COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(92) 222 final

Bruselas, 25 de mayo de 1992

Propuesta de

DECISION DEL CONSEJO

Por la que se celebra un Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y los Estados Unidos de América relativo al comercio de grandes aeronaves civiles

(presentada por la Comisión)

Exposición de motivos

1. Mediante Decisión de 4 de febrero de 1991, el Consejo autorizó a la Comisión a abrir negociaciones tanto con los Estados Unidos de América como con otras partes del Acuerdo del Gatt sobre el Comercio de Aeronaves Civiles para celebrar nuevos acuerdos que regulen el comercio de las aeronaves civiles.

2. De conformidad con dicha Decisión y con las detalladas directrices de negociación aprobadas por el Consejo, y previa consulta con el Comité 113, la Comisión mantuvo negociaciones con los Estados Unidos que, el 31 de Marzo de 1992, desembocaron en el acuerdo adjunto.

3. El acuerdo adjunto se atiene estrictamente a todos los puntos de las directrices de negociación. En particular, el ámbito de aplicación del acuerdo se ha limitado a las aeronaves civiles de gran capacidad. A este respecto, ya que no era posible lograr una definición satisfactoria en términos del número de plazas, se hace referencia explícita a las aeronaves producidas en la Comunidad por el consorcio Airbus. Además, la Comisión considera que se ha introducido un conjunto equilibrado de disciplinas que engloban tanto las ayudas indirectas como directas.

4. En el artículo 12 del Acuerdo, tanto los Estados Unidos como la Comunidad reafirman su determinación de finalizar la revisión del Acuerdo sobre Aeronaves del GATT. Tal y como se prevé en la decisión del Consejo anteriormente mencionada, la Comisión espera actualmente que este proceso multilateral sea lanzado de inmediato conjuntamente con el Gobierno de los Estados Unidos.

1a

PROPUESTA DE DECISION DEL CONSEJO

Relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre el comercio de grandes aeronaves civiles

---

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando que debe aprobarse el Acuerdo negociado el 31 de marzo de 1992 en Bruselas entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre el comercio de grandes aeronaves civiles,

DECIDE:

Artículo 1

Queda aprobado, en nombre de la Comunidad, el Acuerdo negociado entre la Comunidad Económica Europea y el Gobierno de los Estados Unidos de América, relativo al comercio de grandes aeronaves civiles.

El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar el Acuerdo citado a fin de obligar a la Comunidad.

Hecho en Bruselas

Por el Consejo

El Presidente

ACUERDO
RELATIVO A LA APLICACIÓN
DEL ACUERDO GATT SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES

entre la Comunidad Económica (en adelante denominada "la CE") y el Gobierno de los Estados Unidos de América (en adelante denominados los "EEUU") sobre el comercio de grandes aeronaves civiles.

Reconociendo la necesidad de fomentar un entorno más favorable para el comercio internacional de grandes aeronaves civiles y reducir las tensiones comerciales en este área.

Reconociendo que es preciso hacer más estrictas las disposiciones del Acuerdo del Gatt sobre el Comercio de Aeronaves Civiles con vistas a ir reduciendo progresivamente el papel del apoyo estatal.

Recordando los principios y objetivos acordados por los representantes de los EEUU y de la CEE en su reunión celebrada en Londres el 27 de octubre de 1987.

En prosecución de su objetivo común de evitar las distorsiones comerciales resultantes del apoyo estatal directo o indirecto para la creación y producción de grandes aeronaves civiles y de introducir normas más estrictas sobre tal apoyo y de fomentar la adopción de tales normas de manera multilateral dentro del GATT;

Poniendo de manifiesto su intención de actuar sin perjuicio de sus derechos y obligaciones con arreglo al GATT y a otros acuerdos internacionales negociados con los auspicios del GATT;

LA CEE Y LOS EEUU HAN ACORDADO:

1c

Artículo 1

Adquisiciones dirigidas por los Gobiernos, subcontratos obligatorios e incentivos

Con respecto a las cuestiones relativas al artículo 4 del Acuerdo del GATT sobre el Comercio de Aeronaves Civiles (Acuerdo de Aeronaves), las Partes acuerdan actuar de conformidad con la nota interpretativa del artículo 4 del Acuerdo de Aeronaves que se reproduce en el Anexo I del presente Acuerdo.

