

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS316/2
3 de junio de 2005

(05-2273)

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 31 de mayo de 2005, 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.

El 6 de octubre de 2004, los Estados Unidos solicitaron la celebración de consultas con los Gobiernos de Alemania, Francia, el Reino Unido y España (los "Estados miembros"), y con las Comunidades Europeas ("CE"), de conformidad con los artículos 1 y 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), el párrafo 1 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") (en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del GATT de 1994) con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles. Los Estados Unidos celebraron consultas con las Comunidades Europeas y los Estados miembros el 4 de noviembre de 2004. Estas consultas permitieron obtener algunas aclaraciones útiles, pero lamentablemente no resolvieron 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 GATT de 1994 y los artículos 4, 7 y 30 del Acuerdo SMC (en la medida en que el artículo 30 incorpora por referencia el artículo XXIII del GATT de 1994).

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

- 1) El otorgamiento por los Estados miembros a las empresas Airbus¹ de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles (en adelante "ayuda para

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 S.L., Airbus France S.A.S., Airbus UK Limited, European Defence and Space Company ("EADS") y BAE Systems.

emprender proyectos").² Esta 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, vinculada a las ventas. Si la aeronave no tiene éxito, no es necesario reembolsar parte o la totalidad de la financiación. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión:

- 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 otorgamiento a las empresas Airbus por las CE y los Estados miembros, a través del Banco Europeo de Inversiones ("BEI"), de financiación para el diseño y desarrollo de grandes aeronaves civiles y para otros fines. Son ejemplos concretos de la financiación en cuestión³:
- a) la financiación a British Aerospace para el A320 y el A330/A340;
 - b) la financiación a Aérospatiale para el A330/340;
 - c) la financiación a Construcciones Aeronauticas SA ("CASA") para el A320 y el A330/340;
 - d) la financiación a Airbus Industrie para el A321;
 - e) la financiación a Aérospatiale Super Transporteurs; y
 - f) la financiación a EADS para el A380.
- 3) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de financiación con el fin de desarrollar, ampliar y mejorar las instalaciones y otras infraestructuras destinadas a las empresas Airbus. Son casos específicos las inversiones públicas de las autoridades alemanas en Hamburgo, Nordenham, Bremen y Varel, las de las autoridades francesas en la región de Toulouse, las de las autoridades del Reino

² Las CE y los Estados miembros utilizan diferentes términos para describir el tipo de financiación en cuestión, como por ejemplo, *"launch aid, launch investment, avances remboursables, Rückzahlbare Zuwendungen, Entwicklungsbeihilfen, Zuschüsse zur Entwicklung von zivilen Flugzeugen*, anticipo reembolsable y préstamo reembolsable. Aunque los Estados Unidos denominarán en adelante a la financiación "ayuda para emprender proyectos", la solicitud presentada por los Estados Unidos se refiere a todos esos tipos de financiación, independientemente del término o términos específicos que utilice la entidad que proporciona la financiación.

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

Unido en Broughton, y las de las autoridades españolas en numerosos puntos de España (tales como Puerto Real, Illescas, El Puerto de Santa María y La Rinconada).

