

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS317/2
3 de junio de 2005

(05-2305)

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 31 de mayo de 2005, 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 solicitaron la celebración de consultas con los Estados Unidos 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") con respecto a medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles. Esta solicitud fue distribuida a los Miembros de la OMC el 12 de octubre de 2004 como documento WT/DS317/1, "*Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles*".

El 5 de noviembre de 2004 se celebraron consultas con miras a llegar a una solución mutuamente satisfactoria. Mediante carta de 21 de diciembre de 2004, las Comunidades Europeas, en el marco de las consultas solicitadas, presentaron preguntas complementarias y solicitaron la celebración de nuevas consultas, pero los Estados Unidos se negaron a hacerlo.

Las Comunidades Europeas solicitan 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).

Esta diferencia se refiere a subvenciones prohibidas y recurribles que se otorgan y confieren un beneficio a los productores de grandes aeronaves civiles¹ de los Estados Unidos (la "rama de producción de grandes aeronaves civiles" (o "rama de producción LCA") de los Estados Unidos",

¹ 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.

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, incluidas las autoridades de las localidades donde se sitúan las instalaciones de producción y de 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, 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.

a. Estado de Washington

Las autoridades gubernamentales en el Estado de Washington proporcionan un conjunto de incentivos para la producción del Boeing 787, que incluye ventajas fiscales y de otro tipo, sin limitarse a ellas, para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, en particular, la producción de grandes aeronaves civiles Boeing, entre otras cosas, de conformidad con lo dispuesto en los siguientes instrumentos, entre otros:

- 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 proporcionan incentivos financieros, incluidos la financiación mediante emisión de bonos, ventajas tributarias y otras ventajas para la rama de producción LCA de los Estados Unidos, mediante, entre otras cosas, lo siguiente:

- Economic Revitalization and Reinvestment Act - Kansas Senate Bill N° 281 (2003);
- Reducciones de impuestos de conformidad con K.S.A. 79-201a, modificado, para los bienes 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° 46-401, 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.

c. Estado de Illinois

Las autoridades gubernamentales del Estado de Illinois proporcionan incentivos financieros, 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 91-476, modificada, 35 Ill. Comp. Stat. §§ 5/211 *et seq.*;
- reembolso de gastos de traslado por el Estado de Illinois de conformidad con la Corporate Headquarters Relocation Act, Public Act 92-0207, 20 Ill. Comp. Stat. §§ 611/1 *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 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.

2. Subvenciones de la NASA para investigación y desarrollo

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 de conformidad con los programas de investigación que se indican a continuación, al permitir que la rama de producción LCA de los Estados Unidos participe en estos programas, realizar pagos a esa rama de producción en el marco de estos programas o permitirle que explote los resultados de esos programas, por medios entre los que se incluyen, pero no exclusivamente, el abandono o la renuncia de derechos de patente valiosos, la protección de secretos comerciales valiosos, y la concesión de protección de datos de derechos exclusivos limitados ("LERD"):

a. 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.

b. 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.

c. Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2006;
- NASA Appropriations 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).

d. Quiet Aircraft Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 2000 - FY 2006;
- NASA Appropriations 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).

e. 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.

Nº 105-276 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001).

f. Research & Technology Base Program

- NASA Budget Requests for FY 1991 - FY 2004;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993); Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995); Pub. L. Nº 104-134 (FY 1996); Pub. L. Nº 104-204 (FY 1997); Pub. L. Nº 105-65 (FY 1998); Pub. L. Nº 105-276 (FY 1999); Pub. L. Nº 106-74 (FY 2000); Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002).

g. Advanced Composites Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1996 - FY 1997;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 103-124 (FY 1994); Pub. L. Nº 103-327 (FY 1995).

h. Vehicle Systems Program

- NASA Budget Requests for FY 2003 - FY 2006;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 106-377 (FY 2001); Pub. L. Nº 107-73 & Pub. L. Nº 107-117 (FY 2002); Pub. L. Nº 108-7 (FY 2003); Pub. L. Nº 108-199 (FY 2004); Pub. L. Nº 108-447 (FY 2005).

i. Materials and Structures Systems Technology Program

- NASA Budget Requests for FY 1988 - FY 1995;
- NASA Appropriations Acts, Pub. L. Nº 100-202 (FY 1988); Pub. L. Nº 100-404 (FY 1989); Pub. L. Nº 101-144 (FY 1990); Pub. L. Nº 101-507 (FY 1991); Pub. L. Nº 102-139 (FY 1992); Pub. L. Nº 102-389 (FY 1993).

j. 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. Nº 94-116 (FY 1976); Pub. L. Nº 94-378 (FY 1977); Pub. L. Nº 95-119 (FY 1978); Pub. L. Nº 95-392 (FY 1979); Pub. L. Nº 96-103 (FY 1980); Pub. L. Nº 96-526 (FY 1981); Pub. L. Nº 97-101 (FY 1982); Pub. L. Nº 97-272 (FY 1983); Pub. L. Nº 98-45 (FY 1984); Pub. L. Nº 98-371 (FY 1985).

k. NASA Personnel and Institutional Support Costs Dedicated to US LCA Industry R&D

La NASA proporciona los servicios de sus empleados y sus instalaciones para apoyar los programas de investigación y desarrollo enumerados *supra* y realiza 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 2006;
- 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); 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).

