



3 de agosto de 2018

(18-4947)

Página: 1/10

Original: inglés

**COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS
MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO
DE GRANDES AERONAVES CIVILES**

**RECURSO DE LA UNIÓN EUROPEA Y DETERMINADOS ESTADOS
MIEMBROS AL PÁRRAFO 5 DEL ARTÍCULO 21 DEL ESD**

SOLICITUD DE ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO ESPECIAL

La siguiente comunicación, de fecha 31 de julio de 2018, dirigida por la delegación de la Unión Europea a la Presidenta del Órgano de Solución de Diferencias se distribuye de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

1. La Unión Europea¹ solicita el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD") y el párrafo 4 del artículo 7 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC"), con el mandato uniforme previsto en el artículo 7 del ESD, respecto de las cuestiones que se indican *infra*. La Unión Europea también se refiere al "procedimiento acordado en virtud de los artículos 21 y 22 del ESD y el artículo 7 del Acuerdo SMC", de fecha 12 de enero de 2012² ("acuerdo sobre la secuencia"), que se aplica "exclusivamente a los efectos de esta diferencia", y, en particular, a los párrafos 1 y 2 del mismo, que rigen el procedimiento para que las partes soliciten el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD en la presente diferencia.

2. La presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se presenta en relación con un "desacuerdo", en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del ESD, "con respeto a la existencia de medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones [del Órgano de Solución de Diferencias ("OSD")] o a la compatibilidad de dichas medidas con un acuerdo abarcado", en el asunto *Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles* (DS 316) ("CE - Grandes aeronaves civiles").

3. El 1º de junio de 2011, el Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") adoptó el informe del Órgano de Apelación, y el informe del Grupo Especial modificado por el informe del Órgano de Apelación, en el asunto *CE - Grandes aeronaves civiles*. En las recomendaciones del OSD se instaba a la Unión Europea a lograr el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC con respecto a la financiación por los Estados miembros ("FEM") para las aeronaves A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 y A380, o sus efectos desfavorables. Las recomendaciones y resoluciones abarcaban asimismo determinadas medidas de infraestructura, aportaciones de capital y una serie de donaciones para desarrollo regional.

¹ Salvo que el contexto requiera otra cosa, como cuestión de la normativa de la OMC, las referencias a la Unión Europea en el presente documento (y cualquier documento subsiguiente presentado en la presente diferencia) incluyen a "determinados Estados miembros" (Alemania, España, Francia y el Reino Unido) contra los cuales los Estados Unidos iniciaron la presente diferencia.

² WT/DS316/21.

4. El 1º de diciembre de 2011, la Unión Europea informó al OSD de las medidas adoptadas para aplicar las recomendaciones del OSD.³ Un desacuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Europea surgió en relación con la suficiencia de las medidas de cumplimiento comunicadas por la Unión Europea al OSD. El 13 de abril de 2012, tras la celebración de consultas y a petición de los Estados Unidos, el OSD sometió el desacuerdo entre las partes a un Grupo Especial sobre el cumplimiento establecido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

5. El Grupo Especial sobre el cumplimiento distribuyó su informe el 22 de septiembre de 2016. Ambas partes apelaron el informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento, y el Órgano de Apelación distribuyó su informe el 15 de mayo de 2018.

6. En el procedimiento sobre el cumplimiento, el informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación, confirma que la Unión Europea ha logrado un cumplimiento sustancial de muchas de las recomendaciones y resoluciones del OSD. Sin embargo, en el informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación, también se constató que la Unión Europea todavía no había cumplido plenamente todas las recomendaciones y resoluciones del OSD con respecto a los efectos desfavorables derivados de la FEM para el A380, y se añadió una recomendación con respecto a la FEM para el A350XWB.

7. Tras examinar los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación, la Unión Europea notificó al OSD, el 17 de mayo de 2018, que ha adoptado una serie de medidas adicionales que logran el pleno cumplimiento, de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* ("segunda comunicación sobre el cumplimiento").⁴ En concreto, la Unión Europea informó al OSD de que, con esas medidas, la Unión Europea: i) ha retirado las subvenciones restantes y/o ii) ha adoptado las medidas apropiadas para eliminar sus efectos desfavorables. Esas medidas ponen a la Unión Europea en plena conformidad con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC. Esas medidas constituyen las medidas destinadas a cumplir que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial.