Artículo 2

Compromisos adquiridos anteriormente por los Gobiernos

El apoyo estatal a los programas de grandes aeronaves civiles en curso, comprometido con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, no estará sujeto a las disposiciones del Acuerdo salvo disposición contraria más adelante. Las condiciones bajo las cuales se otorga tal apoyo no serán modificadas de manera que se vuelvan más favorables para los recipiendarios; sin embargo, las modificaciones de minimis no se considerarán contradictorias con la presente disposición.

Artículo 3

Apoyo a la producción

A partir de la entrada en vigor de presente Acuerdo, las Partes no otorgarán ningún apoyo estatal directo distinto del que ya haya sido comprometido firmemente para la producción de grandes aeronaves civiles. Esta prohibición se aplicará tanto a los programas existentes como a los futuros.

Artículo 4

Apoyo a la creación

4.1 Los Gobiernos podrán proporcionar apoyo para la creación de nuevos programas de grandes aeronaves civiles únicamente cuando se haya establecido, mediante una evaluación crítica de proyecto, basada en supuestos moderados, que existe una posibilidad razonable de resarcimiento, en el plazo de 17 años a partir de la fecha del primer desembolso de tal apoyo, de todos los costes tal como se definen en el apartado 2 del artículo 6 del Código de Aeronaves, incluido el reembolso de los apoyos estatales en las condiciones que se especifican más adelante.

4.2 A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el apoyo estatal que comprometa una de las Partes para la creación de un nuevo programa de grandes aeronaves civiles o modelo derivado no excederá de:

a) un 25 por ciento del coste total de desarrollo de ese programa calculado en el momento del compromiso (o de los costes reales de desarrollo, cualesquiera que sean menos elevados); los pagos de derechos sobre este tramo se fijarán en el momento del compromiso del apoyo para el desarrollo de manera a reembolsar este apoyo con un tipo de interés que no sea inferior al costo de los empréstitos para el Gobierno dentro de un plazo no superior a 17 años a partir del primer desembolso,

más

b) un 8 por ciento del coste total de desarrollo de ese programa calculado en el momento del compromiso (o de los costes reales de desarrollo, cualesquiera sean menos elevados); los pagos de derechos sobre este tramo se fijarán en el momento del compromiso del apoyo al desarrollo de manera que se reembolse tal apoyo con un tipo de interés no inferior al costo de los empréstitos para el Gobierno más un 1 por ciento dentro de un plazo no superior a 17 años a partir del primer desembolso.

Estos cálculos se harán sobre la base de la previsión de entregas de aeronaves que figure en la evaluación crítica de proyecto.

4.3 Los pagos de derechos por aeronave se calcularán en el momento del compromiso del apoyo al desarrollo para que se reembolsen con arreglo a la siguiente base:

a) el 20 por ciento de los pagos globales calculados de conformidad con el punto 2 del artículo 4 se pagará sobre la base de la entrega de un número de aeronaves que corresponda al 40 por ciento de la previsión de entregas;

b) el 70 por ciento de los pagos globales calculados con arreglo al punto 2 del artículo 4 se pagará sobre la base de la entrega de un número de aeronaves que corresponda al 85% de la previsión de entregas.

Artículo 5

Apoyo estatal indirecto

5.1 Las Partes adoptarán las medidas necesarias para garantizar que el apoyo indirecto del gobierno no confiera una ventaja injusta a los fabricantes de grandes aeronaves civiles que se benefician de tal apoyo ni sea causa de distorsiones del comercio internacional de grandes aeronaves civiles.