- 4) La asunción y condonación por las CE y los Estados miembros de la deuda resultante de la ayuda para emprender proyectos y otra financiación para el desarrollo y la producción de grandes aeronaves civiles, incluida la deuda acumulada por Deutsche Airbus, que fue condonada por el Gobierno alemán en 1997 y 1998, y la deuda asumida por el Gobierno español en nombre de CASA, que no fue reembolsada.
- 5) La concesión por las CE y los Estados miembros de aportaciones de capital y donaciones, inclusive a través de bancos de propiedad estatal y bancos controlados por el Estado. Cabe citar ejemplos como las inversiones de capital del Gobierno alemán en Deutsche Airbus en 1989 a través del Kreditanstalt für Wiederaufbau ("KfW") y la devolución, sin compensación alguna, en 1992, de las acciones adquiridas mediante esa transacción al grupo Daimler, empresa matriz de Deutsche Airbus; aportaciones de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1987 y 1988; una aportación de capital del Crédit Lyonnais, que es propiedad del Estado francés, a Aérospatiale en 1992; una aportación de capital del Gobierno francés a Aérospatiale en 1994; y la donación del Gobierno francés a Aérospatiale de su participación del 45,76 por ciento en el capital de Dassault Aviation en 1998.
- 6) El otorgamiento por las CE y los Estados miembros de contribuciones financieras destinadas a actividades de investigación, desarrollo y demostración ("investigación y desarrollo") relacionadas con la aeronáutica, llevadas a cabo por Airbus, sola o con otras entidades, o de cualquier otra manera en beneficio de Airbus, incluidas las siguientes:
 - a) Financiación de las CE para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en virtud de los Programas Marco de las CE Segundo (1987-1991), Tercero (1990-1994), Cuarto (1994-1998), Quinto (1998-2002) y Sexto (2002-2006) en los que participó Airbus.
 - b) Financiación del Gobierno federal alemán y entidades subfederales para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de:
 - i) la financiación del Gobierno federal tal como figura en la versión más actualizada de la base de datos gubernamental Förderkatalog, incluida la financiación en el marco de los programas federales de investigación aeronáutica Luftfahrtforschungsprogramm 1 (1995-1998), Luftfahrtforschungsprogramm 2 (1998-2002) y Luftfahrtforschungsprogramm 3 (2003-2007);
 - ii) los proyectos regionales de Bremen 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) (2002-2006);
 - iii) el programa regional de Baviera "Hightechoffensive Bayern" (1999-2003); y
 - iv) el programa regional de Hamburgo Luftfahrtforschungsprogramm (2001-2005).

- c) Financiación del Gobierno del Reino Unido desde 1992 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidas la financiación en el marco de los programas Civil Aircraft Research and Development Program (CARAD) y Technology & Strategy Program.
 - d) Financiación del Gobierno español, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1993 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, incluidos los préstamos y otros apoyos financieros proporcionados en el marco del Plan Tecnológico Aeronáutico I y el Plan Tecnológico Aeronáutico II.
 - e) Financiación del Gobierno francés, con inclusión de las autoridades regionales y locales, desde 1986 para proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus.
 - f) La concesión a Airbus por instituciones de investigación controladas y financiadas por el Estado de bienes o servicios relacionados con la investigación y desarrollo de la aeronáutica civil, y/o financiación de proyectos de investigación y desarrollo relacionados con la aeronáutica civil en los que participó Airbus, con inclusión de los concedidos por el Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt ("DLR") alemán, por la Defence Evaluation and Research Agency ("DERA") del Reino Unido y su sucesora Qinetiq, y por la Office National des Études et des Recherches Aérospatiales ("ONERA"), el Centre National de la Recherche Scientifique ("CNRS") y el Centre National de la Recherche Technologique ("CNRT") franceses.
- 7) Cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las descritas *supra*.
- 8) Cualesquiera otras medidas que entrañen una contribución financiera de las CE o cualquiera de los Estados miembros que beneficie a las empresas Airbus.

A los Estados Unidos les preocupa que la ayuda proporcionada a Airbus por las CE y los Estados miembros para emprender proyectos destinados al desarrollo de grandes aeronaves civiles, incluidos, pero no exclusivamente, el Airbus A340-500/600 y el A380, así como el préstamo concedido por el BEI a EADS para el A380, parecen ser subvenciones a la exportación incompatibles con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

A los Estados Unidos también les preocupa que las medidas de las CE y los Estados miembros que son objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial parecen causar efectos desfavorables para sus intereses 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 de los Estados Unidos.
- del apartado c) del artículo 5 y de los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del Acuerdo SMC, porque esas 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 estadounidenses de grandes aeronaves civiles en los mercados de las CE y de terceros países, y mediante una significativa

subvaloración de precios de las grandes aeronaves civiles de las CE en comparación con el precio 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 1 del artículo XVI del GATT de 1994.

Los Estados Unidos solicitan que se establezca un grupo especial con el mandato uniforme, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 y el párrafo 4 del artículo 7 del Acuerdo SMC y el artículo 7 del ESD.

Los Estados Unidos piden que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de la próxima reunión del Órgano de Solución de Diferencias.

Los Estados Unidos piden además que, una vez establecido un grupo especial sobre este asunto, el OSD inicie los procedimientos establecidos en el Anexo V del Acuerdo SMC de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo, y designe un representante cuya función será facilitar el proceso de acopio de información con arreglo al párrafo 4 de ese Anexo.