8. La Unión Europea adjunta a la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial, como anexo A, su segunda comunicación sobre el cumplimiento. La segunda comunicación sobre el cumplimiento constituye una parte integrante de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial.

9. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD, las medidas concretas en litigio se identifican en los puntos i-xviii de la segunda comunicación sobre el cumplimiento. El fundamento jurídico de la presente solicitud es que, de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, esas medidas han dado lugar a que la Unión Europea logre el pleno cumplimiento, al: i) retirar las subvenciones restantes y/o ii) adoptar las medidas apropiadas para eliminar sus efectos desfavorables, como se expone específicamente en la segunda comunicación sobre el cumplimiento.

10. Los Estados Unidos han expresado la opinión de que la Unión Europea aún no ha cumplido plenamente las recomendaciones y resoluciones del OSD.⁵ Además, los Estados Unidos han solicitado la reiniciación del procedimiento de arbitraje previsto en el párrafo 10 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* y el párrafo 6 del artículo 22 del ESD, indicando que no están de acuerdo en que con los puntos abordados en la segunda comunicación sobre el cumplimiento se logre el pleno cumplimiento de las obligaciones que corresponden a la Unión Europea en el marco de la OMC.⁶ En conjunto, estos hechos han dado lugar a un "desacuerdo en cuanto a la existencia de medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones o a la compatibilidad de dichas medidas" con las recomendaciones y resoluciones del OSD, en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

³ WT/DS316/17.

⁴ WT/DS316/34.

⁵ Declaración de los Estados Unidos en la reunión del OSD de 28 de mayo de 2018.

⁶ Comunicación de fecha 13 de julio de 2018 dirigida por los Estados Unidos al Presidente del Grupo Especial encargado del arbitraje.

11. El 29 de mayo de 2018, la Unión Europea solicitó la celebración de consultas con los Estados Unidos sobre este desacuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo sobre la secuencia. Las consultas se celebraron el 27 de junio de 2018, pero, lamentablemente, no permitieron resolver el desacuerdo.

12. En consecuencia, la Unión Europea solicita que el OSD establezca un Grupo Especial de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD y, en la medida en que sea aplicable, el párrafo 4 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, con el mandato uniforme previsto en el artículo 7 del ESD.

13. La Unión Europea observa que de conformidad con el párrafo 2 del acuerdo sobre la secuencia, que se aplica "exclusivamente a los efectos de esta diferencia", las partes convinieron en aceptar el establecimiento de un grupo especial en la primera reunión del OSD en cuyo orden del día figure esta solicitud.

* * *

Anexo A**Segunda comunicación sobre el cumplimiento****Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles**

1. La Unión Europea¹ se refiere a las recomendaciones y resoluciones del Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") de la OMC relativas a la diferencia *Comunidades Europeas y determinados Estados miembros - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles* (WT/DS316), así como al informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento (WT/DS316/RW), modificado por el reciente informe del Órgano de Apelación (WT/DS316/AB/RW)², en esa misma diferencia.

2. La Unión Europea desea informar al OSD de que ha adoptado las medidas apropiadas para poner sus medidas plenamente en conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC y para cumplir las recomendaciones y resoluciones del OSD. Al adoptar las medidas apropiadas para poner sus medidas en conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC, como prescriben el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") y el párrafo 1 del artículo 19 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), la Unión Europea ha logrado la aplicación plena de las recomendaciones y resoluciones del OSD, y en consecuencia ha eliminado toda anulación o menoscabo atribuible al no cumplimiento de dichas recomendaciones y resoluciones.

3. En la presente comunicación al OSD, la Unión Europea utiliza la expresión "efectos desfavorables" en el mismo sentido en que se utiliza en el artículo 5, y los párrafos 8, 9 y 10 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*. De conformidad con esas disposiciones, el logro del cumplimiento mediante el retiro de la subvención o la adopción de medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables también elimina la anulación o menoscabo en el sentido del apartado b) del artículo 5 del *Acuerdo SMC* y los párrafos 4, 7 y 8 del artículo 22 del ESD.