5.2 A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, los beneficios identificables para la creación o producción de cualquiera de los productos cubiertos por el presente Acuerdo, netos de resarcimiento, derivados del apoyo indirecto no podrán exceder en un único año:

a) del 3 por ciento de la cifra de ventas anual del sector comercial de aeronaves civiles de la Parte de que se trate para los productos cubiertos por el presente Acuerdo, o

b) del 4 por ciento de la cifra de ventas anual de cualquier empresa de la Parte de que se trate para los productos cubiertos por el presente Acuerdo.

5.3 Se considerará que se producen beneficios a partir del apoyo indirecto cuando se produzca una reducción apreciable de los costes de las grandes aeronaves civiles resultante de unas actividades de investigación y creación financiadas por el Estado en el área aeronáutica que se lleven a cabo después de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

En caso de que pueda demostrarse que los resultados de la investigación y la creación se han facilitado sobre una base no discriminatoria a los fabricantes de grandes aeronaves civiles de las Partes, los beneficios derivados de tales tecnologías quedarán excluidos del cálculo que se mencionada en el apartado 2 del artículo 5. No obstante, podrán darse beneficios identificables cuando los fabricantes de grandes aeronaves civiles sean responsables del desarrollo o del resultado de tal investigación, o tengan acceso desde el primer momento a tal investigación.

Cuando resulte razonable para una Parte creer que otros apoyos indirectos proporcionados por un Gobierno están dando como resultado reducciones identificables de los costes de las grandes aeronaves civiles, las Partes celebrarán consultas con vistas a cuantificar tales reducciones e incluirlas en el cálculo mencionado anteriormente.

Los beneficios de un apoyo indirecto derivados de la tecnología obtenida a través de la investigación y desarrollo de financiación estatal o mediante otros programas gubernamentales se calcularán, normalmente, en términos de reducción del coste de la investigación y el desarrollo y en la reducción del coste del equipo de producción o la tecnología del proceso de producción.

Artículo 6

Empréstitos para propósitos generales

Las Partes no asumirán responsabilidad alguna por los empréstitos específicos que los fabricantes de aeronaves hagan o pongan a la disposición, mediante préstamos directos, garantías o de otra forma, de las compañía aéreas, salvo a través de financiación oficial de créditos de exportación compatibles con el Entendimiento del Sector de Grandes Aeronaves del Entendimiento sobre Financiación Oficial para la Exportación de la OCDE.

Artículo 7

Aportaciones de capital

Las aportaciones de capital quedan excluidas del ámbito del presente Acuerdo. No obstante, las aportaciones de capital no se proporcionarán de manera que se menoscaben las disposiciones del Acuerdo.

Artículo 8

Transparencia

8.1 **Las Partes intercambiarán, en la medida necesaria para garantizar la aplicación efectiva del presente Acuerdo, y con carácter regular y sistemático, toda la información pública del tipo de la que los Gobiernos proporcionan a sus respectivas Asambleas Nacionales elegidas en relación con los asuntos que cubren el presente Acuerdo y sus Anexos. Tal información pública incluirá como mínimo la cantidad total de apoyo estatal para nuevos proyectos de creación y su participación en los costes totales de desarrollo, datos globales sobre desembolsos y reembolsos relativos a apoyos estatales directos para programas de aeronaves comerciales, las cifras de venta anuales del sector económico de las aeronaves civiles tal como se especifica en el punto 5.b del artículo 8 y las sumas globales de los beneficios indirectos identificables recibidos por los fabricantes de grandes aeronaves civiles.**

8.2 **Además, y con relación a los compromisos adquiridos anteriormente por los Gobiernos para programas de grandes aeronaves civiles de los descritos en el artículo 2, las Partes en el presente Acuerdo proporcionarán por separado una lista completa de los compromisos semejantes que hayan adquirido, ya desembolsados o comprometidos, incluyendo información sobre el tipo de obligación de reembolso y el período de reembolso programado. Asimismo, cada Gobierno que proporcione estos apoyos deberá notificar a la otra Parte los desembolsos anuales y los reembolsos relativos a estos programas sobre una base global. Además, una Parte deberá notificar a la otra Parte en el presente Acuerdo cualquier cambio que altere haciéndolas más favorables para el recipiendario las condiciones de tales compromisos de apoyo, incluyendo: los cambios en el plazo de reembolso; el no reembolso del apoyo, o la reducción de los reembolsos programados.**

