

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS316/6
11 de abril de 2006

(06-1727)

Original: inglés

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

Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos

La siguiente comunicación, de fecha 10 de abril de 2006, dirigida por la delegación de los Estados Unidos al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

Los Estados Unidos hacen referencia a la solicitud que presentaron el 6 de octubre de 2004 para la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España (los "Estados miembros"), y con las Comunidades Europeas ("CE") (WT/DS316/1), a las consultas celebradas el 4 de noviembre de 2004 y a la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por los Estados Unidos, de fecha 31 de mayo de 2005 (WT/DS316/2). Los Estados Unidos hacen referencia también a la solicitud de celebración de consultas adicionales con las CE y los Estados miembros presentada por los Estados Unidos (WT/DS316/1/Add.1), y a las consultas que celebraron con las CE y los Estados miembros conforme a esa solicitud el 23 de marzo de 2006. Estas consultas lamentablemente no solucionaron la diferencia.

En consecuencia, los Estados Unidos solicitan respetuosamente al Órgano de Solución de Diferencias que establezca un grupo especial de conformidad con el artículo 6 del ESD, el párrafo 2 del artículo XXIII del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994"), y los artículos 4, 7 y 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC").

Las medidas de las CE y de los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial incluyen las siguientes:

- 1) El suministro por los Estados miembros a las empresas Airbus¹ de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles ("ayuda para emprender proyectos").² Esta

¹ Las empresas Airbus a las que se refiere la presente solicitud comprenden Airbus SAS, su predecesora Airbus GIE y sus empresas afiliadas actuales y predecesoras, incluida toda persona o entidad que directamente, o indirectamente mediante uno o más intermediarios o vínculos, controle o haya controlado, sea o haya sido controlada por, o esté o haya estado bajo el mismo control que Airbus SAS o Airbus GIE, tales como empresas matrices, empresas hermanas y filiales, entre ellas Airbus Deutschland GmbH, Airbus España SL, Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Aeronautic Defence and Space Company ("EADS"), y BAE Systems.

² Las CE y los Estados miembros utilizan diferentes términos para describir este tipo de financiación, como por ejemplo "launch aid", "launch investment", "repayable launch investment", "development support in

financiación proporciona beneficios a las empresas receptoras, incluida la financiación de proyectos que de otro modo no serían comercialmente viables. Las condiciones no comerciales de la financiación pueden incluir un interés nulo o a tipos inferiores a los del mercado y una obligación de reembolso condicionada a las ventas. Si la aeronave no tiene éxito, la financiación se condona total o parcialmente. Ejemplos concretos de este tipo de financiación son los siguientes:

- a) la financiación francesa para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A330-200, A340-500/600, A380, y A350;
 - b) la financiación alemana para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A380, y A350;
 - c) la financiación del Reino Unido para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380, y A350; y
 - d) la financiación española para los Airbus A300, A310, A320, A330/340, A340-500/600, A380, y A350.
- 2) Además de la ayuda para emprender proyectos, el suministro a las empresas Airbus por las CE y los Estados miembros, por conducto del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines. Ejemplos concretos de este tipo de financiación son los siguientes³:
- a) la financiación proporcionada a British Aerospace para el A320 y el A330/A340;
 - b) la financiación proporcionada a Aérospatiale, Aérospatiale Gramont y Aérospatiale Super Transporteurs para el A300 y el A330/340;
 - c) la financiación proporcionada a Construcciones Aeronáuticas SA ("CASA") para el A320 y el A330/340;
 - d) la financiación proporcionada a Airbus Industrie para el A321; y
 - e) la financiación proporcionada a EADS para el A380.
- 3) La aportación por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras en relación con la construcción, creación, desarrollo, expansión, mejora y utilización de instalaciones y otras infraestructuras para o por las empresas Airbus. Son casos concretos los siguientes:
- a) el gasto de por lo menos 751 millones de euros del Gobierno de Hamburgo desde 2000 en la creación y desarrollo de terrenos, instalaciones y servicios para la expansión de la planta de producción y montaje de las empresas Airbus en

