2.6 Le Président a proposé que le Conseil prenne note de cette information et des observations présentées et soumette au Conseil général, pour approbation, les listes de concessions concernant les marchandises des pays suivants: Angola, Botswana, Burundi, Djibouti, Grenade, Guinée, Guinée-Bissau, Haïti, Lesotho, Malawi, Maldives, Mozambique, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République centrafricaine, Rwanda, Saint-Kitts-et-Nevis, Sierra Leone, Togo et Zaïre.

2.7 Le Conseil du commerce des marchandises en est ainsi convenu.

2.8 Le Président a indiqué son intention de soumettre oralement cette question au Conseil général qui devait se réunir le 31 mai 1995.

3. Notification présentée par la Malaisie conformément à l'article XVIII:C du GATT de 1994 et à la Décision de 1979 sur les mesures de sauvegarde à des fins de développement
- Rapport sur les consultations

3.1 Le Président a rappelé qu'à sa dernière réunion, le Conseil lui avait demandé de tenir des consultations informelles sur la notification par la Malaisie, conformément à l'article XVIII:C et à la Décision de 1979 sur les mesures de sauvegarde à des fins de développement, de mesures affectant ses importations de polypropylène et de polyéthylène. Il a par ailleurs rappelé qu'à cette réunion il avait informé le Conseil que la Malaisie avait proposé d'adopter une mesure différente pour régler son problème mais qu'il attendait toujours des précisions de ce pays concernant cette proposition et présenterait au Conseil un rapport plus complet le moment venu. Ayant reçu ces précisions, il était désormais en mesure de faire rapport sur les résultats de ces consultations.

3.2 Début avril, la Malaisie avait adressé des communications à l'Organe de règlement des différends (WT/DS1/3) et au Comité des licences d'importation (G/LIC/N/2/MYS/1) en donnant des précisions sur le nouveau régime de licences d'importation qu'elle avait introduit pour le polypropylène et le polyéthylène. Le régime existant avait ainsi été transformé en régime de licences d'importation automatiques et devait être réexaminé en avril 1996.

3.3 Constatant, à la lumière de ces faits nouveaux, qu'il n'était plus nécessaire de poursuivre des consultations au sujet du recours à l'article XVIII:C par la Malaisie, le Président a estimé que la notification par ce pays au titre de l'article XVIII:C n'avait plus de raison d'être et était, par conséquent, sans objet.

3.4 Le représentant des Etats-Unis a déclaré que sa délégation était heureuse d'apprendre que la Malaisie avait éliminé la mesure visée dans sa notification et introduit un système de licences d'importation automatiques. Sa délégation approuvait la description de la situation faite par le Président et faisait en outre observer que la notification était nulle et non avenue du fait que la mesure visée avait été supprimée. Puisque l'article XVIII concernait la notification d'une "mesure précise", il était clair que cette notification n'avait plus lieu d'être dès lors que la nature de cette "mesure précise" était modifiée. Elle était persuadée que d'autres consultations ne seraient pas nécessaires compte tenu de la décision prise par la Malaisie.

3.5 Le représentant des Communautés européennes s'est rallié au point de vue des Etats-Unis.

3.6 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de ces déclarations.

4. Accord sur l'inspection avant expédition

- Rapport intérimaire sur le statut juridique de l'entité indépendante prévue à l'article 4 de l'Accord

4.1 Le Président a déclaré qu'à sa dernière réunion le Conseil avait demandé au Secrétariat de poursuivre ses consultations avec les délégations intéressées ainsi qu'avec la Chambre de commerce internationale (CCI) et la Fédération internationale des sociétés d'inspection (IFIA), en vue de proposer une solution aux questions du statut de l'entité indépendante et de la responsabilité juridique de cette entité, de son personnel et des membres des groupes spéciaux. Le Conseil était également convenu de revenir sur cette question à sa réunion suivante.

4.2 Le Secrétariat avait informé le Président que l'on avait trouvé une solution qui satisfaisait la plupart des délégations ayant participé aux consultations, et qui avait en outre été approuvée par la CCI et l'IFIA. Toutefois, le Secrétariat attendait toujours une réponse définitive de deux délégations, celle du Japon et celle des Etats-Unis.

4.3 Le représentant du Japon a indiqué que sa délégation n'était pas prête à se joindre au consensus sur cette question car elle attendait des instructions de l'administration centrale à ce sujet mais qu'il espérait recevoir une réponse prochainement.

4.4 Le représentant des Etats-Unis a déclaré que sa délégation pouvait se rallier au consensus sur la résolution de cette question.

4.5 Le Président a demandé instamment au Japon de faire connaître dès que possible au Secrétariat sa position définitive sur cette question. Il a aussi proposé que le Conseil demande au Secrétariat, lorsqu'il aurait eu connaissance de la réponse du Japon et si celle-ci était positive, d'établir un document de travail décrivant la solution proposée et de le distribuer à tous les Membres pour observations avant de le soumettre au présent Conseil pour décision.

4.6 Le Conseil du commerce des marchandises en est ainsi convenu.

5. Japon - Etats-Unis: automobiles et pièces d'automobiles: mesures unilatérales des Etats-Unis

5.1 Le Président a indiqué que cette question avait été inscrite à l'ordre du jour de la réunion en cours à la demande du Japon.

5.2 Le représentant du Japon a indiqué que les discussions générales entamées en juillet 1993 entre le Japon et les Etats-Unis au sujet des automobiles n'avaient pas abouti. En conséquence, les Etats-Unis avaient annoncé, le 16 mai 1995, l'adoption de mesures unilatérales reposant sur l'article 301, pour inciter le Japon à accepter des exigences déraisonnables et incompatibles avec l'OMC. Ils avaient affirmé à plusieurs reprises que ce différend ne portait que sur l'accès au marché; cependant ces déclarations ne pouvaient pas dissimuler la véritable nature des demandes faites par les Etats-Unis au cours des négociations. Ces derniers avaient déclaré n'avoir fait que des demandes raisonnables pour ouvrir le marché japonais. En réalité ils avaient repoussé toutes les propositions japonaises visant à améliorer l'accès au marché et les possibilités de ventes lorsqu'ils avaient réalisé que ni le gouvernement japonais ni les compagnies privées japonaises n'accepteraient d'élargir et de renouveler leurs programmes d'achat de pièces.