3. La transferencia por la NASA de secretos comerciales y de derechos de utilización de datos de valor

El Gobierno de los Estados Unidos, actuando sobre la base de la National Aeronautics and Space Act de 1958, Pub. L. N° 85-568, modificada, concede 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.*

4. Subvenciones del Departamento de Defensa para investigación y desarrollo

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, al 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.

- a. 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;
 - 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);
- b. Diversos programas de investigación, desarrollo, prueba y evaluación de la US Air Force, Navy, Army y Defense Research Projects Agency, 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 2006;
- DOD FY 1991 - FY 2006 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).

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

El Departamento de Comercio de los Estados Unidos ("DOC") 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).

6. Renuncias de derechos de propiedad intelectual y transferencias de dichos derechos por la NASA y el DOD

El Gobierno de los Estados Unidos permite 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);
- National Aeronautics and Space Act de 1958, Pub. L. N° 85-568, modificada;
- 14 CFR §§ 1245.100 et seq.;
- 14 CFR §§ 1274.911 - 1274.914;
- 48 CFR §§ 1827.301 et seq.;
- 48 CFR §§ 227.303 et seq.;
- 48 CFR §§ 27.400 et seq.;
- 48 CFR §§ 227.7100 et seq.;

7. 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.

8. Contratos de compra de la NASA y el DOD

La NASA y el DOD transfieren recursos económicos a la rama de producción LCA de los Estados Unidos a través de la adquisición de productos de dicha rama de producción por una remuneración superior a la adecuada.

9. Instalaciones de la NASA y el DOD

La NASA y el DOD transfieren 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, en particular, pero sin limitarse a ello, a través de la utilización por dicha rama de producción de instalaciones de investigación, prueba y evaluación que son de propiedad del Gobierno de los Estados Unidos.

10. 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 de 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 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 la Comunidad Europea- 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*, porque, entre otras cosas:

- 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*;
- al beneficiar a los productos subvencionados 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 la Comunidad Europea competidores en el mercado mundial y en los mercados de la Comunidad Europea, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de la Comunidad, 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*;
- al beneficiar a los productos subvencionados las medidas tienen por efecto una significativa reducción o contención de la subida de los precios de los productos LCA de la Comunidad Europea competidores en el mercado mundial y en los mercados de la Comunidad Europea, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de la Comunidad, o una amenaza de tal

reducción o contención de los precios, en violación del apartado c) del artículo 5 y del apartado c) del párrafo 3 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*;

- al beneficiar a los productos subvencionados las medidas tienen por efecto una significativa pérdida de ventas de los productos LCA de la Comunidad Europea competidores en el mercado mundial y los mercados de la Comunidad Europea, los Estados Unidos y terceros países en los que compiten productores de los Estados Unidos y de la Comunidad, 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*;
- al beneficiar a los productos subvencionados las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de la Comunidad Europea 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*;
- al beneficiar a los productos subvencionados las medidas tienen por efecto desplazar u obstaculizar las exportaciones de los productos LCA de la Comunidad Europea 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 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, prevista para el 13 de junio de 2005.

Las Comunidades Europeas solicitan además que el OSD, junto con el establecimiento del grupo especial, inicie en esa reunión los procedimientos establecidos en el Anexo V del *Acuerdo SMC* de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo. En particular, las Comunidades Europeas solicitan que el OSD designe un representante cuya función será facilitar el proceso de acopio de información previsto en el Anexo V. Las Comunidades Europeas tratarán de acordar con los Estados Unidos el nombre de un representante del OSD y, de no haber acuerdo, propondrán un nombre al OSD.

Las Comunidades Europeas desearían indicar, de conformidad con los párrafos 1 y 3 del Anexo V, que el mercado que consideran pertinente es el mercado mundial. A fin de obtener datos suficientemente representativos para resolver la presente diferencia y evitar al mismo tiempo cargas innecesarias a los demás Miembros de la OMC, las Comunidades Europeas tienen la intención de formular preguntas, con arreglo al procedimiento del Anexo V, a los Estados Unidos y a los siguientes terceros países Miembros:

Argentina, Australia, Bahrein, Brasil, Brunei, Camerún, Canadá, Chile, China, Colombia, Corea del Sur, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, El Salvador, Fiji,

Filipinas, Hong Kong, India, Indonesia, Islandia, Israel, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Madagascar, Malasia, Marruecos, Mauritania, México, Mongolia, Namibia, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Pakistán, Panamá, Perú, Rumania, Senegal, Singapur, Sudáfrica, Suiza, Taipei Chino, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía y Venezuela.
