

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS317/5
23 de enero de 2006

(06-0332)

Original: inglés

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas

La siguiente comunicación, de fecha 20 de enero de 2006, dirigida por la Delegación de las Comunidades Europeas 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, las Comunidades Europeas ("CE") solicitaron la celebración de consultas con los Estados Unidos con respecto al asunto mencionado *supra*, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 4, el párrafo 1 del artículo 7 y el artículo 30 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC"), el párrafo 1 del artículo XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("GATT de 1994") y el artículo 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD").¹ Las consultas se celebraron el 5 de noviembre de 2004, pero no permitieron resolver la diferencia.

En la reunión celebrada por el Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") el 13 de junio en relación con la solicitud de establecimiento de un grupo especial en el asunto mencionado *supra*,² los Estados Unidos afirmaron sin ninguna explicación que 13 de los 28 programas de subvenciones citados en la solicitud de establecimiento de un grupo especial no se habían enumerado en la solicitud de celebración de consultas de 6 de octubre de 2004 y no podían ser objeto del procedimiento de un grupo especial. Las CE no estuvieron de acuerdo con esta infundada aseveración, pero manifestaron que estaban dispuestas a continuar celebrando consultas con el fin de aclarar y resolver las cuestiones, lo cual se entendía sin perjuicio de la posición jurídica de las Comunidades Europeas y de los derechos que les correspondían. Por consiguiente, el 27 de junio de 2005 las CE solicitaron la continuación de las consultas celebradas el 5 de noviembre de 2004.³

La continuación de las consultas solicitada tuvo lugar el 3 de agosto de 2005, pero no permitió resolver la diferencia.

Lamentablemente, los Estados Unidos decidieron utilizar sus objeciones de procedimiento infundadas también para menoscabar el procedimiento del Anexo V iniciado en este asunto por el OSD el 23 de septiembre de 2005. En particular, los Estados Unidos decidieron no facilitar

¹ Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/1 el 12 de octubre de 2004.

² Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/2 el 3 de junio de 2005.

³ Solicitud distribuida con la signatura WT/DS317/1/Add.1 el 1º de julio de 2005.

respuestas con respecto a medidas respecto de las que habían determinado de forma unilateral que estaban fuera del ámbito de la diferencia. Además, los Estados Unidos bloquearon reiteradamente los esfuerzos de las CE para que el Grupo Especial se pronunciara de forma autorizada sobre el ámbito de la diferencia.

En consecuencia, se ha privado a las CE de los derechos de obtener la información necesaria, que les corresponden en virtud del *Acuerdo SMC*, con respecto a la mitad aproximadamente de las medidas de que se trata. Esto ha menoscabado gravemente los derechos de las CE al debido proceso así como su capacidad para preparar sus argumentos contra los Estados Unidos.

Para resolver esta situación, las CE, de buena fe y esforzándose por resolver esta diferencia de forma eficaz, solicitan por la presente que se 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) para que examine el asunto descrito *infra*. Esta solicitud se entiende sin perjuicio de la posición de las CE de que todas las medidas que se describen a continuación ya están debidamente sometidas al Grupo Especial que fue establecido el 20 de julio de 2005. Las CE ya se han puesto en contacto con los Estados Unidos para examinar la manera más eficaz de dar curso a esta solicitud a la luz de los hechos antes descritos y están dispuestas a continuar estas conversaciones con miras a asegurar una solución pronta y positiva de esta diferencia.

* * * * *

Esta diferencia se refiere a subvenciones prohibidas y recurribles que se otorgan y confieren un beneficio a los productores de grandes aeronaves civiles⁴ de los Estados Unidos (la "rama de producción de grandes aeronaves civiles (o 'rama de producción LCA') de los Estados Unidos"), incluidos, en particular, Boeing Company ("Boeing") y McDonnell Douglas Corporation antes de su fusión con Boeing. Actualmente las medidas se reflejan y tienen su origen en las disposiciones que se indican a continuación:

1. Subvenciones locales y estatales

Los Estados de los Estados Unidos y las autoridades de las localidades donde se sitúan las instalaciones de investigación, desarrollo, producción y sede de la rama de producción LCA de los Estados Unidos, transfieren de diversas formas recursos económicos a dicha rama de producción.