5.3 S'agissant du contexte des négociations, au cours des négociations bilatérales, les Etats-Unis étaient revenus à plusieurs reprises sur trois points principaux: i) le réseau de concessionnaires, ii) la déréglementation du marché après-vente et iii) l'élargissement des programmes d'achat de pièces. A propos de la question du réseau de concessionnaires, le Japon avait répondu à toutes les demandes raisonnables des Etats-Unis, toutefois ces derniers semblaient décidés à tenter d'obtenir des résultats garantis. Le Japon avait rejeté comme inacceptable la demande des Etats-Unis de fixer un objectif chiffré applicable au nombre de concessionnaires autorisés à vendre des voitures étrangères pendant une période donnée. Que l'on utilise le terme "acompte" ou tout autre euphémisme, il ne s'agissait ni plus ni moins que d'un objectif chiffré qui portait atteinte à la liberté commerciale des concessionnaires de choisir les types d'automobiles qu'ils désirent vendre, liberté dont ils étaient en droit de jouir dans une économie de marché. Les concessionnaires devaient être libres d'offrir uniquement les marques d'automobiles qu'ils pensaient pouvoir vendre. Certains pays avaient même été jusqu'à accorder des concessions exclusives en vertu d'un mandat en bonne et due forme autorisant expressément des dérogations à la législation antitrust. Les concessions exclusives n'étaient pas obligatoires au Japon, cependant, pour des raisons pratiques et commerciales, certains concessionnaires choisissaient de travailler avec un constructeur unique. D'autres concessionnaires préféraient travailler avec plusieurs marques. Le concessionnaire était le seul à décider et il importait qu'il puisse conserver cette liberté commerciale.

5.4 Le Japon avait en outre rejeté la proposition des Etats-Unis tendant à demander aux constructeurs automobiles japonais d'inciter leurs concessionnaires à offrir des modèles étrangers concurrents dans le cadre de leur réseau. A ce sujet, il convenait de noter que les constructeurs japonais avaient déclaré que leurs concessionnaires étaient libres d'offrir d'autres marques. Autrement dit, la demande des Etats-Unis tendant à ce que les fabricants donnent leur feu vert à la commercialisation d'autres marques à côté des leurs était déjà satisfaite. En outre, le Japon avait informé les Etats-Unis de l'intention des sociétés japonaises de réaffirmer ce message. Au cours des négociations, toutefois, bien que les sociétés japonaises aient confirmé avec insistance cette intention, les Etats-Unis avaient réclamé une intervention plus active des constructeurs japonais. A ce propos, on pouvait se demander si IBM devait encourager ses concessionnaires aux Etats-Unis à vendre des ordinateurs Fujitsu, pour la seule raison que cette société possédait un réseau de distribution déjà établi. C'était aux fabricants étrangers d'offrir des modèles attractifs que les concessionnaires seraient tout à fait disposés à vendre.

5.5 S'agissant du deuxième point, concernant la déréglementation du marché après vente, il fallait préciser tout d'abord qu'au Japon le remplacement des pièces d'automobiles étaient en principe entièrement libre. Seuls 3,6 pour cent des pièces vendues sur le marché des pièces de rechange faisaient

l'objet d'une réglementation et ce, indépendamment du fait qu'elles étaient fabriquées dans le pays ou à l'étranger.

5.6 A l'origine, les exigences des Etats-Unis portaient sur trois points: i) une réduction du nombre des pièces essentielles soumises à des prescriptions en matière de dépose, ii) une réduction du nombre des points assujettis à une inspection après modification et iii) un assouplissement des critères retenus pour la certification des garages. Du point de vue de la procédure, les négociations avaient été compliquées par le fait que les Etats-Unis avaient introduit de nouvelles demandes à un stade avancé des négociations, à savoir autoriser les garages à se spécialiser dans certaines réparations et confier aux garages privés l'exclusivité des opérations de dépose et des contrôles techniques périodiques.

5.7 En ce qui concerne la déréglementation du marché après-vente des pièces d'automobiles, le Japon avait répondu à toutes les demandes raisonnables des Etats-Unis, dans la mesure où elles relevaient de la compétence et de la responsabilité du gouvernement et où des normes de sécurité strictes soient respectées. Le Japon avait proposé d'exempter immédiatement certaines pièces essentielles des prescriptions en matière de dépose et d'instaurer pour d'autres pièces un système d'examen, compte tenu à la fois des progrès techniques réalisés dans le domaine de la sécurité et des revendications émanant des parties intéressées. Il avait également proposé une libéralisation importante des prescriptions relatives à l'inspection après modification et des critères applicables à la certification des garages.

5.8 Le seul point sur lequel le Japon n'avait pas cédé était l'octroi aux garages privés de l'exclusivité des opérations de dépose et des inspections périodiques, car un tel système aurait pour effet de séparer complètement les services d'inspection des services de réparation. Les Etats-Unis avaient fait valoir que cette modification n'aurait aucune incidence sur la sécurité mais cela n'était pas conforme à la réalité. Ainsi que le révélaient les expériences faites par certains Etats des Etats-Unis et les conclusions d'une étude récente du Département de la Cour des comptes des Etats-Unis, lorsque les services d'inspection étaient confiés exclusivement à des garages privés le nombre des accidents augmentait en raison de l'inefficacité des systèmes d'inspection due à la piètre qualité des services d'inspection. Conscient de cette situation, le Japon avait rejeté cette proposition des Etats-Unis qui lui paraissait de nature à compromettre la sécurité. De fait, il y avait moins d'accidents avec le système japonais qu'avec celui des Etats-Unis. Le Japon avait récemment décidé d'introduire de nouvelles mesures de déréglementation autorisant les garages à n'effectuer que les contrôles techniques officiels sans avoir à assurer les services de réparation. Indépendamment de l'issue des négociations bilatérales, le Japon était décidé à mettre ces mesures en oeuvre dans le cadre de son plan triennal de déréglementation.

