

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS353/18
12 de octubre de 2012

(12-5593)

Original: inglés

ESTADOS UNIDOS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES (SEGUNDA RECLAMACIÓN)

Recurso de la Unión Europea al párrafo 5 del artículo 21 del ESD

Solicitud de establecimiento de un grupo especial

La siguiente comunicación, de fecha 11 de octubre de 2012, dirigida por la delegación de la Unión Europea a la delegación de los Estados Unidos y al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

1. El 25 de septiembre de 2012, la Unión Europea solicitó la celebración de consultas con los Estados Unidos con respecto a la diferencia WT/DS353, *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)* (*Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*). La solicitud se distribuyó con la signatura WT/DS353/16 el 2 de octubre de 2012. La Unión Europea solicitó la celebración de dichas consultas de conformidad con el artículo 4 y el párrafo 5 del artículo 21 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)*; 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)*, en la medida en que el artículo 30 incorpora el artículo XXIII del *GATT de 1994*; y el "Procedimiento acordado en virtud de los artículos 21 y 22 del *Entendimiento sobre Solución de Diferencias* y el artículo 7 del *Acuerdo SMC*" concertado por la Unión Europea y los Estados Unidos respecto de esta diferencia el 12 de enero de 2012 (acuerdo sobre la secuencia).¹

2. Se celebraron consultas el 10 de octubre de 2012, de conformidad con cada una de las disposiciones a que se ha hecho referencia *supra*, con miras a llegar a una solución mutuamente satisfactoria. Las consultas no permitieron resolver la diferencia.

3. Por consiguiente, hay "desacuerdo en cuanto a la existencia de medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones [del Órgano de Solución de Diferencias (OSD)] o la compatibilidad de dichas medidas con un acuerdo abarcado", en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del *ESD*. La Unión Europea solicita por la presente el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el artículo 6 y el párrafo 5 del artículo 21 del *ESD*, el párrafo 2 del artículo XXIII del *GATT de 1994*; el párrafo 4 del artículo 4, el párrafo 4 del artículo 7 y el

¹ Documento WT/DS353/14, de fecha 27 de abril de 2012, *Estados Unidos - Medidas que afectan al comercio de grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, Entendimiento entre la Unión Europea y los Estados Unidos con respecto a los procedimientos previstos en los artículos 21 y 22 del *ESD*, concertado el 12 de enero de 2012.

artículo 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*; y el acuerdo sobre la secuencia.

4. El 23 de marzo de 2012, el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) adoptó el informe del Órgano de Apelación y el informe del Grupo Especial (modificados) en la diferencia *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*, en los que se constató que las administraciones estadounidenses a nivel federal, estatal y local conceden subvenciones a productores estadounidenses de grandes aeronaves civiles (LCA) -específicamente la Boeing Company (Boeing)- que son incompatibles con las obligaciones de los Estados Unidos en virtud del *Acuerdo SMC*. En concreto, el OSD resolvió que las siguientes medidas son subvenciones específicas, en el sentido de los artículos 1 y 2 del *Acuerdo SMC*, que causan efectos desfavorables, en forma de perjuicio grave, o amenaza de dichos efectos, para los intereses de la Unión Europea (UE), en el sentido del apartado c) del artículo 5 y los apartados b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 de dicho *Acuerdo*:

- los pagos y el acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público en el marco de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos de la Administración Nacional de Aeronáutica Espacial (NASA);
- los pagos y el acceso a instalaciones en el marco de los programas de investigación y desarrollo aeronáuticos del Departamento de Defensa de los Estados Unidos (DoD);
- las exenciones fiscales en virtud de la legislación relativa a las empresas de ventas en el extranjero/ingresos extraterritoriales (EVE/IET) y de la legislación que la sucedió;
- las reducciones del tipo del impuesto sobre negocios y actividades (B&O) del Estado de Washington; y,
- las exenciones fiscales relacionadas con los bonos industriales (IRB) emitidos por la ciudad de Wichita (Kansas).

5. El OSD recomendó que los Estados Unidos adoptaran las medidas apropiadas para eliminar los efectos desfavorables o retirar las subvenciones.² De conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*, los Estados Unidos tenían de plazo hasta el 24 de septiembre de 2012 para cumplir las recomendaciones del OSD. El OSD resolvió también que los Estados Unidos conceden subvenciones a Boeing que están prohibidas por el *Acuerdo SMC* y recordó que las recomendaciones anteriores del OSD con respecto a este asunto siguen estando vigentes.³