the form of royalty-based financing", *"avances remboursables"*, *"Rückzahlbare Zuwendungen"*, *"Entwicklungsbeihilfen"*, *"Zuschüsse zur Entwicklung von zivilen Flugzeugen"*, "anticipo reembolsable", y "préstamo reembolsable". Aunque en este documento los Estados Unidos se refieren a esta financiación como "ayuda para emprender proyectos", la solicitud que han presentado abarca todos estos tipos de financiación, independientemente del término o términos específicos que utilicen las entidades que proporcionan o reciben la financiación.

³ La financiación del BEI a las líneas aéreas que son clientes para la adquisición de aeronaves nuevas no está comprendida en la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial.

Hamburg-Finkenwerder, y el suministro de estos terrenos, instalaciones y servicios a las empresas Airbus por una remuneración inferior a la adecuada;

- b) el gasto de por lo menos 6 millones de euros del Gobierno de la Baja Sajonia en 2002 para la fábrica de las empresas Airbus en Nordenham;
- c) el gasto de por lo menos 40 millones de marcos alemanes del Gobierno de Bremen en la prolongación de una pista en el aeropuerto de Bremen para uso de las empresas Airbus y el suministro de la pista a las empresas Airbus para su utilización en vuelos de carga y de pasajeros, por una remuneración inferior a la adecuada;
- d) el gasto de por lo menos 182 millones de euros del Gobierno de Francia y las autoridades y organismos regionales, departamentales o locales (incluidos, pero no exclusivamente, la *Région Midi-Pyrénées*, el *Département de la Haute-Garonne*, la *Communauté de l'agglomération du Grand Toulouse*, *SETOMIP*, y otros), en la creación y desarrollo de las instalaciones de AéroConstellation adyacentes al aeropuerto de Toulouse; esta cifra incluye las inversiones en carreteras de acceso, carriles para taxis y otras infraestructuras específicas, la concesión de estos terrenos a las empresas Airbus para su uso exclusivo por una remuneración inferior a la adecuada, y la concesión a las empresas Airbus de acceso a infraestructuras en este lugar, y la utilización de las mismas, o el enlace de este lugar con una infraestructura pública, por una remuneración inferior a la adecuada;
- e) las contribuciones financieras proporcionadas por el Gobierno de España y las autoridades regionales españolas a las empresas Airbus, incluidas, pero no exclusivamente, las siguientes:
 - i) en 2001 el Gobierno de España hizo una contribución de 2,2 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones en Sevilla, y de 814.000 euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de La Rinconada, en Sevilla;
 - ii) en 2001 el Gobierno de Andalucía hizo una contribución de 8,6 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de producción y mantenimiento del Puerto de Santa María en Cádiz, España;
 - iii) en 2002 el Gobierno de Andalucía hizo una contribución de 9,3 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de Tablada, en Sevilla;
 - iv) en 2002 el Gobierno de Andalucía hizo una contribución de 35,7 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de Sevilla;
 - v) en 2003 el Gobierno de España hizo una contribución de 37,9 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de Illescas en Toledo, España;
 - vi) en 2003 el Gobierno de España hizo una contribución de 43 millones de euros a EADS-CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de La Rinconada, España;