4. Los aspectos que se mencionan a continuación ponen también de relieve la relación que existe, en la presente diferencia, entre el logro del cumplimiento mediante el retiro de la subvención o la adopción de medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables, por una parte, y la eliminación de la anulación y el menoscabo, por otra:

- 1) el carácter específico y único de los procedimientos previstos en la Parte III del *Acuerdo SMC*;
- 2) los términos específicos del recurso de los Estados Unidos al párrafo 9 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* y al párrafo 2 del artículo 22 del ESD³, y del recurso de la Unión Europea al párrafo 6 del artículo 22 del ESD⁴; y,
- 3) el procedimiento acordado en virtud de los artículos 21 y 22 del ESD y el artículo 7 del *Acuerdo SMC* que la Unión Europea y los Estados Unidos adoptaron a los efectos de la presente diferencia el 12 de enero de 2012.⁵

¹ Cuando así lo requiere el contexto, como cuestión de la normativa de la OMC, las referencias en el presente documento a la Unión Europea incluyen a "determinados Estados miembros" (Alemania, España, Francia y el Reino Unido) contra los cuales los Estados Unidos iniciaron la presente diferencia.

² En la presente comunicación, las referencias al informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento, modificado por el informe del Órgano de Apelación, comprenden también el propio informe del Órgano de Apelación sobre el cumplimiento.

³ WT/DS316/18 ("[l]os Estados Unidos piden la autorización del Órgano de Solución de Diferencias ('OSD') para adoptar contramedidas con respecto a la Unión Europea ('UE') a un nivel anual proporcionado al grado y naturaleza de los efectos desfavorables causados a los intereses de los Estados Unidos por el hecho de que la UE y determinados Estados miembros no hayan retirado las subvenciones ni eliminado sus efectos desfavorables en cumplimiento de las recomendaciones y resoluciones del OSD. Esta cuantía corresponde al valor anual de la pérdida de ventas, de las importaciones de grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos desplazadas del mercado de la UE, y de las exportaciones de grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos desplazadas de los mercados de terceros países. La cuantía se actualizará anualmente utilizando los datos más recientes que estén a disposición del público"). (sin cursivas en el original)

⁴ WT/DS316/20.

5. Dado que la presente comunicación se refiere, en parte, al retiro de subvenciones y/o a la eliminación de los efectos desfavorables, es pertinente para "el grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto" en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del ESD, en caso de que deba, por segunda vez, pronunciarse sobre un "desacuerdo", en el sentido de dicha disposición.

6. Al mismo tiempo, dado que el presente documento se refiere también a la eliminación de la anulación y el menoscabo, es igualmente pertinente para "el grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto" en el sentido del párrafo 6 del artículo 22 del ESD, en caso de que se solicite un procedimiento de un grupo especial de arbitraje.

I. Antecedentes

7. La Unión Europea recuerda que las recomendaciones y resoluciones del OSD, adoptadas en junio de 2011, abarcan varias subvenciones en forma de financiación por los Estados miembros ("FEM") concedida por Alemania, España, Francia y el Reino Unido para el desarrollo de diversas familias de grandes aeronaves civiles ("LCA") de Airbus. En particular, en las recomendaciones y resoluciones del OSD se instaba a la Unión Europea a lograr el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC con respecto a la FEM para las aeronaves A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600 y A380. Las recomendaciones y resoluciones abarcaban asimismo determinadas medidas de infraestructura, aportaciones de capital y una serie de donaciones para desarrollo regional.

8. El 1º de diciembre de 2011, la Unión Europea informó al OSD de las medidas adoptadas para aplicar las recomendaciones y resoluciones del OSD.⁶ Un desacuerdo entre los Estados Unidos y la Unión Europea surgió en relación con la suficiencia de las medidas de cumplimiento comunicadas por la Unión Europea al OSD. El 13 de abril de 2012, tras la celebración de consultas y a petición de los Estados Unidos, el OSD sometió el desacuerdo entre las partes a un Grupo Especial sobre el cumplimiento establecido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

9. El Grupo Especial sobre el cumplimiento distribuyó su informe el 22 de septiembre de 2016. Ambas partes apelaron el informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento, y el Órgano de Apelación distribuyó su informe el 15 de mayo de 2018.