6. Mediante una comunicación de fecha 23 de septiembre de 2012, los Estados Unidos notificaron a la Unión Europea que han adoptado varias medidas por las que supuestamente se retiran las subvenciones o eliminan sus efectos desfavorables (notificación de 23 de septiembre de 2012). Las medidas y los hechos enumerados por los Estados Unidos en su notificación de 23 de septiembre de 2012 no retiran las subvenciones ni eliminan sus efectos desfavorables, como exigen el párrafo 7 del artículo 4 y el párrafo 8 del artículo 7 del *Acuerdo SMC*. En cambio, después de concluido el plazo de aplicación el 24 de septiembre de 2012, los Estados Unidos mantienen subvenciones específicas que causan efectos desfavorables actuales para los intereses de la UE, que son subvenciones prohibidas supeditadas a los resultados de exportación o al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, y que son incompatibles con las obligaciones de los Estados Unidos en materia de trato nacional, como se detalla *infra* en la sección II. En consecuencia,

² Acta de la reunión del OSD de 23 de marzo de 2012, documento WT/DSB/M/313, párrafo 79.

³ Informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, en particular la sección VIII.

la Unión Europea considera que los Estados Unidos no han cumplido las recomendaciones y resoluciones del OSD.

I. MEDIDAS

7. La notificación de 23 de septiembre de 2012, así como otra información disponible, indica que, después de concluido el plazo de aplicación el 24 de septiembre de 2012, los Estados Unidos mantienen miles de millones de dólares de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que comprenden las subvenciones que el OSD resolvió que eran subvenciones específicas que causan efectos desfavorables y subvenciones adicionales que constituyen "medidas destinadas a cumplir", en el sentido del párrafo 5 del artículo 21 del *ESD*. Esas subvenciones, enumeradas *infra*, causan efectos desfavorables actuales en forma de perjuicio grave, y una amenaza de dichos efectos, están prohibidas y son incompatibles con las obligaciones en materia de trato nacional, como se expone con más detalle en la sección II *infra*.⁴

A. SUBVENCIONES DE LA NASA PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

8. Mediante los siguientes programas (según figuran en las estimaciones presupuestarias anuales de la NASA para los ejercicios fiscales de 1989 a 2013)⁵, así como mediante contratos, instrumentos de asistencia y otros acuerdos (modificados) suscritos en virtud de dichos programas, la NASA mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA, así como al permitir a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda o la utilización de esas tecnologías, en condiciones preferenciales:

- Advanced Composites Technology;
- High Speed Research;
- Advanced Subsonic Technology;
- High Performance Computing and Communications;
- Aviation Safety Program;
- Quiet Aircraft Technology;
- Vehicle Systems;
- Research and Technology Base;
- Fundamental Aeronautics;
- Integrated Systems Research Program;
- Aeronautics Strategy and Management;
- Aeronautics Test Program;
- High-End Computing Program⁶; y,

⁴ Se debe considerar que los programas y elementos de programa de la NASA y el DoD enumerados *infra* abarcan todos los programas y elementos de programa de la NASA o el DoD incluidos en los sentidos de esos términos como los utilizó la Unión Europea ante el Grupo Especial inicial en la diferencia DS353, con independencia de cualquier cambio anterior o posterior en los títulos, códigos presupuestarios o estructura organizativa.

⁵ Véase <http://www.nasa.gov/news/budget/index.html>; véase también el informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, sección VII.D.5.

⁶ Véase <http://www.hec.nasa.gov/index.html> (incluido el proyecto High-End Computing Capability, véase <http://www.nas.nasa.gov/hecc/>); véanse también, por ejemplo, las previsiones presupuestarias de la NASA para el ejercicio fiscal de 2013, ES-2, 6 (Earth Sciences Account, Computing and Management Program).

- Strategic Capabilities Assets Program.⁷

9. En la medida en que no se suscribieron en virtud de los programas enumerados *supra*, la NASA también mantiene sus subvenciones suscribiendo los contratos y otros acuerdos (modificados) con Boeing enumerados en el anexo A de la notificación de 23 de septiembre de 2012 de los Estados Unidos y siguiendo los términos de dichos contratos y acuerdos. El anexo A de la notificación de 23 de septiembre 2012 se adjunta a la presente solicitud, a la que se incorporan los contratos en él enumerados.

10. Mediante esos programas, contratos y otros acuerdos de la NASA, el Gobierno estadounidense proporciona contribuciones financieras en el sentido de los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

B. SUBVENCIONES DEL DEPARTAMENTO DE DEFENSA PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

11. Mediante el programa Research, Development, Test, and Evaluation del DoD (RDT&E), así como mediante contratos, instrumentos de asistencia y otros acuerdos (modificados) suscritos en virtud del mismo, el DoD de los Estados Unidos mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, así como al permitir a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda o la utilización de esas tecnologías en condiciones preferenciales. El programa RDT&E, y su contenido, figuran en las justificaciones presupuestarias anuales del programa RDT&E del DOD (apéndices R-2) correspondientes a los ejercicios fiscales de 1991 a 2013.⁸