Estos recursos económicos incluyen numerosos incentivos financieros y otras ventajas hechos efectivos, por ejemplo, mediante ventajas fiscales, financiación mediante emisión de bonos, exenciones de tasas, acuerdos de arrendamiento, asistencia para el traslado de la sede de la empresa, financiación de la investigación, medidas relativas a la infraestructura y otros beneficios.

Entre esos Estados y autoridades locales se encuentran, pero no exclusivamente, los de Washington, Kansas e Illinois.

⁴ De conformidad con el *Acuerdo entre las Comunidades Europeas y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles* de 1992, las grandes aeronaves civiles incluyen todas las aeronaves, tal como se definen en el artículo 1 del Acuerdo sobre el comercio de aeronaves civiles, excepto los motores tal como se definen en el punto 1.b) del artículo 1, que estén destinadas al transporte de pasajeros y de carga, y tengan 100 o más plazas para pasajeros o su equivalencia en configuración para carga. Boeing produce o comercializa los siguientes grupos de grandes aeronaves civiles: 717, 737, 747, 757, 767, 777 y 787.

a. Estado de Washington

Las autoridades gubernamentales del Estado de Washington, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, como el condado de Snohomish, el puerto de Everett y la ciudad de Everett, proporcionan a la rama de producción LCA de los Estados Unidos un conjunto de incentivos que benefician el desarrollo, la producción y las ventas de dicha rama de producción. Esos incentivos incluyen, pero no exclusivamente, ventajas fiscales y de otro tipo reflejadas o amparadas, entre otros, en los siguientes instrumentos:

- Washington House Bill N° 2294 (2003);
- Memorandum of Agreement for Project Olympus between Boeing and the State of Washington, de 19 de diciembre de 2003;
- Master Site Development and Location Agreement between Boeing and the State of Washington, de 19 de diciembre de 2003;
- First Amendment to the Master Site Development and Location Agreement, de 2 de febrero de 2004, y cualquier enmienda posterior; y
- City of Everett Ordinance 2759-04 (2004), por la que se modifica el capítulo 3.24 del Everett Municipal Code.

b. Estado de Kansas

Las autoridades gubernamentales del Estado de Kansas, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, como el condado de Sedgwick, la ciudad de Wichita y los distritos escolares locales, proporcionan incentivos, incluidos la financiación mediante emisión de bonos, ventajas fiscales y de otro tipo, a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, mediante, entre otras cosas, lo siguiente:

- Pagos y financiación mediante emisión de bonos de conformidad con la Economic Revitalization and Reinvestment Act - Kansas Senate Bill N° 281 (2003), codificada en K.S.A. §§ 74-50,136 *et seq.* (2004), como se refleja, entre otros, en los siguientes instrumentos:
 - Resolution of the Kansas Development Finance Authority Declaring an Intent to Issue its Revenue Bonds to Finance a Project on behalf of Mid-Western Aircraft Systems, Inc., adoptada el 9 de junio de 2005;
 - Incentive Agreement Between the Kansas Department of Commerce and Spirit Aerosystems Inc., de fecha 30 de junio de 2005, firmado por Spirit Aerosystems Inc. el 7 de octubre de 2005 y el 10 de octubre de 2005, y firmado por el Departamento de Comercio de Kansas el 11 de octubre de 2005;
 - State of Kansas, State Finance Council Resolution N° 05-544, de 18 de octubre de 2005; y
 - Bond Resolution N° 222 Authorizing the Kansas Development Finance Authority To Issue Its Kansas Development Finance Authority Revenue Bonds (Spirit AeroSystems, Inc. Project) (adoptada el 5 de diciembre de 2005).