8.3 **Además, y con respecto a futuros programas de grandes aeronaves civiles, las Partes proporcionarán, en el momento del compromiso del Gobierno, la información específica siguiente relativa al apoyo a la creación para cada uno de los Gobiernos que proporcionan tal apoyo:**

- **la cuantía total del apoyo estatal;**

- **la parte del apoyo estatal como porcentaje del coste total de desarrollo estimado;**

- los beneficios previstos para el Estado;

- el período de reembolso del apoyo estatal programado;

- el número de aeronaves previsto sobre el cual se basan los cálculos hechos de conformidad con el punto 2 del artículo 4.

8.4 Durante las consultas previstas en el artículo 11 del presente Acuerdo, las Partes intercambiarán información sobre compromisos y apoyo del gobierno para cada uno de los gobiernos que proporcionan tal apoyo, incluyendo, aunque no limitándose a:

- cualquier cambio que altere las condiciones haciéndolas más favorables para el recipiendario, entre otros, los cambios en el plazo de reembolso; el no reembolso del apoyo o la reducción de los reembolsos programados (ya sea mediante reembolso fijo o reembolso de derechos);

- los desembolsos y reembolsos anuales, sobre la base de los programas uno por uno, para nuevos programas iniciados de conformidad con el artículo 4. Tal información deberá proporcionarse en la primera consulta ordinaria que tenga lugar al menos doce meses después del final del año en el cual se hagan los desembolsos y los reembolsos.

8.5 Durante las consultas previstas en el artículo 11,

a) las Partes proporcionarán, sobre una base anual, información sobre las nuevas actividades de investigación y desarrollo financiadas por el gobierno, emprendidas o iniciadas durante el año anterior y sobre los proyectos de investigación y desarrollo que estén en curso en el área aeronáutica, incluyendo detalles de los programas uno por uno sobre aquellos proyectos en los cuales participen fabricantes de grandes aeronaves civiles. Se incluirá información sobre el área de actividad y la cuantía de la financiación del gobierno para tales proyectos.

b) las Partes proporcionarán información sobre los beneficios identificables derivados de apoyos indirectos para cada programa de grandes aeronaves civiles.

Esto incluirá el resarcimiento por programa que se reciba de los fabricantes de grandes aeronaves civiles. Se proporcionará la siguiente información específica, con carácter anual, para cada uno de los gobiernos que proporcionan tal apoyo:

1) la cifra de ventas anual de la industria de aeronaves civiles en la Parte de que se trate en relación con los productos cubiertos por el presente Acuerdo;

2) la cifra de ventas anual en relación con los productos cubiertos por el Acuerdo de cada una de las empresas de la Parte de que se trate que fabrique productos cubiertos por el Acuerdo; y

3) la cuantía total de beneficios indirectos tal como se definen en el punto 2 del artículo 5 para la industria de aeronaves civiles en relación con los productos cubiertos por el Acuerdo y para cada una de las empresas que participan en la fabricación de tales productos.

8.6 En caso de que una Parte considerara que es necesaria más información directamente relacionada con la aplicación de las disposiciones del Acuerdo, se facilitará esta información, previa solicitud debidamente justificada.

8.7 En el momento del compromiso de más apoyo al desarrollo, las Partes deberán, previa solicitud debidamente motivada, proporcionar información sujeta a un derecho de propiedad sobre la evaluación crítica de proyecto en la medida en que esté relacionada con las disposiciones del punto 1 del artículo 4.

8.8 Cualquier información que no sea del dominio público y que pueda facilitar una de las Partes se considerará, a petición de la Parte que proporciona la información, como sujeta a un derecho de propiedad. Cualquier recipiendario podrá tomar todas las medidas necesarias para garantizar que la información así clasificada no sea revelada a nadie fuera de ese gobierno incluso después de la expiración o de la rescisión del presente Acuerdo. Además, no se podrá utilizar información sujeta a un derecho de propiedad en posibles controversias comerciales excepto a los efectos de los debates y las decisiones internos del gobierno de carácter confidencial en relación con la aplicación del Acuerdo.