5.9 La principale pierre d'achoppement était le troisième point, à savoir l'élargissement des programmes d'achat de pièces. Ces demandes d'élargissement étaient inacceptables pour plusieurs raisons importantes. Premièrement, le fait d'imposer des objectifs chiffrés, qui avait pour effet de contraindre les sociétés à définir des quotas d'achat, constituait une ingérence du gouvernement dans le secteur privé. Le Japon était opposé à cette ingérence qui engendrerait une situation de "commerce administré" contraire au principe de l'économie de marché. Les Etats-Unis avaient littéralement forcé la main des constructeurs japonais en les harcelant bien que ces derniers aient affirmé à plusieurs reprises qu'ils ne souhaitent pas élargir leurs programmes d'achat de pièces. Les véritables intentions du gouvernement américain étaient on ne peut plus claires puisque celui-ci avait menacé d'appliquer des droits de douane de 100 pour cent si les constructeurs japonais n'accédaient pas à sa demande d'élargir leurs programmes "volontaires" d'achat de pièces.

5.10 Deuxièmement, les Etats-Unis avaient affirmé agir en faveur de toutes les pièces d'automobiles étrangères. Or, les constructeurs automobiles japonais implantés aux Etats-Unis avaient été invités à développer non pas l'achat de pièces d'automobiles "étrangères" mais bien celui de pièces "fabriquées aux Etats-Unis". A ce propos il fallait également relever que ces derniers avaient acheté 12,9 milliards de dollars de pièces d'automobiles fabriquées aux Etats-Unis alors que les constructeurs automobiles

japonais au Japon en avaient importé 2,6 milliards de dollars dans le courant de l'exercice 1993. Ainsi qu'il ressortait de ces chiffres, les programmes d'achat aboutiraient principalement à une augmentation significative des pièces d'automobiles américaines achetées par des constructeurs japonais implantés aux Etats-Unis. Un programme d'achat aussi limité équivaldrait de facto à une prescription relative à la teneur en éléments d'origine nationale, et constituerait une discrimination à l'égard des marchandises importées, en violation des principes du traitement national énoncés à l'article III du GATT de 1994.

5.11 Troisièmement, de nombreux pays tiers s'étaient déclarés vivement préoccupés par le fait que l'imposition d'objectifs chiffrés dans un secteur donné tel que celui des pièces d'automobiles aurait pour effet d'instaurer un traitement de faveur pour les Etats-Unis aux dépens d'autres pays. Cette crainte était encore plus forte maintenant qu'à la contrainte de fait venait maintenant s'ajouter la menace d'appliquer des droits de douane punitifs. En conséquence, toute demande d'élargir les programmes d'achat de pièces d'automobiles conduirait à une violation du principe de la nation la plus favorisée. En raison de la nature des programmes volontaires, cette question n'était pas négociable entre les deux gouvernements.

5.12 N'ayant pas obtenu tout ce qu'ils voulaient, les Etats-Unis avaient annoncé, le 16 mai 1995, l'adoption de plusieurs mesures unilatérales fondées sur l'article 301, et notamment l'application d'un droit de douane punitif de 100 pour cent sur certains modèles d'automobile de luxe japonaises. Dans le même temps, les Etats-Unis avaient proposé la suspension immédiate de la liquidation en douane pour les automobiles de luxe, mesure qu'ils avaient commencé à mettre en oeuvre le 20 mai 1995. Cette "suspension" avait pour but d'éviter que le service des douanes des Etats-Unis ait à se prononcer définitivement sur l'opportunité d'appliquer des mesures tarifaires, ce qui lui laissait par conséquent la possibilité d'imposer rétroactivement des droits de 100 pour cent. Ces mesures étaient contraires non seulement au principe NPF de l'article premier du GATT de 1994 mais aussi à l'interdiction de dépasser le taux des droits consolidés énoncée à l'article II du GATT de 1994.

5.13 Alors même que les droits de douane prévus n'étaient pas encore appliqués, la suspension de la liquidation combinée avec la menace concrète d'appliquer des droits punitifs était contraire aux obligations incombant aux Membres de l'OMC. Ces mesures étaient discriminatoires car elles ne s'appliquaient qu'au Japon et représentaient un obstacle sérieux pour les importations d'automobiles de luxe japonaises. C'était d'ailleurs le but recherché, à savoir s'en prendre directement aux constructeurs japonais pour les amener à faire des concessions. Enfin, avec l'adoption de ces mesures, les Etats-Unis avaient violé l'article 23 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends, qui interdisait expressément des mesures unilatérales de ce genre.

5.14 La délégation japonaise était intimement convaincue que des mesures unilatérales fondées sur l'article 301 compromettaient l'équilibre du système commercial multilatéral. Si des menaces et des mesures unilatérales s'avéraient efficaces, cela porterait gravement atteinte à la crédibilité de l'OMC. Par ailleurs, les Etats-Unis avaient annoncé leur intention de porter plainte devant l'OMC contre "la discrimination continue dont font l'objet les produits des Etats-Unis sur le marché japonais des automobiles et des pièces d'automobiles".

5.15 Les Etats-Unis avaient fait valoir qu'il était possible de mener de front les deux démarches susmentionnées. On pouvait toutefois relever une certaine contradiction dans leur argumentation. D'une part, en invoquant l'article 301, les Etats-Unis avaient recours à des mesures unilatérales incompatibles avec les Accords de l'OMC; et d'autre part, ils avaient annoncé leur intention de saisir l'OMC. Cette attitude, qui consistait à "condamner d'abord et à juger ensuite", était contraire aux principes fondamentaux d'équité et de logique en matière de procédure.