12. Además, mediante los siguientes elementos de programa (PE) de la Fuerza Aérea, la Marina, el Ejército de Tierra y el conjunto de la Defensa estadounidenses del programa RDT&E, así como mediante contratos, instrumentos de asistencia y otros acuerdos (modificados) suscritos en virtud de esos PE, el DoD de los Estados Unidos mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA al proporcionar a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, así como al permitir a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda o la utilización de esas tecnologías en condiciones preferenciales:

- A-6 Squadrons (PE 0204134N);
- Advanced Materials for Weapons Systems (PE 0603112F);

⁷ Véanse, por ejemplo, las previsiones presupuestarias de la NASA para el ejercicio fiscal de 2013, CAS-28 (Cross-Agency Support Account); <http://scap.hq.nasa.gov/>.

⁸ Véase <http://www.saffm.hq.af.mil/budget/> (Fuerza Aérea); <http://www.finance.hq.navy.mil/FMB/13pres/BOOKS.htm> (Marina); <http://asafm.army.mil/offices/BU/BudgetMat.aspx> (Ejército de Tierra); http://comptroller.defense.gov/defbudget/fy2013/budget_justification/index.html (conjunto de la Defensa); véase también informe del Grupo Especial, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, sección VII.D.6.

- Aerospace Avionics/Aerospace Sensors (PE 0602204F);
- Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies (PE 0602201F);
- Aerospace Propulsion (PE 0602203F);
- Aerospace Propulsion and Power Technology (PE 0603216F);
- Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo (PE 0603211F);
- Airborne Warning and Control System (AWACS) (PE 0207417F);
- Aviation Safety Technologies (PE 0606301D8Z);
- Aviation Survivability (PE 0603216N);
- AV-8B Aircraft (PE 0604214N);
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE 0604240F);
- C-17 (PE 0401130F y PE 0604231F);
- Comanche (PE 0604223A);
- CV-22 (PE 0401318F);
- Defense Research Sciences (PE 0601102F);
- Dual Use Applications/Dual Use Science & Technology Program (PE 0602805F);
- F/A-18 Squadrons (PE 0204136N);
- F-22 (PE 0604239F);
- Flight Vehicle Technology (PE 0603205F);
- Flight Vehicle Technology Integration (PE 0603245F);
- KC-10S (PE 0401219F);
- KC-46, Next Generation Aerial Refueling Aircraft (PE 0605221F);
- Joint Strike Fighter (PE 0603800F, PE 0603800N, PE 0603800E, PE 0604800F y PE 0604800N);
- Long Range Strike Bomber (PE 0604015F);

- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness Program⁹ (Air Force (PE 0603771F y PE 0708011F); Navy (PE 0708011N); Defense Logistics Agency (PE 0708011S); Defense Wide Manufacturing Science and Technology (PE 0603680D8Z))
- Materials (PE 0602102F);
- Materials and Biological Technology (PE 0602715E);
- Multi-Mission Maritime Aircraft (P-8A) (PE 0605500N);
- RDT&E for Aging Aircraft (PE 0605011F);
- Sustainment Science & Technology (PE 0603199F);
- Technology Transfer (PE 0604317F);
- Technology Transition (PE 0604858F); y
- V-22 (PE 0604262N).

13. En la medida en que no se suscribieron en virtud de los programas enumerados *supra*, el DoD también mantiene sus subvenciones a los productores de LCA estadounidenses suscribiendo los contratos y otros acuerdos (modificados) con Boeing enumerados en el anexo B de la notificación de 23 de septiembre de 2012 de los Estados Unidos y siguiendo los términos de dichos contratos y acuerdos. El anexo B de la notificación de 23 de septiembre de 2012 se adjunta a la presente solicitud, a la que se incorporan los contratos en él enumerados.

14. Mediante esos programas, contratos y otros acuerdos del DoD, el Gobierno estadounidense proporciona contribuciones financieras en el sentido de los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

C. SUBVENCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN PARA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

15. Mediante el programa Continuous Lower Emissions, Energy, and Noise (CLEEN)¹⁰, la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, en colaboración con la NASA, mantiene subvenciones que benefician actualmente a los productores estadounidenses de LCA. En concreto, a través del programa CLEEN, la FAA proporciona a Boeing financiación y acceso a instalaciones, equipos y empleados del sector público para actividades de investigación y desarrollo aplicables al desarrollo, el diseño y la producción de LCA, así como al conceder a Boeing la utilización exenta de regalías de las tecnologías desarrolladas con esa financiación y ayuda, o la utilización de esas tecnologías en condiciones preferenciales. Esa ayuda para investigación y

⁹ Establecido en virtud de 10 U.S.C. § 2521. Todas las citas de disposiciones legales en la presente solicitud hacen referencia a las disposiciones vigentes en la fecha de la misma, a fin de facilitar la identificación de la medida exacta, pero no tienen por objeto restringir el alcance de la medida impugnada descrita excluyendo disposiciones anteriores modificadas u otras disposiciones legales conexas.