10. En el procedimiento sobre el cumplimiento, el informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación, confirma que la Unión Europea ha logrado un cumplimiento sustancial de muchas de las recomendaciones y resoluciones del OSD.⁷ Sin embargo, en el informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación, también se constató que la Unión Europea todavía no había cumplido plenamente todas las recomendaciones y resoluciones del OSD con respecto a los efectos desfavorables derivados de la FEM para el A380, y se añadieron recomendaciones y resoluciones respecto de la FEM para el A350XWB (con respecto a las cuales todavía debe concederse a la Unión Europea un plazo prudencial para cumplir, en el sentido del párrafo 3 del artículo 21 del ESD).

11. Al considerar las medidas apropiadas para poner esas medidas restantes y adicionales en conformidad con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, la Unión Europea tomó nota de todos los elementos de las recomendaciones y resoluciones del OSD, así como de la orientación del Órgano de Apelación sobre el contenido y la naturaleza de la obligación de cumplimiento aplicable en virtud del párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*. En particular, la Unión Europea señala que el Órgano de Apelación ha confirmado que un Miembro respecto del cual se ha constatado que ha actuado de manera incompatible con el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC* puede lograr el cumplimiento de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7 bien i) retirando la subvención, o bien ii) adoptando las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables de la subvención. La Unión Europea señala además las constataciones del Órgano de Apelación sobre el sentido del término "retirar[]" que figura en el párrafo 8 del artículo 7. En relación con la eliminación de los efectos desfavorables, la Unión Europea también ha considerado detenidamente la orientación del Órgano de Apelación sobre la delimitación de los mercados de productos, las prescripciones relativas a la debida evaluación de la

⁵ WT/DS316/21.

⁶ WT/DS316/17.

⁷ Informe del Órgano de Apelación, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos)*, párrafos 5.1-5.25, 5.351-5.383, 5.384-5.404, 5.710, 5.716, 5.719-5.722, 5.731, 5.732-5.737, 5.742, 6.2, 6.11, 6.12-6.13, 6.19, 6.26-6.29, 6.32-6.35, 6.39 y 6.40.

relación causal y las condiciones previas para una constatación de desplazamiento o de obstaculización. La Unión Europea también ha seguido de cerca y analizado la evolución de los productos y mercados de LCA en los meses y años posteriores al período abarcado por el examen del Grupo Especial.

12. Teniendo en cuenta todos esos factores, la Unión Europea ha adoptado las medidas apropiadas para abordar los elementos restantes y adicionales de las recomendaciones y resoluciones del OSD, ya sea mediante el retiro de las subvenciones o mediante la eliminación de los efectos desfavorables.⁸

13. En la sección II, la Unión Europea enumera las medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones del OSD. En la sección III, la Unión Europea explica que esas medidas logran el retiro de las subvenciones en litigio, constituyen medidas apropiadas para eliminar sus efectos desfavorables, o ambas cosas, y logran la eliminación de la anulación y el menoscabo.

14. Al adoptar las medidas apropiadas para poner las medidas en litigio en conformidad con las obligaciones que le corresponden en el marco de la OMC, como exigen el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* y el párrafo 1 del artículo 19 del ESD, la Unión Europea ha logrado la plena aplicación de las recomendaciones y resoluciones del OSD, y en consecuencia ha eliminado cualquier anulación o menoscabo atribuible al no cumplimiento de dichas recomendaciones y resoluciones.

II. Lista de medidas destinadas a cumplir

15. La Unión Europea ofrece a continuación una lista de las medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones del OSD en la presente diferencia.