5.16 Au sujet de leur intention de porter plainte contre le Japon en ce qui concerne l'accès au marché, de l'avis de la délégation japonaise, les Etats-Unis avaient présenté une image faussée du marché japonais

des automobiles et des pièces d'automobiles. Ils avaient examiné les parts de marché de leurs produits et en avaient déduit que le marché devait être fermé. La réalité économique et commerciale sous-jacente était plus complexe. Le Japon tenait à relever certaines erreurs d'interprétation que les Etats-Unis persistaient à faire.

5.17 Les Etats-Unis avaient affirmé que les trois grands avaient lancé des modèles adaptés au marché. Et pourtant, ils n'avaient introduit aucun modèle fabriqué aux Etats-Unis et appartenant à la catégorie des moins de deux litres, qui représentait en fait 80 pour cent du marché. Les Etats-Unis ne cessaient de répéter que les trois grands avaient des dizaines de modèles, mais ses chiffres se rapportaient à des modèles fabriqués par des filiales de ces entreprises implantées en Europe et par un constructeur Mazda au Japon, utilisant la marque Ford. En revanche, lorsqu'ils citaient des chiffres correspondant à leur part de marché, les Etats-Unis se référaient toujours exclusivement aux produits fabriqués aux Etats-Unis. Pour être logiques avec eux-mêmes, les Etats-Unis devaient aussi prendre en considération les modèles des filiales des trois grands lorsqu'ils parlaient des parts de marché.

5.18 Le problème auquel les Etats-Unis étaient confrontés sur le marché japonais tenait plutôt au fait qu'ils n'offraient pas des modèles susceptibles de plaire aux consommateurs japonais. Lorsqu'ils se décideraient à le faire, les concessionnaires se montreraient intéressés ainsi que le révélait l'expérience des constructeurs européens au Japon. En effet, dans le segment de marché des plus de trois litres, les trois grands américains avaient introduit 54 modèles et conquis plus de 28,5 pour cent du marché. C'était donc dans ce segment qu'ils avaient choisi de porter leurs efforts.

5.19 Le Japon, contrairement aux Etats-Unis, ne considérait pas que la part de marché était un indicateur de l'accessibilité du marché. Les Etats-Unis seraient-ils prêts à reconnaître que le marché japonais était plus ouvert que le marché américain puisque que les automobiles européennes représentaient 5,4 pour cent du marché japonais et seulement 3,6 pour cent du marché américain, selon les derniers chiffres disponibles?

5.20 Les Etats-Unis ne cessaient en outre de faire allusion à des "relations spéciales" qui empêchaient les concessionnaires de vendre les véhicules étrangers. Il n'existait aucune restriction légale à la liberté des concessionnaires de vendre des voitures étrangères ou des voitures d'une marque particulière. Le Japon avait relevé que dans de nombreux pays la plupart des concessionnaires ne représentaient qu'une seule marque. Lorsque des constructeurs étrangers offraient des modèles attractifs qui convenaient au marché japonais, les concessionnaires se montraient très intéressés.

5.21 Le Japon estimait que la situation constituait un "cas d'urgence" et que les deux pays devraient entreprendre dès que possible des consultations au titre de l'article XXII:1 du GATT de 1994, avant que la situation n'empire avec l'application de mesures tarifaires punitives. Si des menaces et des mesures unilatérales s'avéraient efficaces, d'autres pays commenceraient à suivre cet exemple et à envisager l'adoption de mesures unilatérales. Les Etats-Unis étaient partis du principe qu'il ne s'agissait pas "d'un cas d'urgence". Une telle stratégie pouvait porter un coup décisif au système commercial et détruire la crédibilité du nouveau mécanisme de règlement des différends.

5.22 En conclusion, le représentant du Japon a déclaré que le 26 mai 1995 l'Ambassadeur Kantor avait adressé au Ministre Hashimoto une lettre dont la teneur était décevante et prêtait à confusion. Le communiqué de presse ci-après avait été publié par le Représentant des Etats-Unis pour les questions commerciales internationales au sujet de cette lettre.

5.23 "Le Représentant des Etats-Unis pour les questions commerciales internationales a répondu aujourd'hui à la demande du gouvernement japonais de reprendre les négociations pour ouvrir le marché japonais de l'automobile. Le gouvernement japonais a exprimé le voeu que ces négociations se déroulent le plus tôt possible et nous avons accédé à leur demande."

5.24 Le texte de ce communiqué ne reflétait pas fidèlement la position des Japonais. Ce que demandait le Japon c'était des consultations au titre de l'article XXII:1 du GATT de 1994. Les Etats-Unis avaient proposé de tenir ces consultations les 20 et 21 juin 1995 à Washington, soit bien au-delà de la période habituelle de 30 jours. Le Japon ne pouvait pas accepter cette proposition dont la date et le lieu ne lui convenaient pas et il avait demandé que des consultations se tiennent le plus tôt possible, à Genève. Le gouvernement japonais avait sollicité l'appui et la participation des Membres de l'OMC pour obtenir un examen rapide de sa situation conformément aux Accords de l'OMC. Cela n'était pas uniquement dans l'intérêt des parties concernées mais aussi dans celui de la communauté internationale. A ce sujet, le représentant du Japon a rappelé aux Membres que, conformément au paragraphe 11 de l'article 4 du Mémorandum d'accord concernant le règlement des différends, le désir de participer aux consultations devait être notifié dans les dix jours suivant la date de transmission de la demande de consultations, c'est-à-dire le 31 mai 1995.

5.25 Le représentant des Etats-Unis a indiqué que sa délégation avait examiné avec beaucoup d'attention la demande de consultations présentée par le Japon et le document d'information distribué aux délégations. Les Etats-Unis désapprouvaient vivement les vues exprimées par le Japon concernant les objectifs qu'ils poursuivaient lorsqu'ils demandaient que tous les Membres de l'OMC aient un accès équitable au marché japonais de l'automobile et la façon dont il avait rendu compte des efforts déployés par les Etats-Unis pour ouvrir ce marché, toutefois la délégation des Etats-Unis avait accepté d'avoir des consultations avec le Japon et proposé une date qui lui paraissait convenable pour ces consultations.