¹⁰ Véase

http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/research/aircraft_technology/cleen/.

desarrollo está autorizada por 49 U.S.C. §§ 44501-44517, 48102, y por las disposiciones legislativas que renuevan periódicamente esa autorización.

16. Mediante el programa CLEEN, el Gobierno estadounidense proporciona contribuciones financieras en el sentido de los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial, que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

D. SUBVENCIONES DEL ESTADO DE WASHINGTON Y LAS AUTORIDADES LOCALES

17. El Estado de Washington y sus subdivisiones políticas mantienen las siguientes subvenciones que benefician actualmente a Boeing:

- la reducción del tipo del impuesto B&O estatal para los fabricantes de aeronaves comerciales, codificada en el Código Revisado de Washington (RCW) 82.04.260(11);
- las bonificaciones fiscales del B&O estatal para desarrollo previo a la producción de productos aeroespaciales y de los impuestos sobre la propiedad, codificadas en el RCW 82.04.4461, 4463;
- las exenciones del impuesto estatal sobre las ventas y la utilización para ordenadores, periféricos y programas informáticos, codificadas en el RCW 82.08.975 y 82.12.975;
- las reducciones del impuesto B&O en la ciudad de Everett, codificadas en el Código Municipal de la ciudad de Everett 3.24.50; y
- las bonificaciones fiscales del B&O estatal para los impuestos especiales sobre los arrendamientos de edificios y terrenos abarcados, de conformidad con el RCW 82.04.4463, modificadas por el artículo 10 del Proyecto de Ley 2466 de la Cámara, 2006 Wash. Sess. Laws 787.

Mediante esas medidas, el Estado de Washington y sus subdivisiones políticas proporcionan contribuciones financieras en el sentido de los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

18. Además, el Estado de Washington y sus subdivisiones políticas mantienen las siguientes subvenciones que benefician actualmente a Boeing mediante:

- el establecimiento por el condado de Snohomish (Washington) del "Dreamlifter Operations Center" en Paine Field, según figura en la Snohomish County Council Motion 12-062; y,
- el establecimiento del "Joint Center for Aerospace Technology Innovation" entre otros fines para proporcionar financiación, coordinación y formación relacionadas con las actividades de investigación y desarrollo aeroespacial, codificado en el capítulo 28B.155 del RCW.

Mediante esas medidas, el Estado de Washington y sus subdivisiones políticas proporcionan contribuciones financieras en el sentido de los incisos i) a iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.

Esas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

E. LEGISLACIÓN EVE/IET Y LEGISLACIÓN QUE LA SUCEDIÓ

19. Los Estados Unidos mantienen exenciones y exclusiones fiscales en virtud de la legislación EVE/IET y la legislación que la sucedió que benefician actualmente a Boeing, de manera específica el artículo 5 de la Ley de derogación de las disposiciones relativas a las EVE y exclusión de los ingresos extraterritoriales de 2000, *Public Law* N° 106-519, 114 Stat. 2423; el artículo 101 de la Ley de creación de empleo en los Estados Unidos de 2004, *Public Law* N° 108-357, 118 Stat. 1418; y el artículo 513 de la Ley de prevención del aumento de impuestos y conciliación de 2005, *Public Law* N° 109-222, 120 Stat. 345. Los Estados Unidos mantienen esas exenciones y exclusiones fiscales de acuerdo con el Memorándum N° AM 2007-001, "Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions", de fecha 26 de diciembre de 2006, de la Oficina del Asesor Jefe del Servicio de Rentas Internas.

20. Mediante estas medidas, los Estados Unidos proporcionan contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que otorgan un beneficio a Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Estas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y el párrafo 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

F. SUBVENCIONES DEL ESTADO DE KANSAS Y LA CIUDAD DE WICHITA

21. El Estado de Kansas y la ciudad de Wichita mantienen reducciones de los impuestos estatales y locales sobre la propiedad y las ventas, de conformidad con K.S.A §§ 79-201a, 79-3606(d) y 79-3640, que benefician actualmente a Boeing en relación con la emisión de IRB, de conformidad con K.S.A. § 12-1741, por la ciudad de Wichita.