8.9 A menos que se indique lo contrario, las Partes deberán intercambiar la información especificada anteriormente sobre una base anual. Cualquier desacuerdo relativo a la información que hay que facilitar con arreglo a este artículo deberá resolverse mediante las consultas previstas en el artículo 11.

8.10 Las Partes facilitarán información sobre cualquier nueva aportación de capital o cualquier cambio en la situación de los activos realizados por los Gobiernos en relación con las empresas dedicadas a la producción de aeronaves civiles, incluidos la cantidad y el tipo del capital proporcionado.

8.11 Las Partes instarán a las empresas dedicadas a la fabricación de grandes aeronaves civiles a que den cada vez mayor publicidad a los resultados financieros parciales de sus operaciones de aeronaves civiles separando la información sobre operaciones de aeronaves militares y aeronaves civiles y adoptando líneas de información financiera sobre la actividad comercial. Estos resultados financieros parciales deberían incluir como mínimo información sobre procedencia y utilización de los fondos e incluir información específica sobre los ingresos, productos de la explotación, activos netos, inversiones de capital y aportaciones de capital estatal.

8.12 Ningún punto del presente Acuerdo se podrá interpretar como exigencia para cualquier Parte contratante de proporcionar cualquier información cuya revelación considere contraria a sus intereses esenciales de seguridad.

Artículo 9

Circunstancias excepcionales

9.1 En caso de que, como resultado de una situación imprevista o excepcional, la supervivencia de una parte importante de las actividades de fabricación de aeronaves civiles en una de las Partes (1) y la continuidad de la viabilidad financiera de la empresa o la división de una empresa responsable de tal fabricación de aeronaves civiles sean puestas en peligro, esa Parte podrá no aplicar temporalmente las disposiciones del presente Acuerdo. En ese caso, esa empresa o división informará públicamente sobre los resultados financieros parciales de las operaciones de aeronaves civiles (2). No podrá sin embargo alegarse esta excepción respecto de las normas que se aplican a la iniciación de nuevos programas de aeronaves civiles tal como se especifica en el artículo 4.

9.2 La Parte de que se trate notificará sus intenciones a la otra Parte y le ofrecerá la oportunidad de celebrar consultas previas a menos que se impidan hacer razones legales y, en cualquier caso, notificará a la otra Parte inmediatamente las razones por las que se acoge a este artículo y revelará completamente las medidas específicas que ha adoptado, especificando la cantidad y la naturaleza de las medidas, y su duración prevista.

9.3 Las medidas específicas adoptadas por una de las partes de conformidad con el presente artículo:

a) se limitarán en ámbito y duración a la medida estrictamente necesaria para solucionar las dificultades mencionadas en el apartado 1;

b) se establecerán de tal manera que la compañía beneficiaria pueda volver lo más rápidamente posible a la viabilidad comercial;

c) tendrán debidamente en cuenta las posibles implicaciones para otros fabricantes de grandes aeronaves civiles y evitarán causar una baja de precios en el mercado mundial de aeronaves civiles por fabricar más unidades para las cuales no existe un pedido en firme.

9.4 En caso de que, previas consultas con arreglo al artículo 11, una de las Partes determinara que las medidas tomadas en virtud de este artículo socavan de manera importante los objetivos del presente Acuerdo, podrá suspender algunas o todas las disposiciones del presente Acuerdo o rescindirlo dentro del plazo de 15 días después de la celebración de las consultas.