5.26 La délégation des Etats-Unis estimait important de rappeler aux Membres de l'OMC certains faits élémentaires qui se rapportaient à la fois à la déclaration que venait de faire le Japon et au point suivant de l'ordre du jour: "Obstacles et pratiques restrictives existant au Japon dans le secteur automobile".

5.27 Les Etats-Unis n'avaient pas encore relevé les droits sur les importations de certaines voitures japonaises. Cette mesure pourrait être évitée si les gouvernements du Japon et des Etats-Unis parvenaient à s'entendre sur une solution satisfaisante pour les deux parties. Le gouvernement des Etats-Unis n'avait pas établi que le Japon avait violé ses obligations au regard des Accords de l'OMC. A ce jour, les mesures prises par le gouvernement des Etats-Unis avaient toujours été compatibles avec les Accords de l'OMC. La délégation des Etats-Unis n'était pas d'avis que les consultations concernant les questions soulevées dans la demande du Japon devaient être conduites dans le bref délai applicable "aux cas d'urgence". En fait, la principale disposition invoquée pour demander des consultations en l'espèce était l'article XXIII:1 b) du GATT de 1994 qui se rapportait à des mesures qui ne constituent pas nécessairement une violation de l'Accord mais ont pour effet d'annuler ou de compromettre des concessions ou des avantages et à des actions qui, selon le Japon, "seraient" contraires aux obligations des Membres de l'OMC si elles étaient effectivement mises en oeuvre. La délégation des Etats-Unis était tout à fait disposée à accepter des consultations avec le Japon à sa demande, mais la solution du problème résidait dans l'élimination des obstacles qui entravaient l'accès au marché japonais. Le Japon en revanche semblait bien décidé à plaider sa cause dans d'autres instances telles que l'OCDE. La délégation des Etats-Unis réprouvait cette manière de procéder. Si le Japon avait l'intention d'utiliser la procédure de règlement des différends de l'OMC, il devait laisser fonctionner cette procédure sans chercher à l'influencer depuis l'extérieur.

5.28 Le représentant des Communautés européennes a précisé que ce point avait été inscrit à l'ordre du jour du Conseil du commerce des marchandises à la demande de la délégation du Japon mais qu'il figurerait également le 31 mai 1995 à l'ordre du jour de la réunion de l'Organe de règlement des différends et à celui de la réunion du Conseil général. Il s'est déclaré préoccupé, car il craignait que les déclarations deviennent répétitives.

5.29 La Communauté européenne avait fait clairement connaître sa position à tous ses partenaires, y compris le Japon et les Etats-Unis. Cette position reposait sur des principes qui n'avaient pas varié au cours des dernières années et qui étaient le fondement même de l'OMC et en particulier des dispositions relatives au règlement des différends. Ces dispositions qui avaient été négociées, signées et ratifiées étaient, par conséquent, applicables à tous les Membres et il fallait en respecter l'esprit et la lettre. Elles interdisaient toute mesure unilatérale ou discriminatoire car aucun Membre ne pouvait être à la fois juge et partie à un différend. Les différends commerciaux devaient être réglés conformément aux dispositions qui avaient été établies dans le cadre de l'OMC. S'agissant de la question de savoir si l'annonce de mesures devait être considérée comme équivalant à l'adoption de ces mesures, si une telle annonce entravait ou stoppait le déroulement normal des échanges, elle pouvait être considérée comme préjudiciable et était donc inacceptable. A cet égard, il était regrettable que les parties concernées n'aient pas pu s'entendre sur le caractère d'urgence de cette affaire. Si la Communauté n'approuvait pas la méthode utilisée par les Etats-Unis, elle pouvait approuver l'objectif visé. Abstraction faite des chiffres cités concernant le degré de pénétration du marché japonais par différents pays, il convenait de relever que l'accès au marché japonais était toujours difficile. Cela était dû en particulier aux règles, réglementations et pratiques en vigueur dans ce pays, qui avaient été très clairement exposées dans plusieurs études et rapports japonais.

5.30 Au sujet de la plainte formulée par les Etats-Unis au titre de l'article XXIII du GATT de 1994, la Communauté estimait que la méthode était bonne, du point de vue de la forme. Sur le fond, elle ne prononcerait que lorsqu'elle connaîtrait les arguments avancés par les Etats-Unis. Elle souhaitait que les deux parties parviennent à s'entendre, et surtout, dans un bref délai, afin d'éviter une dégradation du climat général des échanges commerciaux entre ces deux grandes puissances. Une tension dans les relations entre les Etats-Unis et le Japon, tout comme d'ailleurs entre d'autres grands partenaires Membres de cette organisation, ne servirait les intérêts de personne. Cela dit, toute forme d'accord entre les Etats-Unis et le Japon, y compris ce que l'on avait qualifié parfois d'accord volontaire, devait être entièrement transparent et non discriminatoire, et il incombait à l'organisation d'y veiller soigneusement.

5.31 Le représentant de l'Australie a déclaré que le Japon et les Etats-Unis étaient tous deux d'importants partenaires commerciaux pour l'Australie qui avait, par conséquent, tout intérêt à ce que les relations commerciales entre ces deux pays soient harmonieuses. La libéralisation non discriminatoire du secteur japonais des automobiles et des pièces d'automobiles présentait en outre un intérêt commercial pour l'Australie. La délégation de ce pays souhaitait encourager une libéralisation plus poussée des échanges dans ce secteur de manière à favoriser une véritable expansion commerciale plutôt qu'un détournement des échanges et ce, dans le strict respect du principe NPF, règle de base de l'OMC. L'Australie, en tant qu'ardent défenseur du système commercial multilatéral et de ses règles, ne pouvait donc, par conséquent, soutenir des sanctions commerciales unilatérales qui n'étaient pas conformes à l'OMC, et en particulier aux règles de l'OMC applicables au règlement des différends. Les conflits commerciaux devaient être résolus conformément aux règles convenues dans le Mémoire d'accord de l'OMC sur le règlement des différends. Il en allait de la crédibilité et de la viabilité du système commercial multilatéral, d'autant plus qu'il s'agissait de différends entre deux partenaires commerciaux aussi importants que les Etats-Unis et le Japon. En conséquence, l'Australie comprenait parfaitement que le Japon, invoquant l'article XXII du GATT de 1994, demande des consultations à la suite de l'annonce par les Etats-Unis de l'imposition éventuelle d'un relèvement unilatéral des droits de douane à l'encontre de toute une série de véhicules à moteur japonais. La délégation australienne comptait que cette question serait maintenant examinée, ainsi que l'avait indiqué le représentant de la Communauté européenne, dans le cadre de la procédure prévue dans le Mémoire d'accord de l'OMC. Elle espérait aussi que le Japon et les Etats-Unis parviendraient à une solution rapide de leur différend sur cette question.