- Reducciones de impuestos sobre la propiedad y las ventas de conformidad con K.S.A. § 79-201a, modificado, K.S.A. § 79-3606, modificado, y K.S.A. § 79-3640, modificado, asociados con los bonos industriales (Industrial Revenue Bonds (IRB)) emitidos para la financiación de proyectos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por la ciudad de Wichita de conformidad con K.S.A. §§ 12-1740 *et seq.*, modificado, incluidos los autorizados por las siguientes Wichita City Council Ordinances, sin limitarse a ellas:
 - Wichita City Council Ordinance N° 46-818, por la que se autorizan 80 millones de dólares en IRB para Spirit Aerosystems, Inc., de fecha 15 de noviembre de 2005;
 - Wichita City Council Ordinance N° 46-817, por la que se autorizan 29 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 15 de noviembre de 2005;
 - Wichita City Council Ordinance N° 46-401, por la que se autorizan 67 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 16 de noviembre de 2004;
 - Wichita City Council Ordinance N° 45-914, por la que se autorizan 60 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 18 de noviembre de 2003;
 - Wichita City Council Ordinance N° 45-495, por la que se autorizan 96 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 19 de noviembre de 2002;
 - Wichita City Council Ordinance N° 45-133, por la que se autorizan 84 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 20 de noviembre de 2001;
 - Wichita City Council Ordinance N° 44-811, por la que se autorizan 41 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 21 de noviembre de 2000;
 - Wichita City Council Ordinance N° 44-428, por la que se autorizan 155 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 23 de noviembre de 1999;
 - Wichita City Council Ordinance N° 44-102, por la que se autorizan 350 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 8 de diciembre de 1998;
 - Wichita City Council Ordinance N° 43-642, por la que se autorizan 340 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 25 de noviembre de 1997;
 - Wichita City Council Ordinance N° 43-325, por la que se autorizan 194 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 26 de noviembre de 1996;

- Wichita City Council Ordinance N° 42-949, por la que se autorizan 201 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 14 de noviembre de 1995;
- Wichita City Council Ordinance N° 42-553, por la que se autorizan 280 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 15 de noviembre de 1994;
- Wichita City Council Ordinance N° 42-228, por la que se autorizan 292 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 30 de noviembre de 1993;
- Wichita City Council Ordinance N° 41-916, por la que se autorizan 274 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 8 de diciembre de 1992; y
- Wichita City Council Ordinance N° 41-592, por la que se autorizan 206 millones de dólares en IRB para Boeing, de fecha 26 de noviembre de 1991.

Cartas de intención con respecto a IRB para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, incluidas, sin limitarse a ellas, las emitidas de conformidad con las medidas adoptadas por el Wichita City Council los días 17 de mayo de 2005, 13 de julio de 2004, 9 de noviembre de 1999, 13 de febrero de 1996, 24 de marzo de 1992, 5 de diciembre de 1989, 21 de diciembre de 1982, 9 de junio de 1981 y 23 de octubre de 1979.

- Financiación proporcionada por el Estado de Kansas, Kansas Technology Enterprise Corporation ("KTEC") y el Gobierno Federal al Instituto Nacional de Investigación Aeronáutica en Wichita State University para colaboraciones con la rama de producción LCA de los Estados Unidos.

c. Estado de Illinois

Las autoridades gubernamentales del Estado de Illinois, incluidos los municipios y órganos públicos de éste, tales como el condado de Cook y la ciudad de Chicago, proporcionan incentivos, incluidos incentivos fiscales, asistencia para el traslado y otras ventajas para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, que incluyen, sin limitarse a ellas, las siguientes medidas:

- bonificaciones fiscales concedidas por el Estado de Illinois de conformidad con la Economic Development for a Growing Economy Tax Credit Act, Public Act 91-0476, modificada, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 5/211 *et seq.*, y 35 Ill. Comp. Stat. § 10/5-45;
- reembolso de gastos de traslado y concesión de otros beneficios por el Estado de Illinois de conformidad con la Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207;
- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con la Illinois Large Business Development Act, Ill. Rev. Stat. 1989, capítulo N° 127, párrafos 2710-1 *et seq.*, y 14 Ill. Admin. Code §§ 590.10 *et seq.*;

- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con el Illinois Industrial Training Program, 20 Ill. Comp. Stat. § 605/605-800, y 56 Ill. Admin. Code §§ 2650.10 *et seq.*;
- pagos efectuados por el Estado de Illinois de conformidad con el Technology Challenge Grant Program, 20 Ill. Comp. Stat. §§ 700/2001 *et seq.*, y 14 Ill. Admin. Code §§ 545.110 *et seq.*;
- reducciones del impuesto sobre la propiedad concedidas por el Condado de Cook de conformidad con lo dispuesto en § 920 de la antes mencionada Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, § 18 del Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, modificados, y Ordinance of the County of Cook, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001);
- reducciones del impuesto sobre la propiedad concedidas por la ciudad de Chicago de conformidad con lo dispuesto en § 920 de la antes mencionada Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, § 18 del Property Tax Code, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 200/1 *et seq.*, modificados, y Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company (2001); y
- pagos por la ciudad de Chicago de conformidad con el Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC, and the City of Chicago, 13 de enero de 2001.

2. Subvenciones de la NASA

La Administración Nacional de Aeronáutica Espacial ("NASA"), actuando sobre la base de la National Aeronautics and Space Act de 1958, Pub. L. N° 85-568, modificada, transfiere recursos económicos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia a la rama de producción LCA de los Estados Unidos, entre otras, de las siguientes formas:

- a. permitiendo que la rama de producción LCA de los Estados Unidos participe en programas de investigación, realizando pagos a dicha rama de producción en el marco de esos programas o permitiéndole que explote los resultados de éstos, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la concesión de datos sobre derechos exclusivos limitados ("LERD"), o el acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. A continuación figuran ejemplos de esos programas de la NASA:
 - i) High Speed Research Program
 - NASA Budget Requests for FY 1990 - FY 2001;
 - NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 101-144 (FY 1990); Pub. L. N° 101-507 (FY 1991); Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993); Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995); Pub. L. N° 104-134 (FY 1996); Pub. L. N° 104-204 (FY 1997); Pub. L. N° 105-65 (FY 1998); Pub. L. N° 105-276 (FY 1999);

- High Speed Research Program Technology Transfer Control Handbook, abril de 1998.
- ii) Advanced Subsonic Technology Program
- NASA Budget Requests for FY 1992 - FY 2001;
 - NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993); Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995); Pub. L. N° 104-134 (FY 1996); Pub. L. N° 104-204 (FY 1997); Pub. L. N° 105-65 (FY 1998); Pub. L. N° 105-276 (FY 1999);
 - Advanced Subsonic Technology Program Technology Transfer Control Handbook, agosto de 1998.
- iii) Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program
- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2007;
 - NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. N° 106-74 (FY 2000); Pub. L. N° 106-377 (FY 2001); Pub. L. N° 107-73 & Pub. L. N° 107-117 (FY 2002); Pub. L. N° 108-7 (FY 2003); Pub. L. N° 108-199 (FY 2004); Pub. L. N° 108-447 (FY 2005); Pub. L. N° 109-108 (FY 2006); Pub. L. N° 109-155 (FY 2007 - FY 2008).
- iv) Quiet Aircraft Technology Program
- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2007;
 - NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. N° 106-74 (FY 2000); Pub. L. N° 106-377 (FY 2001); Pub. L. N° 107-73 & Pub. L. N° 107-117 (FY 2002); Pub. L. N° 108-7 (FY 2003); Pub. L. N° 108-199 (FY 2004); Pub. L. N° 108-447 (FY 2005); Pub. L. N° 109-108 (FY 2006); Pub. L. N° 109-155 (FY 2007 - FY 2008).
- v) High Performance Computing and Communications Program
- NASA Budget Requests for FY 1991 - FY 2003;
 - NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 101-507 (FY 1991); Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993); Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995); Pub. L. N° 104-134 (FY 1996); Pub. L. N° 104-204 (FY 1997); Pub. L. N° 105-65 (FY 1998); Pub. L. N° 105-276 (FY 1999); Pub. L. N° 106-74 (FY 2000); Pub. L. N° 106-377 (FY 2001).
- vi) Research & Technology Base Program
- NASA Budget Requests for FY 1991 - FY 2004;
 - NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 101-507 (FY 1991); Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993); Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995); Pub. L. N° 104-134 (FY 1996); Pub. L. N° 104-204