- vii) en 2003 el Gobierno de España hizo una contribución de 5,9 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones del Puerto de Santa María, España;
 - viii) en 2003 el Gobierno de España hizo una contribución de 13,1 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de Puerto Real, España;
 - ix) en 2003 el Gobierno de Andalucía hizo una contribución de 17,5 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de producción y mantenimiento de Puerto Real en Cádiz, España;
 - x) en 2004 el Gobierno de Castilla-La Mancha hizo una contribución de 7,6 millones de euros a EADS, CASA y/o Airbus España para sus instalaciones de producción de Illescas, en Toledo;
 - xi) en 2004 el Gobierno de Andalucía hizo una contribución de 61,9 millones de euros para un proyecto de inversión de EADS, CASA y/o Airbus España en los municipios de Sevilla y La Rinconada, en Sevilla;
 - xii) en 2004 el Gobierno de Andalucía hizo otra contribución de 35,7 millones de euros para un proyecto de inversión de EADS, CASA y/o Airbus España en los municipios de Sevilla y La Rinconada, en Sevilla; y
 - xiii) en 2005 el Gobierno de España y/o el Gobierno regional de Andalucía hizo una contribución o contribuciones de por lo menos 22 millones de euros, y concedió terrenos, a EADS, CASA y/o Airbus España en relación con sus instalaciones en el aeropuerto sevillano de San Pablo o en sus alrededores;
- f) la donación de 19,5 millones de libras esterlinas otorgada por la Asamblea de Gales en 2002 para las instalaciones de las empresas Airbus en Broughton;
- g) la donación de 5,2 millones de libras esterlinas otorgada por la Asamblea de Gales en 2006 para las instalaciones de las empresas Airbus en Broughton;
- h) la "inversión *in situ*" de 230 millones de libras esterlinas efectuada por las autoridades del Reino Unido para las instalaciones de las empresas Airbus en Broughton; y
- i) la contribución de 5 millones de libras esterlinas hecho por las autoridades del Reino Unido (con inclusión del Departamento de Comercio e Industria y el Organismo de Desarrollo de Gales del Sur) para el Airbus Composites Centre en la sede de Airbus UK en Filton.
- 4) La asunción y/o el reembolso por las CE y los Estados miembros de la deuda y/o las pérdidas acumuladas por las empresas Airbus y la condonación de la deuda por las CE y los Estados miembros, con inclusión de:
- a) la asunción y/o el reembolso de la deuda de las empresas Airbus por el Gobierno de Alemania entre 1975 y 1982;

- b) la asunción y/o el reembolso de la deuda de las empresas Airbus por el Gobierno de Alemania entre 1987 y 1995, como parte del "Altlastenhilfe" convenido en 1987⁴ y como parte del conjunto de medidas de asistencia de 1989 para Messerschmitt-Bölkow-Blohm y Deutsche Airbus en el contexto de la transferencia de estas empresas a Daimler-Benz AG⁵;
 - c) la asunción por el Gobierno de España de las pérdidas acumuladas por CASA relacionadas con Airbus entre 1971 y 1989, y el aplazamiento y la condonación por el Gobierno de España de la deuda resultante de CASA⁶;
 - d) la condonación por el Gobierno de Alemania en 1977/1998 de la deuda relativa a la ayuda para emprender proyectos destinada al A320; y
 - e) la condonación por el Gobierno de Alemania en 1998/1999 de la deuda relativa a la ayuda para emprender proyectos destinada al A300, el A310, el A330 y el A340 y otra financiación del Gobierno para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles (con inclusión de los préstamos del Gobierno de Alemania y las *Besserungsscheine* alemanas (obligaciones con participación en los beneficios), acumuladas por Deutsche Airbus).
- 5) La concesión por las CE y los Estados miembros de aportaciones de capital y donaciones a las empresas Airbus, inclusive a través de bancos de propiedad estatal y bancos controlados por el Estado, como por ejemplo:
- a) las inversiones de capital del Gobierno alemán en Deutsche Airbus entre 1989 y 1992, a través de Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW");
 - b) la devolución en 1992, sin compensación alguna, de las acciones adquiridas mediante la transacción indicada en el apartado a) al grupo Daimler, empresa matriz de Deutsche Airbus;
 - c) las aportaciones de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1987/1988 y 1988;
 - d) la aportación de capital a Aérospatiale efectuada en 1992 por el Crédit Lyonnais, banco de propiedad del Estado francés, o a través de éste;
 - e) la aportación de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1993/1994; y
 - f) la transferencia por el Gobierno francés a Aérospatiale, en 1998, de su participación del 45,76 por ciento en el capital de Dassault Aviation.