5.32 Le représentant de l'Inde a déclaré que le point de l'ordre du jour concernant les gouvernements du Japon et des Etats-Unis était extrêmement important en raison des graves répercussions qu'il pourrait avoir sur le système commercial multilatéral. Se faisant l'écho des orateurs précédents, il a précisé que l'Inde était aussi opposée à l'unilatéralisme sous toutes ses formes. Mise à part la question de la légalité d'une telle mesure, l'Inde était très préoccupée des incidences négatives qu'une action unilatérale pourrait avoir sur le système commercial multilatéral. La délégation indienne estimait que les négociations du Cycle d'Uruguay avaient donné naissance à un système commercial multilatéral renforcé reposant sur des règles, avec des procédures efficaces de règlement des différends. Il serait par conséquent paradoxal que les grandes nations commerçantes aient recours à des mesures commerciales unilatérales au lieu d'utiliser les dispositions et les procédures qui avaient été convenues au niveau multilatéral dans le cadre de l'OMC. La délégation indienne a encouragé le Japon et les Etats-Unis à essayer de trouver une solution satisfaisante pour les deux parties, qui respecte à la fois la lettre et l'esprit des Accords de l'OMC.

5.33 Le représentant de l'Indonésie, s'exprimant au nom des pays de l'ANASE, a déclaré qu'il s'agissait là d'une affaire importante qui avait attiré l'attention de la communauté internationale car elle concernait un conflit entre deux grandes puissances économiques. Comme pour les Membres de l'OMC, l'intérêt que l'ANASE portait à cette affaire tenait essentiellement à la nécessité de garantir le respect du principe fondamental du multilatéralisme. L'ANASE attachait une grande importance à l'objectif que s'était fixé l'OMC, à savoir résoudre tous les différends dans le cadre multilatéral. L'ANASE espérait que les deux parties parviendraient à une solution mutuellement acceptable grâce à des consultations bilatérales organisées dans le cadre du mécanisme de règlement des différends de l'OMC. Dans le cas contraire, les deux parties devraient porter l'affaire devant l'OMC. L'ANASE partageait en outre la préoccupation déjà exprimée au sujet de l'approche unilatéraliste utilisée dans cette affaire.

5.34 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de ces déclarations.

6. Obstacles et pratiques restrictives existant au Japon dans le secteur automobile

6.1 Le Président a indiqué que ce point avait été inscrit à l'ordre du jour de cette réunion à la demande des Etats-Unis.

6.2 Le représentant des Etats-Unis a déclaré que, le 10 mai 1995, les Etats-Unis avaient annoncé au Directeur général leur intention de faire appel au mécanisme de règlement des différends de l'OMC dans le cadre des efforts qu'ils déployaient pour obtenir un accès effectif au marché japonais des automobiles et des pièces d'automobiles pour les produits des Etats-Unis et d'autres pays. Cette communication avait été distribuée sous la cote WT/INF/1.

6.3 Les Etats-Unis tenaient à recourir à l'OMC pour régler les différends relevant de sa compétence et préparaient actuellement un dossier complet et détaillé qu'ils allaient soumettre pour examen à l'OMC.

6.4 Analysant la situation qui prévalait sur le marché japonais, les autorités américaines avaient constaté l'existence de politiques et de pratiques qui entravaient l'accès effectif au marché pour ces produits depuis plus de 35 ans. Si les pratiques avaient peut-être changé au cours des ans, elles avaient toujours eu le même effet. En 1953, les importations représentaient 60 pour cent de l'ensemble du marché japonais de l'automobile. En 1960, cette part était tombée à 1 pour cent. Les automobiles japonaises détenaient 24 pour cent du marché aux Etats-Unis. La part des principaux constructeurs américains sur le marché japonais se situait aux environs de 1,5 pour cent. Tous les constructeurs européens réunis ne détenaient que 2,8 pour cent du marché au Japon et le chiffre des ventes avait même baissé par rapport à 1990. Au sujet de ces chiffres, le représentant du Japon n'avait, de toute évidence, pas la même interprétation du degré de pénétration du marché.

6.5 Pour le commerce des pièces d'automobiles, la part des pays étrangers sur le marché américain était de 32,5 pour cent. Au Japon, l'ensemble des pays étrangers ne détenaient que 2,6 pour cent du marché. Les producteurs américains de pièces d'automobiles étaient dans l'ensemble compétitifs, cependant, des obstacles les empêchaient de pénétrer sur le marché japonais. Les Etats-Unis avaient un excédent de 5,1 milliards de dollars dans leurs échanges de pièces d'automobiles avec le monde mais un déficit de 12,8 milliards de dollars avec le Japon. Près de 80 pour cent des concessionnaires américains vendaient aussi bien des véhicules importés que des véhicules fabriqués aux Etats-Unis. Au Japon, seuls 7 pour cent des concessionnaires vendaient à la fois des automobiles japonaises et américaines. Du fait que le marché japonais était trop fermé et qu'il n'y avait pas de concurrence, les prix des automobiles et des pièces d'automobiles étaient nettement plus élevés qu'aux Etats-Unis. Un alternateur qui coûtait 120 dollars aux Etats-Unis valait 600 dollars au Japon. Des amortisseurs vendus 228 dollars aux Etats-Unis coûtaient 605 dollars au Japon. Même les automobiles fabriquées au Japon coûtaient plus cher au Japon qu'aux Etats-Unis. Par exemple, une Acura LS vendue 43 200 dollars aux Etats-Unis valait 52 560 dollars au Japon. Une Lexus LS 400 coûtait 66 834 dollars au Japon et seulement 51 200 dollars aux Etats-Unis.