(FY 1997); Pub. L. N° 105-65 (FY 1998); Pub. L. N° 105-276 (FY 1999); Pub. L. N° 106-74 (FY 2000); Pub. L. N° 106-377 (FY 2001); Pub. L. N° 107-73 & Pub. L. N° 107-117 (FY 2002).

vii) Advanced Composites Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1994 - FY 1997;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995).

viii) Vehicle Systems Program

- NASA Budget Requests for FY 2003 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. N° 108-7 (FY 2003); Pub. L. N° 108-199 (FY 2004); Pub. L. N° 108-447 (FY 2005); Pub. L. N° 109-108 (FY 2006); Pub. L. N° 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

ix) Materials and Structures Systems Technology Program, including advanced composites materials and structures research

- NASA Budget Requests for FY 1988 - FY 1995;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 100-202 (FY 1988); Pub. L. N° 100-404 (FY 1989); Pub. L. N° 101-144 (FY 1990); Pub. L. N° 101-507 (FY 1991); Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993).

x) Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs

- NASA Budget Requests for FY 1976 - FY 1987;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. N° 94-116 (FY 1976); Pub. L. N° 94-378 (FY 1977); Pub. L. N° 95-119 (FY 1978); Pub. L. N° 95-392 (FY 1979); Pub. L. N° 96-103 (FY 1980); Pub. L. N° 96-526 (FY 1981); Pub. L. N° 97-101 (FY 1982); Pub. L. N° 97-272 (FY 1983); Pub. L. N° 98-45 (FY 1984); Pub. L. N° 98-371 (FY 1985).

b. proporcionando los servicios de los empleados, instalaciones y equipo de la NASA para apoyar los programas de investigación y desarrollo enumerados *supra* y realizando los pagos de salarios, gastos de personal y otra ayuda institucional, con lo cual proporciona valiosos servicios a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia:

- NASA Budget Requests for FY 1976 - FY 2007;
- NASA Appropriations and Authorization Acts, Pub. L. N° 94-116 (FY 1976); Pub. L. N° 94-378 (FY 1977); Pub. L. N° 95-119 (FY 1978); Pub. L. N° 95-392 (FY 1979); Pub. L. N° 96-103 (FY 1980); Pub. L. N° 96-526 (FY 1981); Pub. L. N° 97-101 (FY 1982); Pub. L. N° 97-272 (FY 1983); Pub. L. N° 98-45 (FY 1984);

Pub. L. N° 98-371 (FY 1985); Pub. L. N° 99-160 (FY 1986); Pub. L. N° 99-500 & Pub. L. N° 99-591 (FY 1987); Pub. L. N° 100-202 (FY 1988); Pub. L. N° 100-404 (FY 1989); Pub. L. N° 101-144 (FY 1990); Pub. L. N° 101-507 (FY 1991); Pub. L. N° 102-139 (FY 1992); Pub. L. N° 102-389 (FY 1993); Pub. L. N° 103-124 (FY 1994); Pub. L. N° 103-327 (FY 1995); Pub. L. N° 104-134 (FY 1996); Pub. L. N° 104-204 (FY 1997); Pub. L. N° 105-65 (FY 1998); Pub. L. N° 105-276 (FY 1999); Pub. L. N° 106-74 (FY 2000); Pub. L. N° 106-377 (FY 2001); Pub. L. N° 107-73 & Pub. L. N° 107-117 (FY 2002); Pub. L. N° 108-7 (FY 2003); Pub. L. N° 108-199 (FY 2004); Pub. L. N° 108-447 (FY 2005); Pub. L. N° 109-108 (FY 2006); Pub. L. N° 109-155 (FY 2007 - FY 2008).