22. Mediante estas medidas, el Estado de Kansas y la ciudad de Wichita proporcionan contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que otorgan un beneficio a Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Estas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

G. SUBVENCIONES DEL ESTADO DE CAROLINA DEL SUR Y LAS AUTORIDADES LOCALES

23. El Estado de Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas, incluido el condado de Charleston, mantienen diversas subvenciones para Boeing relacionadas con la producción de LCA y sus componentes en instalaciones en North Charleston (Carolina del Sur), a través de dos conjuntos de incentivos: i) los incentivos del "Proyecto Gemini", relacionados principalmente con la ubicación, establecimiento y funcionamiento de una nueva cadena de montaje final para el 787 en el Aeropuerto Internacional Charleston; y ii) los incentivos del "Proyecto Emerald", relacionados con la ubicación, establecimiento y funcionamiento de instalaciones de fabricación de componentes del fuselaje del 787 en el mismo lugar.

i. Subvenciones relacionadas con el Proyecto Gemini

24. Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas mantienen diversas subvenciones relacionadas con el Proyecto Gemini que benefician actualmente a Boeing:

- concesión de un arrendamiento a largo plazo de terrenos públicos a tasas preferenciales, de conformidad con un acuerdo de arrendamiento de terrenos entre la Autoridad de Aviación del condado de Charleston y South Carolina Public Railways, modificado, y con un acuerdo de subarrendamiento de terrenos entre South Carolina

Public Railways y Boeing, modificado, en virtud de la cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos ii) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;

- suministro de instalaciones e infraestructuras en el Aeropuerto Internacional Charleston, conforme a lo previsto en el Acuerdo sobre el Proyecto Gemini entre Boeing y el Estado de Carolina del Sur, de fecha 1º de enero de 2010, financiadas mediante bonos estatales de responsabilidad general emitidos de conformidad con el título 11, capítulo 41 del *S.C. Code*, modificado por el artículo 5 de H3130, Ley Nº 124 de 2009, *S.C. Acts* 1092 (H3130), y *S.C. Code* § 55-11-520, sin ningún costo para Boeing, en virtud del cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- exenciones de los impuestos estatales sobre las ventas y la utilización para el combustible de las aeronaves, los equipos informáticos y los materiales de construcción, establecidas por los artículos 2, 3 y 4 de H3130, respectivamente, y codificadas en el *S.C. Code* § 12-36-2120(9)(e) y (f), (65)(b) y (67), en virtud de las cuales se proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- reducciones de los impuestos estatales sobre la renta de sociedades mediante un acuerdo de asignación y distribución de ingresos, suscrito de conformidad con el *S.C. Code* § 12-6-2320(B), modificado por el artículo 1 de H3130, en virtud de las cuales se proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- concesión de bonificaciones respecto del impuesto sobre la renta de sociedades, conforme a lo previsto en el *S.C. Code* § 12-6-3360(E)(1), mediante la designación de las instalaciones de Boeing en North Charleston como parte de un polígono empresarial/industrial establecido y desarrollado conjuntamente por los condados de Charleston y Colleton (Carolina del Sur), en virtud de la cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- exenciones del impuesto sobre la propiedad para los grandes cargueros de Boeing, de conformidad con el *S.C. Code* § 12-37-220(B)(33), modificado por el artículo 1 de H3482, Ley Nº 45 de 2009, *S.C. Acts* 763, en virtud de las cuales se proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) ii) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- creación de programas de contratación, formación y desarrollo de la mano de obra para Boeing, en virtud de la cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y
- reducciones del impuesto sobre la propiedad de conformidad con un acuerdo de sustitución del impuesto por una tasa suscrito entre el condado de Charleston y Boeing, de fecha 1º de diciembre de 2009, autorizadas por el título 12, capítulo 44 del *S.C. Code*, con inclusión de la concesión de créditos de procedencia especial prevista en dicho acuerdo, y autorizada por el *S.C. Code* § 4-1-175, en virtud de las cuales se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;

ii. Subvenciones relacionadas con el Proyecto Emerald

25. Carolina del Sur y sus subdivisiones políticas mantienen las siguientes subvenciones relacionadas con el Proyecto Emerald que benefician actualmente a Boeing:

- concesión de un arrendamiento a largo plazo de terrenos públicos a precios inferiores a los del mercado, de conformidad con un contrato de arrendamiento de terrenos entre la Autoridad de Aviación del condado de Charleston y South Carolina Public Railways, modificado, y con un contrato de subarrendamiento de terrenos entre South Carolina Public Railways y Boeing, modificado, en virtud de la cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos ii) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- suministro de instalaciones e infraestructuras en el Aeropuerto Internacional Charleston, conforme a lo previsto en el Project Emerald Confidential Site Development Agreement, financiadas mediante bonos estatales de responsabilidad general emitidos de conformidad con el título 11, capítulo 41 del *S.C. Code*, sin ningún costo para Boeing, en virtud del cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;
- concesión de bonificaciones respecto del impuesto sobre la renta de sociedades, conforme a lo previsto en el *S.C. Code* § 12-6-3360(E)(1), mediante la designación de las instalaciones del Proyecto Emerald en el Aeropuerto Internacional Charleston como parte de un polígono empresarial/industrial establecido y desarrollado conjuntamente por los condados de Charleston y Colleton (Carolina del Sur), en virtud de la cual se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC; y
- reducciones del impuesto sobre la propiedad de conformidad con un acuerdo de sustitución del impuesto por una tasa suscrito entre el condado de Charleston y Vought Aircraft Industries, Global Aeronautica y Boeing, de fecha 19 de diciembre de 2006, y concedidas a Boeing el 10 de febrero de 2010 o en torno a esa fecha, autorizadas por el título 12, capítulo 44 del *S.C. Code*, y previstas en el Project Emerald Confidential Site Development Agreement, con inclusión de la concesión de créditos para infraestructuras prevista en dicho acuerdo, y autorizada por el *S.C. Code* § 12-44-70, en virtud de las cuales se proporciona una contribución financiera en el sentido de los incisos i) y ii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC;

26. Mediante todas estas medidas relacionadas con el Proyecto Gemini y todas estas medidas relacionadas con el Proyecto Emerald, los Estados Unidos proporcionan contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, que otorgan un beneficio a Boeing en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Estas subvenciones son específicas en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 2 del *Acuerdo SMC*.

27. Además de las medidas enumeradas específicamente en la sección I de la presente solicitud, la Unión Europea considera también que cualesquiera modificaciones, suplementos, prórrogas, medidas sustitutivas, medidas de renovación, medidas conexas o medidas de aplicación constituyen subvenciones específicas.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

28. La Unión Europea considera que, después de concluido el plazo de aplicación, los Estados Unidos mantienen una serie de subvenciones, en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, mediante cada una de las medidas enumeradas en la sección I *supra*. Cada una de esas medidas proporciona una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, como se indica con más detalle en la sección I, y otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 al proporcionar la contribución financiera en condiciones más favorables que las que estarían disponibles en el mercado comercial. Esas subvenciones son específicas, en el sentido del párrafo 2 del artículo 1 y el artículo 2 del *Acuerdo SMC*, como se indica con más detalle en la sección I.

29. Esas subvenciones específicas benefician actualmente al desarrollo, la producción y la venta de las familias de LCA de Boeing 737NG, 737 Max, 747, 767, 777 y 787, así como a cualquier otro futuro derivado de estas familias de LCA, incluido el 777. Conjuntamente, y en las condiciones de competencia existentes en los mercados de LCA, las subvenciones enumeradas en los puntos I.A a G causan efectos desfavorables actuales, en forma de perjuicio grave, y amenaza de dichos efectos, para los intereses de la UE, de forma incompatible con lo dispuesto en el apartado c) del artículo 5, los apartados a), b) y c) del párrafo 3 del artículo 6 y los párrafos 4 y 5 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*. Los efectos de esas subvenciones repercuten desfavorablemente en las ventas, cuotas de mercado y precios de las familias de LCA de Airbus A320, A320neo, A330, A350XWB y A380. Específicamente, las subvenciones causan perjuicio grave actual, o amenaza de perjuicio grave, a los intereses de la UE en forma de: i) desplazamiento y obstaculización de las importaciones de la UE en los Estados Unidos, en el sentido del párrafo 3 a) del artículo 6 del *Acuerdo SMC*; ii) desplazamiento y obstaculización de las exportaciones de la UE a otros mercados de terceros países, en el sentido del párrafo 3 b) del artículo 6 del *Acuerdo SMC* (incluso sobre la base del párrafo 4 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*); y iii) significativas subvaloración de precios, contención de la subida de los precios, reducción de los precios y pérdida de ventas, en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del *Acuerdo SMC* (incluso sobre la base del párrafo 5 del artículo 6 del *Acuerdo SMC*).

30. Además, las subvenciones concedidas mediante las medidas enumeradas en los puntos I.A a G están supeditadas, *de jure* o *de facto*, a los resultados de exportación reales o previstos y, en consecuencia, son incompatibles con el párrafo 1 a) del artículo 3 (incluida la nota 4) y el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*.

31. Además, las medidas de subvención enumeradas en los puntos I.A a G están supeditadas, *de jure* o *de facto*, al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, de tal manera que, en consecuencia, son incompatibles con los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC*.