6.6 Ce problème ne concernait pas uniquement les Etats-Unis et le Japon. Les obstacles mis en place par le Japon affectaient tous les constructeurs étrangers. En fait, le Conseil des affaires européennes avait souligné que si le marché japonais s'ouvrait, les producteurs européens pourraient atteindre une part de marché de 10 pour cent - alors qu'ils n'avaient réalisé que 2,8 pour cent en 1994. Ainsi que l'avait déclaré le Directeur du bureau de l'Association des constructeurs d'automobiles européens à Tokyo: "Les constructeurs d'automobiles européens sont convaincus qu'en l'absence d'une nouvelle déréglementation du marché et d'un meilleur accès au réseau de concessionnaires, les Européens ne pourront pas réaliser une plus grande percée sur le marché."

6.7 Au sujet du déroulement des négociations bilatérales, le représentant des Etats-Unis a précisé qu'en juillet 1993 le Japon avait accepté d'examiner les principaux sujets de préoccupation des Etats-Unis et d'autres pays concernant le marché de l'automobile, y compris l'augmentation des ventes de pièces d'origine. L'Accord-cadre précisait que le Japon était acquis à "l'objectif d'élargir considérablement les possibilités de vente en vue de permettre un développement important des achats de pièces d'automobiles étrangères par des sociétés japonaises installées au Japon ou implantées à l'étranger, et d'éliminer les problèmes qui affectent l'accès au marché tout en encourageant les importations d'automobiles et de pièces d'automobiles étrangères au Japon".

6.8 Depuis plus d'un an et demi, les Etats-Unis s'efforçaient de bonne foi d'ouvrir le marché japonais mais sans succès.

6.9 Les Etats-Unis demandaient au Japon d'élargir les débouchés commerciaux sur le marché japonais et de faire en sorte que les constructeurs étrangers puissent vendre leurs automobiles au Japon par l'intermédiaire de concessionnaires qualifiés. Bien entendu, le concessionnaire devait avoir le choix: les Etats-Unis ne demandaient pas que l'on oblige les concessionnaires à vendre des voitures étrangères. Il était aussi demandé au Japon d'adopter des politiques favorisant la concurrence et de déréglementer son marché. Les Etats-Unis s'efforçaient d'obtenir l'accès au marché japonais pour toutes les entreprises étrangères compétitives et non pas une part de marché garantie. Ils ne réclamaient pas que soient fixés des objectifs chiffrés ou que l'on contraigne les entreprises japonaises à s'approvisionner auprès des fournisseurs de pièces d'automobiles étrangères. Les Etats-Unis cherchaient à obtenir des débouchés commerciaux pour les produits compétitifs des Etats-Unis et demandaient au Japon de faire en sorte que son marché fonctionne d'une manière transparente et qu'une véritable concurrence puisse s'y exercer. En fait, les effets des pratiques japonaises étaient évidents: le marché japonais ne reflétait pas les forces du marché qui existaient depuis des années. Dans le cadre de leurs négociations avec le Japon, les Etats-Unis cherchaient à modifier cette situation qui leur paraissait discriminatoire à l'égard des

fournisseurs étrangers d'automobiles et de pièces d'automobiles sur le marché japonais et qui, d'une manière générale, avait une incidence néfaste sur le système commercial international.

6.10 Enfin, en 1985, lorsque le dollar américain avait atteint un record historique par rapport aux monnaies européennes, les Etats-Unis enregistraient un déficit commercial de 20 milliards de dollars avec la Communauté européenne. Deux ans plus tard, en 1987, alors que le dollar s'était déprécié par rapport aux monnaies européennes, les Etats-Unis avaient un excédent commercial de 21 milliards avec la Communauté européenne. En l'espace de deux ans, sans qu'aucun obstacle extérieur n'ait été supprimé dans la Communauté européenne, la variation avait été de 40 milliards de dollars. Le mois dernier, en raison du taux record atteint par le yen, le Japon avait annoncé un excédent sans précédent de sa balance commerciale avec les Etats-Unis.

6.11 Le représentant du Japon a indiqué que le représentant des Etats-Unis avait relevé certains points intéressants que sa délégation souhaitait examiner. Il a toutefois exprimé l'espoir que la délégation des Etats-Unis accepte les consultations demandées au titre de l'article XXII du GATT de 1994. Au sujet du montant des droits de douane, il a fait observer que, depuis 1978, le Japon appliquait des droits de zéro pour cent. La suspension de la liquidation avait des effets négatifs et avait déjà affecté des importations représentant un montant de 70 millions de dollars. Au sujet de l'augmentation des importations sur le marché japonais, un document contenant des informations intéressantes serait diffusé à la suite de la réunion. Il tenait toutefois à ajouter qu'en 1994 les ventes d'automobiles importées au Japon s'étaient accrues de 42 pour cent par rapport à l'année précédente et celles des trois grands de 77 pour cent. A propos du point évoqué concernant l'OCDE, il a précisé qu'il avait participé à la rédaction du communiqué, qui était formulé en termes neutres. Une expression figurant dans le communiqué original de l'OCDE avait toutefois été supprimée à la demande pressante des Etats-Unis. En réalité, 24 des Etats membres de l'OCDE étaient en faveur de son maintien et, dans un souci de compromis, il a été décidé de la supprimer.

6.12 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de ces déclarations.