Artículo 10

Evitación de conflictos y procedimientos comerciales

10.1 Las Partes tratarán de evitar cualquier conflicto comercial sobre asuntos cubiertos por el presente Acuerdo ([3]).

10.2 Las Partes no iniciarán ninguna acción por iniciativa propia con arreglo a su legislación comercial nacional con respecto a los apoyos estatales concedidos de conformidad con el presente Acuerdo mientras esté en vigor el presente Acuerdo. No obstante, nada de lo previsto en este apartado podrá impedir a una de las Partes que revoque el presente Acuerdo a causa de un incumplimiento por la otra Parte.

10.3 Con el fin de evitar conflictos comerciales, se alentará firmemente a las partes privadas para que soliciten la utilización de las disposiciones del artículo 11 para resolver cualquier controversia sobre asuntos cubiertos por el presente Acuerdo. En caso, no obstante, de que algún particular solicitara que se adopten medidas en virtud de una legislación nacional sobre asuntos cubiertos por el presente Acuerdo, el gobierno del peticionario deberá informar inmediatamente a la otra parte y ofrecerle celebrar consultas con arreglo a lo previsto en el artículo 11. La parte en contra de la cual se adopten dichas medidas tendrá la posibilidad bien de suspender la aplicación de algunas de las disposiciones del presente Acuerdo o de rescindir el Acuerdo 15 días después de la celebración de las consultas.

10.4 Durante el desarrollo de cualquier investigación de alegaciones comerciales relativas a los productos cubiertos por el presente Acuerdo que haya sido iniciada en virtud de la legislación comercial nacional como resultado de peticiones privadas, las Partes, de conformidad con su propia legislación, podrán tener en cuenta las quejas relativas al cumplimiento de las condiciones del presente Acuerdo.

Artículo 11

Consultas

11.1 Las Partes celebrarán regularmente consultas y, en cualquier caso, por lo menos dos veces al año, para garantizar el correcto funcionamiento del presente Acuerdo.

11.2 Cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas sobre cualquier aspecto relacionado con el funcionamiento del presente Acuerdo. Tales consultas deberán celebrarse a más tardar 30 días después de la fecha en la que se reciba la solicitud.

11.3 Las Partes convienen en tratar de resolver cualquier controversia dentro de un plazo de tres meses después de la fecha de la solicitud inicial de consultas. Las consultas no se considerarán concluidas, a efectos de los artículos 8 y 9 del presente Acuerdo, antes de que haya expirado este período de 3 meses.

Artículo 12

Acuerdo del GATT sobre el Comercio de Aeronaves Civiles

12.1 Las Partes propondrán conjuntamente a otros signatarios del Acuerdo de Aeronaves que se incorporen en el Acuerdo del GATT antes citado normas similares a las establecidas en el presente Acuerdo y la nota interpretativa que figura en el Anexo I. Asimismo, las Partes propondrán que las disposiciones relativas a la solución de conflictos, mejoradas por convenio en la Ronda Uruguay, se utilicen para resolver cualquier controversia que pueda surgir de la aplicación del nuevo Acuerdo de Aeronaves.

12.2 Las Partes se esforzarán en la mayor medida posible por garantizar que estas normas u otras similares se incorporen en el Acuerdo de Aeronaves o sean adoptadas por los signatarios más importantes en la fecha más próxima posible, y también por ampliar el ámbito de las disposiciones del presente Acuerdo a todos los productos que incluye el Acuerdo de Aeronaves.

12.3 En caso de que no se haya conseguido en el plazo de un año la multilateralización, las Partes revisarán la cuestión de continuar aplicando el presente Acuerdo bilateral.

Artículo 13

Disposiciones finales

13.1 El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de su aceptación por ambas partes.

13.2 El presente Acuerdo podrá ser modificado por consentimiento mutuo de las Partes para tener en consideración cualquier nueva situación que pueda surgir, e inclusive posibles modificaciones del Acuerdo de Aeronaves.

13.3 Un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo cualquiera de las Partes podrá retirarse del Acuerdo. En caso de que una de las Partes desee retirarse del presente Acuerdo deberá comunicar sus intenciones por escrito a la otra Parte. La retirada tendrá efecto 12 meses después de la fecha en la cual se reciba la notificación.