32. Mediante esas mismas medidas enumeradas en los puntos I.A a G *supra*, los Estados Unidos conceden un trato menos favorable a los productos importados que el otorgado a productos similares originarios de los Estados Unidos, *de jure* o *de facto*, de manera incompatible con lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo III del *GATT de 1994*, y mantienen reglamentaciones cuantitativas interiores que requieren, directa o indirectamente, que cantidades o proporciones determinadas de productos provengan de fuentes nacionales de producción, *de jure* o *de facto*, de manera incompatible con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo III del *GATT de 1994*. Asimismo, los Estados Unidos aplican por lo demás esas reglamentaciones en forma contraria a los principios enunciados en el párrafo 1 del artículo III, entre ellos el principio de que esas leyes, reglamentos, prescripciones y reglamentaciones cuantitativas interiores no deberían aplicarse a los productos importados o nacionales de manera que se proteja la producción nacional.

*

*

*

33. La Unión Europea pide que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial sea incluida en el orden del día de la próxima reunión del OSD, prevista para el 23 de octubre de 2012.

34. La Unión Europea solicita que se establezca el grupo especial de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 y el párrafo 4 del artículo 7 del *Acuerdo SMC* y el párrafo 5 del artículo 21 del *ESD*, y con el mandato uniforme previsto en el artículo 7 del *ESD*. La Unión Europea recuerda que el párrafo 5 del artículo 21 del *ESD* dispone que esta cuestión se resolverá conforme a lo dispuesto en dicho instrumento, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto.

35. La Unión Europea solicita además que el OSD, conjuntamente con el establecimiento del grupo especial, inicie los procedimientos previstos en el Anexo V del *Acuerdo SMC*, como exige el párrafo 2 de dicho Anexo. La Unión Europea recuerda que el OSD "iniciará" esos procedimientos, como exige el párrafo 2 del Anexo V, y que esa acción del OSD se emprende automáticamente cuando hay una solicitud de iniciación de un procedimiento del Anexo V y el OSD establece un grupo especial, como aclaró el Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles*.¹¹

36. La Unión Europea desea indicar, de conformidad con los párrafos 1 y 3 del Anexo V, que el mercado que considera pertinente es un mercado mundial. A fin de obtener datos suficientemente representativos para solucionar esta diferencia y al mismo tiempo evitar cargas innecesarias a otros Miembros de la OMC, la Unión Europea se propone formular preguntas en el marco del procedimiento del Anexo V a los Estados Unidos y los siguientes terceros países Miembros:

Australia; Bahrein; Brasil; Canadá; Chile; China; Corea del Sur; Egipto; Emiratos Árabes Unidos; Etiopía; Federación de Rusia; Hong Kong; India; Indonesia; Islandia; Japón; Jordania; Kenya; Malasia; Marruecos; México; Nigeria; Noruega; Nueva Zelandia; Omán; Panamá; Qatar; Singapur; Turquía; Ucrania.

37. La Unión Europea ha iniciado consultas con los Estados Unidos en relación con la designación de un facilitador (distinto del Presidente del OSD) de conformidad con el párrafo 4 del Anexo V del *Acuerdo SMC*. Considera que no habría ningún motivo para oponerse a la propuesta de recurrir al facilitador que actuó inicialmente en las diferencias DS316 y DS317 en el caso de que esté disponible. En la fecha de distribución de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial e iniciación de un procedimiento del Anexo V no hay acuerdo sobre la identidad de un facilitador que no sea el Presidente del OSD. En el supuesto de que se llegue a ese acuerdo antes de la reunión del OSD en que se establezca el grupo especial y se inicie el procedimiento del Anexo V, la Unión Europea tiene intención de solicitar que el OSD designe facilitador a la persona convenida. Si no se llega a ese acuerdo, y si no se designa a ninguna otra persona, la Unión Europea recuerda que el Presidente, como representante del OSD, es el responsable del desempeño de la función de facilitar un procedimiento del Anexo V hasta el momento en que esa función se delegue, mediante la

¹¹ Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, párrafos 508-549, en particular los párrafos 524, 532 y 549 ("... debe entenderse que la primera frase del párrafo 2 del Anexo V del *Acuerdo SMC* requiere que el OSD emprenda una acción, y que esa acción se emprende automáticamente cuando hay una solicitud de iniciación de un procedimiento del Anexo V y el OSD establece un grupo especial"), ("La función asignada al OSD por el párrafo 2 del Anexo V es de carácter ejecutivo, y el OSD debe cumplirla automáticamente una vez que se han satisfecho las dos condiciones especificadas que se han indicado."), ("... hemos interpretado que el párrafo 2 del Anexo V del *Acuerdo SMC* significa que la iniciación por el OSD de un procedimiento de acopio de información en una diferencia en materia de perjuicio grave tiene lugar automáticamente siempre que se haya presentado una solicitud de iniciación de tal procedimiento y se haya establecido un grupo especial").

designación por el OSD de otra persona como facilitador conforme a lo dispuesto en el párrafo 4 del Anexo V.¹²

¹² Informe del Órgano de Apelación, *Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)*, párrafo 521: ("... el Presidente, como representante del OSD es en principio responsable del desempeño de la función de facilitar un procedimiento del Anexo V hasta el momento en que esa función se delegue, mediante la designación por el OSD de otra persona como facilitador conforme a lo dispuesto en el párrafo 4 del Anexo V").