A. Medidas que logran el retiro de las subvenciones de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7 y los artículos 1 y 2 del *Acuerdo SMC*, y contribuyen a la eliminación de sus efectos desfavorables de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7, el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*⁹

- i. Una modificación de 2018 del acuerdo de FEM para el A380 de Francia;
- ii. una modificación de 2018 del acuerdo de FEM para el A380 de Alemania;
- iii. una modificación de 2018 del acuerdo de FEM para el A380 de España;
- iv. una modificación de 2018 del acuerdo de FEM para el A380 del Reino Unido;
- v. una modificación de 2018 del acuerdo de FEM para el A350XWB de Alemania;
- vi. el reembolso total de la FEM para el A350XWB del Reino Unido en 2018;
- vii. el retiro, mediante la amortización o de otro modo, del "beneficio" otorgado por los acuerdos de FEM para el A380 de Alemania, España, Francia y el Reino Unido; y
- viii. el retiro, mediante la amortización o de otro modo, del "beneficio" otorgado por los acuerdos de FEM para el A350XWB de Alemania, España, Francia y el Reino Unido.

⁸ La Unión Europea lo ha hecho "inmediatamente" en la medida "factible". Sin embargo, con respecto a los elementos adicionales de las recomendaciones y resoluciones del OSD, ello se entiende sin perjuicio del derecho de la Unión Europea a un plazo prudencial, en el sentido del párrafo 3 del artículo 21 del ESD.

⁹ Como se indica en el párrafo 16 *infra*, esas medidas contribuyen también, mediante el retiro de las subvenciones, a la eliminación de los efectos desfavorables.

B. Medidas que constituyen medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables, de conformidad con el párrafo 8 del artículo 7, el artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC

- ix. El retiro, mediante la amortización o de otro modo, del "beneficio" otorgado por los acuerdos de FEM para el A380 de Alemania, España, Francia y el Reino Unido;
- x. las inversiones no subvencionadas en la familia de aeronaves A380;
- xi. una menor utilización de la cuantía de los préstamos en el marco del acuerdo de FEM para el A380 de Francia;
- xii. la cancelación o conclusión de las entregas del A380 correspondientes a los pedidos realizados por Transaero en 2012 y Emirates en 2013, y la entrega de cualquier aeronave A380 pendiente a determinados mercados de países abarcados por la constatación de obstaculización en el mercado de aeronaves de muy gran tamaño ("VLA");
- xiii. la atenuación, mediante el paso del tiempo y los eventos que tuvieron lugar durante ese tiempo, de la relación causal entre la FEM para el A380 y el lanzamiento del A380 y el A350XWB, en la forma y en el momento en que fueron lanzados;
- xiv. el retiro, mediante la amortización o de otro modo, del "beneficio" otorgado por los acuerdos de FEM para el A350XWB de Alemania, España, Francia y el Reino Unido;
- xv. las inversiones no subvencionadas en la familia de aeronaves A350XWB;
- xvi. una menor utilización de la cuantía de los préstamos en el marco de los acuerdos de FEM para el A350XWB de Francia y el Reino Unido;
- xvii. la atenuación, mediante el paso del tiempo y los eventos que tuvieron lugar durante ese tiempo, de la relación causal entre la FEM para el A350XWB y el lanzamiento del A350XWB, en la forma y en el momento en que fue lanzado; y
- xviii. la conclusión de las entregas del A350XWB, o su conversión en otras aeronaves, correspondientes a los pedidos del A350XWB realizados por Cathay Pacific en 2012, Singapore Airlines en 2013 y United Airlines en 2013.

III. Las medidas destinadas a cumplir logran el pleno cumplimiento en el marco del párrafo 8 del artículo 7 del Acuerdo SMC

16. Como se ha indicado *supra*, en su informe en el procedimiento sobre el cumplimiento, el Órgano de Apelación aclaró que un Miembro respecto del cual se ha constatado que ha concedido subvenciones que han dado lugar a efectos desfavorables, en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*, puede ponerse en conformidad bien retirando las subvenciones o bien adoptando las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables de esas subvenciones.¹⁰ En la parte II.A *infra*, la Unión Europea explica que las medidas i a viii enumeradas *supra* logran el retiro de la subvención de la FEM para el A380 y la FEM para el A350XWB. A través del retiro de la subvención, esas medidas contribuyen también a la eliminación de los efectos desfavorables, y a la eliminación de la anulación y el menoscabo. Con respecto a todas las subvenciones que no han sido retiradas, la Unión Europea explica en la parte II.B *infra* que las medidas ix a xviii enumeradas *supra* constituyen medidas apropiadas para eliminar sus efectos desfavorables, lo que contribuiría también a la eliminación de la anulación y el menoscabo.