⁴ Ministerio de Economía de Alemania, Comunicado de prensa, noviembre de 1988, reimpresso en *Handelsblatt*, "Erklärung des Bundesministeriums für Wirtschaft zur Neustrukturierung der Luftfahrtindustrie", 3 de noviembre de 1988, página 24; Monopolkommission de Alemania, Sondergutachten 18, Zusammenschlussvorhaben der Daimler-Benz AG mit der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, 1989, página 72, párrafo 121; Cámara baja del Parlamento alemán, BT-Drs. 13/8409, página 14; Cámara baja del Parlamento alemán, BT-Drs. 11/4375, páginas 18 y 19.

⁵ Monopolkommission de Alemania, Sondergutachten 18, Zusammenschlussvorhaben der Daimler-Benz AG mit der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, 1989, página 75, párrafo 131; Daimler-Benz AG, informe anual de 1994, página 84; Daimler-Benz AG, informe anual de 1995, página 66.

⁶ Véase el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Sección Cortes Generales, 30 de abril de 2001, Serie A Nº 139, páginas 98 y 99.

- 6) La aportación por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración/evaluación ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, efectuadas por Airbus por cuenta propia o junto con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, con inclusión de:
- a) La financiación de las CE para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en virtud del Segundo (1987-1991), Tercero (1990-1994), Cuarto (1994-1998), Quinto (1998-2002) y Sexto (2002-2006) Programas Marco de las CE en los que participaron las empresas Airbus.
 - b) La financiación del Gobierno federal y diversas entidades subfederales de Alemania para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participaron las empresas Airbus, con inclusión de:
 - i) la financiación del Gobierno federal, como figura en la versión más actualizada de la base de datos gubernamental Förderkatalog, desde 1990⁷, incluida la financiación en el marco de los programas federales de investigación aeronáutica *Luftfahrtforschungs-programm 1* (1995-1998), *Luftfahrtforschungsprogramm 2* (1998-2002), y *Luftfahrtforschungsprogramm 3* (2003-2007);
 - ii) la financiación proporcionada por el Estado federado ("land") de Bremen en el marco de los programas de tecnología de los materiales y de sistemas Airbus del Centro Bremen (AMST) (2000-2002) y de tecnología de los materiales y de sistemas Airbus del Centro Bremen II (AMST II) (2002-2006);
 - iii) la financiación proporcionada por el Estado federado de Baviera con cargo a los presupuestos del *Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie* (y cualquier otro Ministerio predecesor o sucesor) (incluidas las partidas presupuestarias "*Zuschüsse und sonstige Ausgaben zur Förderung neuer Technologien und ihrer wirtschaftlichen Verwertung*" y "*Zuschüsse und sonstige Ausgaben zur Förderung von Luft- und Raumfahrttechnologien*"), así como la financiación con cargo a los presupuestos de "*Offensive Zukunft Bayern*", "*Offensive Zukunft Bayern II*" y "*Hightech Offensive Bayern*"; y
 - iv) la financiación proporcionada por el Estado federado de Hamburgo en el marco de su *Luftfahrtforschungsprogramm* (2000-2005).
 - c) La financiación del Gobierno del Reino Unido desde 1990 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participaron las empresas Airbus, incluida la facilitada:
 - i) en el marco del Civil Aircraft Research and Development Program ("CARAD"), así como cualquier programa predecesor o sucesor del mismo, incluido el Aeronautics Research Programme (ARP);
 - ii) en el marco del Technology & Strategy Program;

⁷ Puede consultarse en <http://www.foerderkatalog.de>.