7. Canada: régime d'importation applicable aux pâtes alimentaires

7.1 Le représentant des Communautés européennes, intervenant au titre des "Autres questions", a rappelé que le Conseil du GATT de 1947 avait déjà été saisi de cette question en 1994. A cette époque, la Communauté était parvenue à préserver un régime d'importation relativement libéral au Canada. Toutefois, il avait été porté à l'attention de ses autorités que la Commission canadienne du blé avait dénoncé, à compter du 27 avril 1995, les "licences d'importation spéciales" applicables aux pâtes alimentaires, ce qui avait pour effet de soumettre toutes les importations de pâtes alimentaires à l'obtention de licences. A compter de cette date, les licences ne seraient accordées qu'aux importateurs qui étaient des détaillants. Cette mesure allait porter un coût fatal à toutes les importations de pâtes alimentaires car seuls quelque 3 pour cent de ces produits étaient importés au Canada par des détaillants.

7.2 Il tenait à appeler l'attention des autorités canadiennes sur cette récente mesure qui constituait un obstacle sérieux à l'accès des exportations de pâtes alimentaires au marché canadien. Il demandait instamment aux autorités canadiennes d'examiner attentivement les problèmes auxquels étaient confrontées les exportations communautaires de pâtes alimentaires vers le Canada.

7.3 Le représentant du Canada a indiqué qu'il avait pris note des observations présentées par le représentant des Communautés européennes et qu'il en référerait aux autorités de son pays.

7.4 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de ces déclarations.

8. Elargissement des Communautés européennes: négociations au titre de l'article XXIV:6 du GATT de 1994

8.1 Le représentant des Communautés européennes, intervenant au titre des "Autres questions", a appelé l'attention du Conseil sur sa communication du 19 mai 1995, distribuée sous la cote WT/L/67, qui concernait la prorogation des droits conférés aux Membres de l'OMC par le GATT de 1994 pour les négociations relatives à l'élargissement des Communautés européennes engagées au titre de l'article XXIV:6. La Communauté avait maintenant décidé de proroger ces droits jusqu'au 31 décembre 1995.

8.2 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de cette information.

9. Accords de libre-échange conclus par les Communautés européennes avec l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie

9.1 Le représentant des Communautés européennes, intervenant au titre des "Autres questions", a informé le Conseil que la Communauté avait récemment conclu des accords de libre-échange avec l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie et qu'elle en ferait prochainement notification conformément à l'article XXIV du GATT de 1994. Ces accords étaient entrés en vigueur le 1er janvier 1995.

9.2 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de cette information.

10. Information concernant la réunion ministérielle du Groupe de Cairns à Manille les 26 et 27 mai 1995

10.1 Le représentant de l'Australie intervenant au titre des "Autres questions" a informé le Conseil que le Groupe de Cairns avait tenu sa quinzième réunion ministérielle à Manille (Philippines) les 26 et 27 mai 1995. Des représentants de l'Afrique du Sud et du Paraguay avaient assisté à la réunion en qualité d'observateurs. Les Ministres s'étaient félicités de la participation à la réunion du Directeur général de l'Organisation mondiale du commerce, M. Ruggiero.

10.2 Lors de cette réunion, les Ministres du Groupe de Cairns avaient réaffirmé leur volonté résolue de poursuivre leurs efforts pour arriver à un régime global de commerce des produits agricoles sans distorsion et compatible avec les principes du marché. Ils avaient souligné l'importance qu'ils accordaient au rôle respectif du Comité de l'agriculture et du Comité des mesures sanitaires et phytosanitaires pour faire en sorte que les résultats du Cycle d'Uruguay dans ce secteur soient pleinement mis en oeuvre et respectés, et avaient reconnu que cela nécessiterait une coopération plus étroite sur ces questions entre les représentants des pays du Groupe de Cairns à Genève au cours des quatre mois à venir.

10.3 Les Ministres du Groupe de Cairns avaient aussi invité les principaux pays producteurs et importateurs de produits agricoles à veiller à ce que les modifications apportées à leurs programmes nationaux après l'achèvement des négociations du Cycle d'Uruguay soient pleinement conformes aux engagements et aux orientations définies en matière de réforme dans l'Accord du Cycle d'Uruguay sur l'agriculture.

10.4 Dans l'optique de la poursuite de la libéralisation du commerce des produits agricoles sur une base pleinement multilatérale, les Ministres du Groupe de Cairns avaient pris note du programme incorporé au Protocole de Marrakech concernant de futures négociations destinées à libéraliser davantage le commerce des produits agricoles. Ils s'étaient dits résolus à entamer les négociations dès que possible. Ils avaient également exprimé leur appui à tout accord de vaste portée visant à accélérer la mise en oeuvre des résultats du Cycle d'Uruguay dans le domaine de l'agriculture. Ils avaient noté que la première Réunion ministérielle biennale de l'OMC aurait lieu à Singapour dans les dernières semaines

de 1996 et que ce serait la première occasion d'examiner le programme des futures négociations commerciales. Dans ces conditions, les Ministres du Groupe de Cairns s'étaient engagés à étudier au cours des 12 mois suivants comment les résultats du Cycle d'Uruguay concernant l'agriculture pourraient être développés ultérieurement dans le cadre de nouvelles négociations sur la réduction du soutien et la libéralisation des politiques commerciales. Ils s'étaient engagés à inscrire cette question à l'ordre du jour de leur réunion suivante, qui se tiendrait en Colombie au cours du premier semestre de 1996, pour l'examiner plus avant et envisager une série d'objectifs concernant les négociations futures.

10.5 Les Ministres avaient souligné que lors de l'élaboration de tout programme multilatéral de grande envergure pour de futures négociations commerciales, prévoyant notamment l'accélération de la mise en oeuvre des résultats du Cycle d'Uruguay, il fallait faire en sorte que l'agriculture soit partie intégrante des négociations. Ils avaient décidé de demander au Secrétariat de distribuer le texte intégral du communiqué comme document de l'OMC.

10.6 Le Conseil du commerce des marchandises a pris note de cette information.