¹⁰ Informe del Órgano de Apelación, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles* (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos), párrafo 5.383.

A. Retiro de las subvenciones

17. El Órgano de Apelación aclaró que un Miembro respecto del cual se ha constatado que ha concedido subvenciones que han dado lugar a efectos desfavorables, en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*, puede lograr el pleno cumplimiento retirando la subvención.¹¹ La Unión Europea observa que las medidas por las que se logra el retiro total o parcial de las subvenciones en litigio contribuirían también a la eliminación de los efectos desfavorables, y a la eliminación de la anulación y el menoscabo.

18. La Unión Europea ha hecho lo necesario para retirar plenamente la subvención de la FEM para el A380 de Alemania, España, Francia y el Reino Unido, y la subvención de la FEM para el A350XWB de Alemania y el Reino Unido, y para retirar al menos parcialmente las subvenciones de la FEM para el A350XWB de España y Francia.

19. FEM para el A380: Alemania, España, Francia y el Reino Unido han convenido con Airbus modificaciones de cada uno de los acuerdos de FEM para el A380 (medidas i a iv enumeradas *supra*). En cada caso, las partes han acordado modificaciones para lograr la compatibilidad prospectiva con una referencia de mercado contemporánea. Por consiguiente, la Unión Europea ha hecho lo necesario para retirar las subvenciones otorgadas por cada uno de los préstamos de FEM para el A380.

20. En cualquier caso, el beneficio de las subvenciones de FEM para el A380 de Alemania, España, Francia y el Reino Unido ha sido retirado, mediante la amortización o de otro modo, logrando así el retiro de esas subvenciones (medida vii enumerada *supra*).

21. **FEM para el A350XWB de Alemania:** Alemania, a través de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW"), y Airbus han convenido una modificación del acuerdo de FEM para el A350XWB de Alemania (medida v *supra*). La modificación logra la compatibilidad con una referencia de mercado contemporánea, de modo que se retira la subvención otorgada por la FEM para el A350XWB de Alemania. Además, la Unión Europea observa también que el beneficio otorgado por el préstamo de FEM para el A350XWB de Alemania ha sido sustancialmente amortizado (medida viii enumerada *supra*).

22. **FEM para el A350XWB del Reino Unido:** Airbus ha reembolsado la totalidad de las cuantías pendientes en el marco del acuerdo de FEM para el A350XWB del Reino Unido (medida vi *supra*), de modo que se retira la subvención otorgada por la FEM para el A350XWB del Reino Unido. Además, la Unión Europea observa también que el beneficio otorgado por el préstamo de FEM para el A350XWB del Reino Unido ha sido sustancialmente amortizado (medida viii enumerada *supra*).

23. **FEM para el A350XWB de España y Francia:** El beneficio de la FEM para el A350XWB de España y Francia ha sido sustancialmente retirado mediante la amortización o de otro modo (medida viii enumerada *supra*).

B. Medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables

24. El Órgano de Apelación aclaró también que un Miembro respecto del cual se ha constatado que ha concedido subvenciones que han dado lugar a efectos desfavorables, en el marco del artículo 5 y el párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*, puede ponerse en conformidad adoptando las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables.¹²

25. En la presente diferencia, los Estados Unidos plantearon su alegación de efectos desfavorables sobre la base de la afirmación de que la concesión de las subvenciones en litigio permitieron el lanzamiento de varias familias de aeronaves de Airbus. Las recomendaciones y resoluciones adoptadas por el OSD en junio de 2011 reflejaban esos argumentos, y se basaban en la constatación de que las subvenciones en litigio eran una causa auténtica y sustancial de la venta y entrega de determinadas aeronaves de Airbus, y en consecuencia de determinados efectos

¹¹ Informe del Órgano de Apelación, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles* (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos), párrafo 5.383.

¹² Informe del Órgano de Apelación, *CE y determinados Estados miembros - Grandes aeronaves civiles* (párrafo 5 del artículo 21 - Estados Unidos), párrafo 5.383.

desfavorables para los Estados Unidos que, según se constató, eran el resultado de esas ventas y entregas.