- iii) por conducto del Consejo de Investigación en Ingeniería y Ciencias Físicas ("EPSRC"); y
 - iv) por conducto del Departamento de Comercio e Industria ("DCI") y los Organismos Regionales de Desarrollo ("ORD"), entre ellos el Organismo de Desarrollo del Sudoeste, a las iniciativas de investigación y desarrollo en las que participaron las empresas Airbus, como la National Composite Network, con inclusión del Composite Structures Development Centre, basado en la sede Airbus UK, en Filton.
- d) La financiación del Gobierno de España desde 1993, con inclusión de las autoridades regionales y locales, para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participaron las empresas Airbus, con inclusión de los préstamos y otra asistencia financiera concedida en el marco de:
- i) el Plan I+D para el Sector Aeronáutico (Plan Tecnológico Aeronáutico I) (1993-1998) y el Plan Tecnológico Aeronáutico II (1999-2003); y
 - ii) el Programa de Fomento de la Innovación Técnica ("PROFIT"), incluido el Programa Nacional de Aeronáutica de PROFIT 2000-2003 y el Subprograma Nacional de Transporte Aéreo de PROFIT 2004-2007.
- e) La financiación del Gobierno de Francia desde 1990 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participaron las empresas Airbus, con inclusión de la financiación proporcionada por el Ministerio de Transporte (*Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement*) y el Ministerio de Defensa (*Ministère de la Défense*) para actividades de investigación y desarrollo. Parte de la financiación correspondiente a actividades de investigación y desarrollo figura en los presupuestos anuales del Estado francés como "*recherche amont*" y se describe, por ejemplo, en los informes anuales preparados por el Senado francés sobre el presupuesto para el transporte aéreo.⁸ Es posible que se haya

⁸ Véase Sénat, N° 367 (session ordinaire de 1996-1997), Rapport d'Information "Mission de contrôle effectuée sur le soutien public à la construction aéronautique civile", Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation, Chapitre IV at IV. Les Soutiens à la Recherche; Assemblée Nationale, Avis, au nom de la Commission de la Production et des Échanges sur le projet de loi de finances pour 1999 (N° 1078), Tome XIII, Équipement, Transports et Logement, Transports Aériens, p. 15; Sénat, N° 89 (session ordinaire de 1999-2000), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2000, Tome III, Annexe N° 25, Équipement, Transport et Logement: III. - Transports: Transport Aérien et Météorologie et Aviation Civile, p. 88; Sénat, N° 92 (session ordinaire de 2000-2001), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2001, Tome III, Annexe N° 24, Équipement, Transport et Logement: III. - Transports: Transport Aérien et Météorologie et Aviation Civile, p. 79; Sénat, N° 87 (session ordinaire de 2001-2002), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2002, Tome III, Annexe N° 24, Équipement, Transport et Logement: III. - Transports et Sécurité Routière: Aviation et Aéronautique Civiles, p. 22; Sénat, N° 68 (session ordinaire de 2002-2003), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2003, Tome III, Annexe N° 18, Équipement, Transport, Logement, Tourisme et Mer: III. - Transports et Sécurité Routière: Aviation et Aéronautique Civiles, p. 50; Sénat, N° 73 (session ordinaire de 2003-2004), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2004, Tome III, Annexe N° 18, Équipement, Transport et Logement: III. - Transports et Sécurité Routière: Aviation et Aéronautique Civiles, p. 40; Sénat, N° 74 (session ordinaire de 2004-2005), Rapport Général, Commission des Finances, du Contrôle Budgétaire et des Comptes Économiques de la Nation sur le projet de loi de finances pour 2005, Tome III, Annexe N° 17,

proporcionado también financiación con cargo a otros presupuestos del Estado. Ejemplos de proyectos pertinentes de investigación y desarrollo que han recibido asistencia del Gobierno francés son los siguientes:

- i) *Aérothermique Transitoire* ("ATRAN");
 - ii) *Commandes de l'Avion Souple* ("COVAS");
 - iii) proyecto contra la formación de hielo y para el deshielo de las aeronaves ("ECLIPPS");
 - iv) *Modélisation et Simulation de l'Avion Souple* ("MOSAS"); y
 - v) pruebas de vibración/verificación estática de las aeronaves ("DTP Tremblement").
- f) La concesión por los Gobiernos de las CE y los Estados miembros de acceso preferencial, anticipado y/o exclusivo a los resultados de la investigación financiada por el Gobierno (como datos, secretos comerciales, derechos de propiedad intelectual o cualquier otra forma de resultados de la investigación), incluso de conformidad con las normas de las CE que regulan la participación en los resultados de la investigación y/o los conocimientos derivados de los proyectos y programas financiados por los Programas Marco de las CE enumerados en el apartado a) *supra*, así como la difusión y explotación de esos resultados y/o conocimientos, con las normas que regulan el acceso a los resultados de la investigación financiada por los Estados miembros en el marco de cualquier otro de los programas indicados en los apartados b) a e) *supra*.
- g) La aportación a las empresas Airbus, desde 1990, por instituciones de investigación controladas y/o financiadas por los Gobiernos de los Estados miembros (en particular ONERA, DLR y DERA/Qinetiq), de contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo sobre la aeronáutica civil, incluido el suministro a las empresas Airbus de servicios de investigación y desarrollo sobre aeronáutica civil por una remuneración inferior a la adecuada; la realización de pagos a las empresas Airbus; el suministro a las empresas Airbus de los resultados de la investigación y el desarrollo relacionados con la aeronáutica civil por una remuneración inferior a la adecuada; el hecho de que se permitiese a las empresas Airbus aprovechar los resultados de la investigación y el desarrollo relacionados con la aeronáutica civil emprendidos por estas instituciones de investigación (incluida la concesión de acceso exclusivo o anticipado a los datos, los secretos comerciales y otros conocimientos derivados de esta investigación y desarrollo), y de que se les permitiese participar en proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil, emprendidos por estas instituciones.

A continuación se ofrecen ejemplos de proyectos en los cuales instituciones de investigación controladas y/o financiadas por los Gobiernos de los Estados miembros han concedido a las empresas Airbus contribuciones financieras de este tipo, relacionadas con actividades de investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil:

- i) el *Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt* ("DLR") ha aportado contribuciones financieras relacionadas con actividades de investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante proyectos de investigación y desarrollo en numerosos sectores, entre ellos los siguientes:
- materiales avanzados y tecnologías de fabricación, incluido el desarrollo de estructuras de fuselaje ligeras reforzadas con fibra, el desarrollo de materiales avanzados y tecnologías de fabricación para las colas verticales y horizontales de las aeronaves de las empresas Airbus, el desarrollo de un fuselaje del A320 de tamaño natural de materiales compuestos de fibras de carbono (el programa "Schwarzer Rumpf"/"Black Fuselage"), el desarrollo de alas adaptables para el A380 fabricadas con materiales compuestos, el desarrollo de tecnologías de laminarización híbrida, el desarrollo de tecnologías de moldeo por transferencia de resina a presión diferencial para el A380 y otras aeronaves de Airbus, el desarrollo y el ensayo de superficies "riblet", y otros proyectos;
 - tecnologías aerodinámicas y acústicas, incluido el desarrollo de un dispositivo hipersustentador ("slat") silencioso para Airbus, el desarrollo de "winglets" (alas pequeñas) para el A380, la utilización de generadores de torbellinos para reducir el ruido, la reducción de los vórtices de estela del A380, el desarrollo de configuraciones de carriles de dispositivos hipersustentadores ("slat" y "flap") para reducir el ruido causado por la alta sustentación, la mejora de la acústica en la cabina, y otros proyectos;
 - tecnologías de desarrollo y de ensayo de aeronaves, con inclusión del desarrollo de procesos de simulación y optimización aerodinámicas (por ejemplo, los proyectos de investigación y desarrollo del DLR MEGAFLOW y MEGADESIGN), la mejora del instrumento de diseño de las empresas Airbus "ISSY", el diseño y la valoración de una estación de ensayo virtual para las empresas Airbus, el desarrollo y la mejora de la simulación numérica para los hipersustentadores ("flaps") aerodinámicos, la construcción de una estación de verificación de la vibración estática para el A340-500/600 y el A380, y otros proyectos; y
 - otras tecnologías, entre ellas, por ejemplo, el desarrollo de ciertas unidades de control dentro del programa "Flexible Aircraft", el desarrollo de sistemas de visión mejorados, el desarrollo y la mejora de tecnologías de pilotaje automático, y otros proyectos.
- ii) La Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") del Reino Unido y su sucesora Qinetiq han aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante proyectos de investigación y desarrollo en numerosos sectores de investigación, como los siguientes:

- materiales avanzados, entre otros a través del Structural Materials Centre de DERA⁹, con inclusión de los sectores siguientes: estructuras de fuselaje de materiales compuestos de fibra de carbono (por ejemplo, el proyecto "Civil Aircraft Structural Composites - Application, Development and Exploitation" (CASCADE)), métodos de fabricación para materiales de aeronaves avanzados¹⁰ (por ejemplo, mediante técnicas de optimización estructural y de endurecimiento estructural)¹¹, tecnología de materiales compuestos ligeros de matriz metálica a base de titanio¹², y otras tecnologías de materiales relacionados con las alas¹³ (por ejemplo, juntas de interconexión de metal/materiales compuestos, láminas de aluminio/litio, estructuras soldadas y láminas reforzadas con fibras de las nuevas alas grandes)¹⁴;
 - aerodinámica¹⁵;
 - diseño de la cabina, semiótica y comodidad de los asientos¹⁶;
 - sistemas de combustibles¹⁷; y
 - diseño de aviónica modular.¹⁸
- iii) La *Office National des Études et des Recherches Aéropatiales* (ONERA) ha aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante numerosos proyectos de investigación y desarrollo, como los siguientes:
- *Modélisation Aérothermique des Écoulements en Ventilation Avion* ("MAEVA");

⁹ Comunicado de prensa de DTI, "Partnership to Revolutionise Aircraft Manufacture", de 8 de septiembre de 1998, que puede consultarse en <http://www.gnn.gov.uk/environment/detail.asp?ReleaseID=19917&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False> (anexo 63).

¹⁰ Comunicado de prensa de DTI, "Partnership to Revolutionise Aircraft Manufacture", de 8 de septiembre de 1998, que puede consultarse en <http://www.gnn.gov.uk/environment/detail.asp?ReleaseID=19917&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False>.

¹¹ Sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

¹² DTI, Aerospace & Defence Technology Report 2001/2002, página 6.

¹³ Comunicado de prensa de QinetiQ "DTI funding lifts QinetiQ's standing as aerospace world leader in field of polymeric composites", de 19 de agosto de 2002, que puede consultarse en el sitio Web de QinetiQ.

¹⁴ Sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

¹⁵ DTI Aerospace & Defence Technology Report 2001/2002, página 4; sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

¹⁶ Sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

¹⁷ Sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

¹⁸ Sitio Web de QinetiQ, Case studies aviation, Airbus - The World's Largest Airliner.