Anexo A

NAS1-11668	NAS1-20275	NAS1-00086	NNC10AA02A
NAS1-15148	NAS1-20341	NNL04AA11B	NNC10AA03A
NAS1-18862	NAS1-20342	E3104D	NNC10BA05B
NAS1-18889	NAS1-99150	L70828D	NNC10CA40C
NAS1-20546	NAS2-10955	L71159D	NNC10CA40C
NAS1-20090	NAS2-11250	L71310D	NNC11CA12C
NAS1-20103	NAS2-11485	L71543D	NNC11CA20C
NAS1-20267	NAS2-11966	NAS1-00106	NNC11QA17P
NAS1-20268	NAS2-12393	NAS1-01057	NNC11VA99P
NAS1-97040	NAS2-12876	NAS2-12468	NNC12CA05C
NAS3-25965	NAS2-12913	NCC1-287	NAS4-00041
NAS3-27018	NAS2-13070	NCC1-343	NND07AA08B
NAS3-27238	NAS2-13312	NNL05AA36C	NND08AA66C
NAS1-15325	NAS2-13625	NNL06AA63T	NND11AG03C
NAS1-17145	NAS2-14181	NAS1-00092	NND11AQ73C
NAS1-17147	NAS3-25421	NAS1-99070	NNL09AB50T
NAS1-18027	NAS3-25454	NAS3-25447	NNL10AC38T
NAS1-18028	NAS3-25796	NNL04AA29C	NNL06AA04B
NAS1-18037	NNA06BC41C	NNL04AA30C	NNL06AG30P
NAS1-18377	NAS2-14096	NNL04AA36C	NNL07AA03A
NAS1-18378	NAS2-14090	NNL05AB29T	NNL07AA44C
NAS1-18574	NAS2-14091	NNA06BC41C	NNL07AA48C
NAS1-18586	NCC1-388	NNA08BA33C	NNL07AA54C
NAS1-18762	NAS1-19245	NNA09DA56C	NNL08AA02B
NAS1-18763	NAS1-19345	NNC07CB38C	NNL08AA16B
NAS1-18954	NAS1-19349	NNC07CB76C	NNL10AA00B
NAS1-19060	NAS1-19360	NNC08CA47C	NNL10AA05B
NAS1-19184	NAS1-19568	NNC08CA70C	NAS2-01064
NAS1-19703	NAS1-20013	NNC08CA81C	NND08AA04P
NAS1-20014	NAS1-20220	NNC08CA88C	NNL10AA05B
NAS1-20095	NAS3-25446	NNC08CA93C	
NAS1-20096	NAS3-25963	NNC09CA32C	

Anexo B

F33615-95-2-5562	F33615-00-2-5203	F33615-03-2-1403
F33615-96-2-5618	F33615-00-2-5208	F33615-03-2-2306
N00019-96-H-0118	F33615-00-2-5900	F33615-03-2-3300
F33615-97-2-3220	F49620-00-2-0384	F33615-03-2-3304
F33615-97-2-3400	MDA972-00-3-0007	F33615-03-2-5201
F33615-97-2-3407	N00014-00-3-0004	F33615-03-2-5202
F33615-97-2-3805	N00014-00-3-0019	F33615-03-2-6316
F33615-97-2-5153	N00421-00-3-0123	F33615-03-2-6318
DAAH10-98-2-0003	DAAH10-01-2-0005	MDA972-03-2-0003
F33615-98-2-5113	F29601-01-2-0042	FA8650-04-2-3449
F33615-98-3-5103	F29601-01-2-0045	FA8650-04-2-5000
F33615-98-3-5104	F33615-01-2-3101	W911NF-04-2-0039
N00014-98-3-0022	F33615-01-2-3110	FA8650-05-2-3503
DAAH10-99-2-0003	F33615-01-2-3152	FA9550-05-2-0001
F29601-99-2-0149	F33615-01-2-5204	W911W6-05-2-0006
F33615-99-2-5100	F33615-01-2-5206	FA8650-08-2-3834
F33615-99-2-5501	F33615-01-2-5213	N00173-08-2-C009
N00014-99-3-0011	N00421-01-3-0098	W991W6-08-2-0014
N00014-99-3-0012	F04611-02-2-0003	HR0011-10-2-0001
N00014-99-3-0017	F33615-02-2-3220	FA8650-11-2-1187
F33615-00-2-1717	F33615-02-2-3251	FA8650-11-2-213
F33615-00-2-3000	F33615-02-2-6037	
F33615-00-2-3002	DAAH10-03-2-0002	