26. En el marco del procedimiento sobre el cumplimiento de la presente diferencia, en el informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación, se constató que las subvenciones de FEM eran una causa auténtica y sustancial de determinadas ventas y entregas de aeronaves A380 y A350XWB que se consideró eran el desencadenante de los efectos desfavorables. En el caso del A380, esos efectos desfavorables se atribuyeron exclusivamente a los "efectos directos" de la FEM para el A380. En el caso del A350XWB, esos efectos desfavorables se atribuyeron a los "efectos directos" de la FEM para el A350XWB y a los "efectos indirectos" de la FEM para el A380.

27. Como ya ha explicado antes, la Unión Europea ha retirado las subvenciones de FEM para el A380 y las subvenciones de FEM para el A350XWB de Alemania y el Reino Unido¹³, y por lo tanto, ha logrado el pleno cumplimiento con respecto a esas subvenciones (medidas i a vii *supra*). Por consiguiente, la cuestión de si esas subvenciones retiradas son en la actualidad una causa de efectos desfavorables no es pertinente como cuestión de derecho.

28. No obstante, la Unión Europea también ha adoptado las medidas apropiadas para eliminar cualquier efecto desfavorable atribuible a alguna de las subvenciones, o a todas ellas, con respecto a las cuales correspondían a la Unión Europea obligaciones de cumplimiento a la luz del informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento, modificado por el informe del Órgano de Apelación (es decir, la FEM para el A380 y la FEM para el A350XWB). En la actualidad, ni la FEM para el A380 ni la FEM para el A350XWB son una causa auténtica y sustancial de cualquier efecto desfavorable. A continuación, la Unión Europea explica esta conclusión en referencia al A380 y al A350XWB.

29. **A380:** Según se ha analizado *supra*, las subvenciones de FEM para el A380 han sido retiradas mediante modificaciones que adaptan prospectivamente los préstamos de FEM para el A380 a la referencia de mercado contemporánea pertinente (medidas i a iv). Sin perjuicio de esta observación, la Unión Europea considera que, en todo caso, cualquier beneficio de la FEM para el A380 ha sido retirado mediante la amortización o de otro modo (medida vii *supra*). Esto demuestra que ya no se puede considerar que las subvenciones sean una causa auténtica y sustancial de ventas o entregas de aeronaves A380, o de cualquier efecto desfavorable conexo.

30. La Unión Europea observa asimismo que Airbus no utilizó toda la cuantía del préstamo de FEM para el A380 de Francia (medida xi *supra*). Esto demuestra, de nuevo, que ya no se puede considerar que la subvención sea una causa auténtica y sustancial de ventas o entregas de aeronaves A380, o de cualquier efecto desfavorable conexo.

31. Airbus también ha realizado significativas inversiones no subvencionadas en el A380 y en actividades continuas de apoyo y desarrollo relacionadas con el A380 (medida x enumerada *supra*). En la actualidad, ni la FEM para el A380 ni ninguna otra subvención en litigio es una causa auténtica y sustancial de ventas o entregas de aeronaves A380, o de cualquier efecto desfavorable conexo.

32. El pedido de aeronaves A380 realizado por Transaero en 2012, que constituyó la base de las constataciones de pérdida de ventas confirmadas por el Órgano de Apelación, ha sido cancelado; ya se han hecho muchas de las entregas correspondientes al pedido realizado por Emirates en 2013 (medida xii enumerada *supra*). Una vez más, estas medidas constituyen medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables en forma de pérdida de ventas.

33. El paso del tiempo también ha atenuado la relación causal entre las subvenciones de FEM para el A380 y el lanzamiento del A380, en la forma y en el momento en que se lanzó, de manera que la FEM para el A380 ya no es una causa de ventas o entregas de aeronaves A380 o de cualquier efecto desfavorable conexo (medida xiii enumerada *supra*).