- Robust Efficient Automatic Control Laws Design ("REAL");
 - *DTP Pilotage*;
 - *Ensemble Logiciel pour la Simulation en Aérodynamique* ("elsA"); y
 - verificación de la vibración/estática de las aeronaves (*Essais pour maîtriser le tremblement des avions*).
- iv) El *Centre National de la Recherche Scientifique* ("CNRS"), en varias de sus instalaciones, ha aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante numerosos proyectos de investigación y desarrollo, como los siguientes:
- convalidación de los programas informáticos de control del movimiento que regulan el transporte de las piezas del A380, en el *Laboratoire d'analyse et d'architecture des systèmes*, Toulouse ("LAAS");
 - desarrollo de programas informáticos para los controles de vuelo del A380, en el *Laboratoire Verimag* de Gières/Grenoble;
 - desarrollo del instrumento de análisis de la estática "Astree", en la *École Normale Supérieure* de Liens; y
 - investigación sobre los vórtices de estela del A380 en el *Institut de recherche sur les phénomènes hors équilibre* ("IRPHE").
- v) El *Centre National de la Recherche Technologique* ("CNRT") ha aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante numerosos proyectos de investigación y desarrollo, como los siguientes:
- Amélioration des PROpriétés de Surface des alliages de Titane Structuraux en conditions sévères de fonctionnement ("APROSUTIS"); y
 - Mise en oeuvre par UML des Systèmes Informatiques Certifiés ("MUSIC").
- vi) El *Institut National de Recherche en Informatique et en Automatique* (INRIA), en varias de sus unidades de investigación, incluidas las unidades Futurs, Rhône-Alpes y Sophia Antipolis, ha aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil a las empresas Airbus, mediante numerosos proyectos de investigación y desarrollo, como los siguientes:
- Environnement de spécification de programmes réactifs synchrones ("ESPRESSO");
 - Methods, algorithms and software in automatic control ("METALAU"); y

- Constraints solving, Optimization Robust Interval Analysis ("COPRIN").
- vii) La *Commissariat à l'Énergie Atomique* ("CEA") ha aportado contribuciones financieras relacionadas con la investigación y desarrollo en materia de aeronáutica civil mediante numerosos proyectos de desarrollo de programas informáticos, como los siguientes:
- CAVEAT;
 - GATel; y
 - Panorama.
- h) La concesión a las empresas Airbus de acceso a instalaciones de investigación y desarrollo financiadas o cofinanciadas por los Gobiernos del Reino Unido, Francia, Alemania y/o España, y/o que son de propiedad, en su totalidad o en parte, de esos Gobiernos (incluidas instituciones de investigación controladas y/o financiadas por Gobiernos de Estados miembros, como en particular ONERA, DLR y DERA/Qinetiq) por una remuneración inferior a la adecuada, con inclusión, por ejemplo, de la concesión a las empresas Airbus, por parte de los Gobiernos de Alemania, Francia y el Reino Unido, de acceso a los túneles de viento cuyo funcionamiento está a cargo de ONERA, DLR y DERA/Qinetiq (por sí solos o conjuntamente con otros), incluidos los túneles de viento de propiedad de la European Transonic Windtunnel GmbH ("ETW") y la Fundación DNW, y/o cuyo funcionamiento está a cargo de éstas, por una remuneración inferior a la adecuada.
- 7) Cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las descritas anteriormente.
- 8) Cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera de las CE o de cualquiera de los Estados miembros, que beneficie a las empresas Airbus.

A los Estados Unidos les preocupa que la ayuda para emprender proyectos proporcionada a las empresas Airbus por las CE y por los Estados miembros para el desarrollo de grandes aeronaves civiles, así como los préstamos concedidos por el BEI a las empresas Airbus, parecen ser subvenciones a la exportación incompatibles con los apartados a) y b) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas de las CE y de los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial parecen causar efectos desfavorables para los intereses de los Estados Unidos en el sentido:

- del apartado a) del artículo 5 del Acuerdo SMC, porque las medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, que causan o amenazan causar un daño a la rama de producción estadounidense de grandes aeronaves civiles.
- del apartado c) del artículo 5 y de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, porque las medidas son subvenciones específicas en el sentido de los artículos 1 y 2 del Acuerdo SMC, que causan o amenazan causar un perjuicio grave a los intereses de los Estados Unidos mediante el desplazamiento y la obstaculización de las importaciones de grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos en los mercados de las CE y de terceros países, y mediante una significativa subvaloración de los precios de las grandes aeronaves civiles de las CE en

comparación con los precios de las grandes aeronaves civiles de los Estados Unidos en los mismos mercados, y una significativa contención de la subida de los precios, reducción de los precios o pérdida de ventas en los mismos mercados.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas parecen ser incompatibles con el párrafo 4 del artículo III y con el párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994.