- c. proporcionando investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas de la NASA:
 - 48 CFR § 31.205-18;
 - 14 CFR § 1274.204(g);
 - 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*
- d. permitiendo la utilización por la rama de producción LCA de los Estados Unidos de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidos los túneles aerodinámicos de la NASA, en particular el centro de investigación Langley.
- e. celebrando contratos de compra con la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada.
- f. concediendo a la rama de producción LCA de los Estados Unidos acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno de conformidad con, entre otras, las disposiciones siguientes:
 - Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information, section 4.5.7.1 (NPG 2200.2A);
 - 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*
- g. permitiendo a la rama de producción LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos, de conformidad con, entre otras, las siguientes disposiciones:
 - 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
 - 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;
 - Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 de febrero de 1983);
 - Executive Order 12591 (10 de abril de 1987);

- 14 CFR §§ 1245.100 *et seq.*;
- 14 CFR §§ 1274.911 - 1274.914;
- 48 CFR §§ 1827.301 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*

3. Subvenciones del Departamento de Defensa

El Departamento de Defensa ("DOD") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, entre otras cosas, al:

- a. permitir que dicha rama de producción participe en la investigación financiada por el DOD, realizar pagos a esa rama de producción o permitir que explote los resultados de tal investigación, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno mediante, por ejemplo, lo siguiente:
 - i) Diversos programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación ("RDT&E") de la US Air Force, Navy, Army y Defense Advanced Research Projects Agency ("DARPA"), incluidos, pero no exclusivamente, los siguientes:
 - Defense Research Sciences (PE# 0601102F)
 - Materials (PE# 0602102F)
 - Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F)
 - Aerospace Propulsion (PE# 0602203F)
 - Aerospace Sensors (PE# 0602204F)
 - Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F)
 - Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F)
 - Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F)
 - Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F)
 - Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F)
 - Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F)
 - RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F)
 - Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/0708011N)

- C-17 (PE# 0401130F/0604231F)
- CV-22 (PE# 0401318F)
- Joint Strike Fighter (PE# 0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N)
- AV-8B Aircraft (PE# 0604214N)
- Comanche (PE# 0604223A)
- F-22 (PE# 0604239F)
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F)
- V-22 (PE# 0604262N)
- A-6 Squadrons (PE# 0204134N)
- F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N)
- Dual Use Applications Program (con inclusión de su predecesor, el Technology Reinvestment Project).

Estos programas están reflejados actualmente en, entre otros, los siguientes instrumentos:

- DOD RDT&E Budget Item Justification, Exhibits R-2, FY 1991 - FY 2007;
 - DOD FY 1991 - FY 2007 Budgets for RDT&E Programs (Exhibit R-1), DOD Component Summary;
 - 10 U.S.C. § 2521 (base legal del Manufacturing Technology Program);
 - 10 U.S.C. § 2511 (base legal de los Dual Use Programs);
 - DOD Appropriations Acts, Pub. L. N° 101-511 (FY 1991); Pub. L. N° 102-172 (FY 1992); Pub. L. N° 102-396 (FY 1993); Pub. L. N° 103-139 (FY 1994); Pub. L. N° 103-335 (FY 1995); Pub. L. N° 104-61 (FY 1996); Pub. L. N° 104-208 (FY 1997); Pub. L. N° 105-56 (FY 1998); Pub. L. N° 105-262 (FY 1999); Pub. L. N° 106-79 (FY 2000); Pub. L. N° 106-259 (FY 2001); Pub. L. N° 107-117 (FY 2002); Pub. L. N° 107-248 (FY 2003); Pub. L. N° 108-87 (FY 2004); Pub. L. N° 108-287 (FY 2005); Pub. L. N° 109-148 (FY 2006).
- ii) proporcionar investigación y desarrollo independientes, y reembolsos de ofertas y propuestas:
- 10 U.S.C. § 2372;
 - 48 CFR § 31.205-18;
 - 48 CFR § 231.205-18;
 - 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*;

- Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1 (10 de mayo de 1999);
- DOD Appropriations Acts, Pub. L. N° 101-511 (FY 1991); Pub. L. N° 102-172 (FY 1992); Pub. L. N° 102-396 (FY 1993); Pub. L. N° 103-139 (FY 1994); Pub. L. N° 103-335 (FY 1995); Pub. L. N° 104-61 (FY 1996); Pub. L. N° 104-208 (FY 1997); Pub. L. N° 105-56 (FY 1998); Pub. L. N° 105-262 (FY 1999); Pub. L. N° 106-79 (FY 2000); Pub. L. N° 106-259 (FY 2001); Pub. L. N° 107-117 (FY 2002); Pub. L. N° 107-248 (FY 2003); Pub. L. N° 108-87 (FY 2004); Pub. L. N° 108-287 (FY 2005); Pub. L. N° 109-148 (FY 2006).
- b. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos utilizar instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos, incluidas las Major Range Test Facility Bases.
- c. celebrar contratos de compra, incluidos los de adquisición de productos de la rama de producción LCA de los Estados Unidos por una remuneración superior a la adecuada, entre los que se incluyen, en particular, pero no exclusivamente, el contrato de la US Air Force con la Boeing para la adquisición de determinadas piezas de repuesto para sus aeronaves equipadas con el Airborne Warning and Control System (AWACS), el National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, el C-22 Replacement Program (C-40), el KC-135 Programmed Depot Maintenance, el C-40 Lease and Purchase Program, el programa de modernización y actualización de la aviónica de los C-130, el contrato C-17 H22 (Boeing BC-17X), el contrato de la US Navy con Boeing para la producción y el mantenimiento de 108 aeronaves civiles B-737 y su conversión en detectores de submarinos de largo alcance Multi-Mission Aircraft, el Missile Defense Agency's Airborne Laser (ABL) Program y el Army's Comanche Program.
- d. permitir a la rama de producción LCA de los Estados Unidos explotar los resultados de la investigación financiada por el Gobierno mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono de derechos de patente valiosos o de derechos a los datos en sí mismos o la renuncia a dichos derechos, de conformidad con, entre otras, las siguientes disposiciones:
 - 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
 - 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;
 - Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy, Pub. Papers 248 (18 de febrero de 1983);
 - Executive Order 12591 (10 de abril de 1987);
 - 48 CFR §§ 227.303 *et seq.*;
 - 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*;
 - 48 CFR §§ 227.7100 *et seq.*

4. Subvenciones del Instituto Nacional de Normas y Tecnología (Departamento de Comercio de los Estados Unidos)

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ("USDOC") transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través del Advanced Technology Program que funciona de conformidad con la Omnibus Trade and Competitiveness Act de 1988, Pub. L. N° 100-418, modificada, y la American Technology Preeminence Act de 1991, Pub. L. N° 102-245 y 15 CFR §§ 295.1 *et seq.*, al permitir que dicha rama de producción participe en ese programa, realizar pagos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el marco de ese programa o permitirle que explote los resultados de ese programa, mediante, pero sin limitarse a ello, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos y la concesión de acceso exclusivo o anticipado a datos, secretos comerciales y otros conocimientos resultantes de la investigación financiada por el Gobierno. En particular, los recursos económicos se transfieren a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través de diversos proyectos, incluidos, pero sin limitarse a ellos, los siguientes:

- Project 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials);
- Project 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning - Execution);
- Project 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly);
- Project 91-01-0267 (Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products);
- Project 97-05-0020 (Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems);
- Project 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming);
- Project 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point Source X-Ray Lithography);
- Project 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications).

5. Departamento de Trabajo de los Estados Unidos

El Departamento de Trabajo de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado o en condiciones que no son de plena competencia, a través de la Aerospace Industry Initiative, un elemento de la High Growth Training Initiative del Presidente, en virtud de la Workforce Investment Act, Pub. L. N° 105-220 (1998), al conceder al Edmonds Community College del Estado de Washington fondos para la capacitación de trabajadores de la industria aeroespacial en relación con el Boeing 787.

6. Incentivos fiscales federales

El Gobierno de los Estados Unidos transfiere recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través del sistema fiscal federal, y en particular a través de las siguientes medidas fiscales:

- a. los artículos 921-927 del Internal Revenue Code (antes de su derogación) y medidas conexas por las que se establece un trato fiscal especial para las "empresas de ventas en el extranjero" ("EVE");
- b. la FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000, Pub. L. N° 106-519; y
- c. la American Jobs Creation Act de 2004, Pub. L. N° 108-357.