34. **A350XWB:** Como ha explicado *supra* la Unión Europea, la FEM para el A380, que se consideró en el informe del Grupo Especial sobre el cumplimiento, modificado por el informe del Órgano de Apelación, una causa del lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en

¹³ Como se indica *supra*, la Unión Europea también ha logrado el retiro, al menos parcial, de las subvenciones de FEM para el A350XWB de España y Francia.

que se lanzó, y de las ventas o entregas resultantes de la aeronave A350XWB y los efectos desfavorables conexos, ha sido retirada, bien mediante la adaptación prospectiva de los préstamos de FEM para el A350XWB a la referencia de mercado contemporánea pertinente o bien de otro modo (incluida la amortización) (medidas i a iv y vii *supra*).

35. Como ha explicado *supra* la Unión Europea, las subvenciones de FEM para el A350XWB de Alemania y el Reino Unido también han sido retiradas (medidas v y vi enumeradas *supra*). En consecuencia, ya no pueden ser consideradas una causa del lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en que se lanzó, ni de las ventas o entregas resultantes de la aeronave A350XWB o de cualquier efecto desfavorable conexo.

36. Como se indica *supra*, la Unión Europea también ha logrado el retiro, al menos parcial, de las subvenciones de FEM para el A350XWB de España y Francia (medida viii enumerada *supra*).

37. Aunque medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables no son necesarias con respecto a subvenciones que han sido retiradas, la Unión Europea ha adoptado, en todo caso, tales medidas en relación con todas las subvenciones de FEM para el A350XWB.

38. La Unión Europea observa que Airbus no utilizó toda la cuantía de los acuerdos de FEM para el A350XWB de Francia y el Reino Unido (medida xvi *supra*). Esto demuestra que queda un beneficio muy reducido, o nulo, de las subvenciones de FEM para el A350XWB, de modo que dichas subvenciones ya no pueden ser consideradas una causa del lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en que se lanzó, ni de las ventas o entregas resultantes de la aeronave A350XWB o de cualquier efecto desfavorable conexo.

39. Además, cualquier beneficio de las subvenciones de FEM para el A350XWB ha sido sustancialmente amortizado (medida xiv *supra*). De nuevo, esto demuestra que las subvenciones de FEM para el A350XWB ya no pueden ser consideradas una causa del lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en que se lanzó, ni de las ventas o entregas resultantes de la aeronave A350XWB o de cualquier efecto desfavorable conexo.

40. El paso del tiempo también ha atenuado la relación causal entre las subvenciones de FEM para el A380 y el A350XWB y el lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en que se lanzó, de manera que la FEM para el A380 y la FEM para el A350XWB ya no pueden ser consideradas una causa del lanzamiento del A350XWB en la forma y en el momento en que se lanzó, ni de las ventas o entregas resultantes de la aeronave A350XWB o de cualquier efecto desfavorable conexo (medidas xiii y xvii enumeradas *supra*).

41. Asimismo, Airbus ha realizado significativas inversiones no subvencionadas en el A350XWB y en actividades continuas de apoyo y desarrollo relacionadas con el A350XWB (medida xv *supra*). Ni la FEM para el A350XWB ni ninguna otra subvención en litigio es en la actualidad una causa auténtica y sustancial de ventas o entregas del A350XWB, o de cualquier efecto desfavorable conexo.

42. Además, los pedidos realizados por Cathay Pacific en 2012, Singapore Airlines en 2013 y United Airlines en 2013, que constituyeron la base de las constataciones de pérdida de ventas confirmadas por el Órgano de Apelación, han sido entregados o convertidos en pedidos relativos a otras aeronaves (medida xviii *supra*). Una vez más, estas medidas constituyen medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables en forma de pérdida de ventas.

IV. Conclusión

43. A la luz de lo anterior, y del "procedimiento acordado en virtud de los artículos 21 y 22 del ESD y el artículo 7 del Acuerdo SMC" adoptado por la Unión Europea y los Estados Unidos el 12 de enero de 2012 a los efectos de la presente diferencia, la Unión Europea notifica al OSD que ha logrado el pleno cumplimiento de las recomendaciones y resoluciones en la presente diferencia.¹⁴

¹⁴ Como se ha indicado *supra*, esta notificación se entiende sin perjuicio del derecho de la Unión Europea a un plazo prudencial, en el sentido del párrafo 3 del artículo 21 del ESD.