* * * * *

Las Comunidades Europeas consideran que las medidas indicadas *supra* son incompatibles con las obligaciones que corresponden a los Estados Unidos en virtud de las disposiciones siguientes:

- 1) los apartados a) y b) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*;
- 2) el apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;
- 3) el apartado c) del artículo 5 y los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;
- 4) el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994.

Las Comunidades Europeas consideran que las medidas indicadas *supra*, reflejadas en las leyes, reglamentos, procedimientos administrativos y otros programas y políticas de los Estados Unidos, de los Estados y de las autoridades locales enumerados *supra*, con inclusión de cualesquiera modificaciones posteriores pertinentes de éstos o actos sucesores, son incompatibles con estas disposiciones en sí mismas y en su aplicación.

Las medidas enumeradas *supra* son subvenciones porque en cada caso hay una contribución financiera del Gobierno de los Estados Unidos, de los gobiernos estatales o de los gobiernos locales y se confiere un beneficio en el sentido de los apartados a) 1) y b) del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Benefician y seguirán beneficiando en el futuro el desarrollo, la producción, la venta y la exportación de cada uno de los productos LCA subvencionados individuales de la rama de producción LCA de los Estados Unidos. Cada una de las subvenciones enumeradas se destina específicamente a la rama de producción LCA de los Estados Unidos en el sentido del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

Las subvenciones enumeradas *supra* están supeditadas *de jure* o *de facto* a la exportación, y están supeditadas al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados.

La utilización de estas medidas causa efectos desfavorables -es decir, un daño importante o una amenaza de daño importante a la rama de producción de grandes aeronaves civiles de las Comunidades Europeas- y un perjuicio grave, incluida una amenaza de perjuicio grave, a los intereses de las Comunidades Europeas en el sentido de los apartados a) y c) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*, entre otras razones, porque:

- el efecto de las medidas es un daño importante, o una amenaza de daño importante, en violación del apartado a) del artículo 5 del *Acuerdo SMC*;
- las medidas tienen por efecto una significativa subvaloración de precios de los productos subvencionados de la rama de producción LCA de los Estados Unidos en comparación con el precio de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado mundial y en los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal subvaloración de precios, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;
- las medidas tienen por efecto una significativa reducción o contención de la subida de los precios de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado mundial y en los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal reducción o contención de la subida de los precios, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;
- las medidas tienen por efecto una significativa pérdida de ventas de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado mundial y los mercados de las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de las Comunidades, o una amenaza de tal pérdida de ventas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;
- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en el mercado estadounidense, o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado a) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;
- las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de las Comunidades Europeas competidores en los mercados de terceros países, o una amenaza de desplazarlas u obstaculizarlas, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado b) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*.

Las medidas mencionadas *supra* no están justificadas al amparo de ninguna disposición de los acuerdos abarcados, incluido el *Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles*, ni al amparo del *Acuerdo entre las Comunidades Europeas y el Gobierno de los Estados Unidos de América relativo a la aplicación del Acuerdo GATT sobre el comercio de aeronaves civiles al comercio de grandes aeronaves civiles* de 1992.

Las Comunidades Europeas 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.

Las Comunidades Europeas piden que se convoque una reunión extraordinaria del Órgano de Solución de Diferencias el jueves 2 de febrero de 2006 y que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de esa reunión.

Por último, las Comunidades Europeas solicitan que el OSD, junto con el establecimiento del grupo especial, inicie los procedimientos para la obtención de la información relativa al perjuicio grave previstos en el Anexo V del *Acuerdo SMC*. Esta solicitud se entiende sin perjuicio de la posición de las CE de que todas las medidas descritas *supra* ya fueron debidamente sometidas al Grupo Especial establecido el 20 de julio de 2005 y, en consecuencia, están abarcadas por el procedimiento previsto en el Anexo V iniciado por el OSD el 23 de septiembre de 2005. Las CE están dispuestas a debatir con el Sr. Mateo Diego-Fernández, representante designado por el OSD de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC* para facilitar el proceso de acopio de información, y con los Estados Unidos la forma más eficiente de llevar adelante el proceso del Anexo V.