ANEXO I

INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 4 DEL ACUERDO DEL GATT SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES POR LOS SIGNATARIOS DEL ACUERDO

En el artículo 4 del Acuerdo del GATT sobre Comercio de Aeronaves Civiles ("el Acuerdo") se contemplan tres cuestiones específicas:

-- las adquisiciones dirigidas por los gobiernos (apartado 2)

-- los subcontratos obligatorios (apartado 3)

-- los incentivos (apartado 4)

ARTÍCULO 4.1

En el apartado 1 del artículo 4 se establece el principio general, aplicable en todo el artículo 4, de que los compradores de aeronaves civiles(4) podrán seleccionar libremente sus proveedores basándose en factores tecnológicos comerciales.

ARTÍCULO 4.2 (Adquisiciones dirigidas por los gobiernos)

Este apartado establece que "los signatarios no podrán exigir a las compañías aéreas, a los fabricantes de aeronaves, u otras entidades que adquieran aeronaves civiles, ni podrán ejercer una presión no razonable sobre ellos, para adquirir aeronaves civiles de una fuente determinada, lo que crearía una discriminación contra los proveedores por parte de cualquier signatario".

Esto significa que los signatarios deberán abstenerse de imponer políticas de preferencia en favor o en contra de los proveedores de uno o más signatarios.

Queda asimismo prohibida cualquier presión gubernamental no razonable relativa a la selección de proveedores por las líneas aéreas, los fabricantes de aeronaves u otras entidades que adquieran aeronaves civiles "compradores"). Se entenderá por "presión no razonable" cualquier acción que favorezca los productos de los proveedores, o que influya en las decisiones de adquisición de tal manera que se cree una discriminación contra los proveedores de cualquier otro signatario.

Los signatarios acuerdan que lo que se expone a continuación son ejemplos de prácticas que no se equiparan al ejercicio de presión no razonable:

---

(4) A efectos del Anexo, "aeronaves civiles" se definen como en el artículo 1 del Acuerdo del Gatt sobre el Comercio de Aeronaves Civiles.

-- la participación de representantes o antiguos representantes del gobierno en las juntas de compradores de propiedad gubernamental total o parcial, parcial, pero únicamente si actúan en nombre del mejor interés comercial del comprador de que se trate, y no influyen en las decisiones de adquisición de tal manera que se cree una discriminación en contra de los proveedores de cualquier otro signatario.

-- las decisiones del gobierno relativas a asuntos de seguridad y de medio ambiente.

ARTÍCULO 4.3 (Subcontratos obligatorios)

La primera frase establece que los "signatarios acuerdan que la adquisición de los productos cubiertos por el Acuerdo deberá hacerse basándose únicamente en un precio, una calidad y unas condiciones de entrega competitivos". Esto significa que los signatarios no podrán intervenir para obtener un trato de favor para determinadas empresas y que no se injerirán en la selección de los proveedores en una situación en que están compitiendo proveedores de diferentes signatarios.

Al hacer hincapié en que los únicos factores que deberán tenerse en cuenta en las decisiones de adquisición son el precio, la calidad y las condiciones de entrega, los signatarios acuerdan que el artículo 4.3 no permite compensaciones por mandato del gobierno. Además, no exigirán que otros factores, tales como la subcontratación, sean una condición o una consideración para la venta. Específicamente, un signatario podrá no requerir que un proveedor deba proporcionar compensación, tipos o cantidades específicas de oportunidades comerciales, u otros tipos de compensación industrial.

Por consiguiente, los signatarios no impondrán condiciones que exijan que los subcontratistas o proveedores sean de un origen nacional determinado.

La segunda frase de este apartado establece que "juntamente con la aprobación o adjudicación de contratos o adquisiciones para productos cubiertos por el presente Acuerdo, todo signatario podrá ... exigir que a sus empresas cualificadas se les facilite el acceso a oportunidades comerciales sobre una base competitiva y en condiciones no menos favorables que las disponibles para las empresas de otros signatarios. Esto significa que un signatario podrá exigir que el fabricante no discrimine contra las empresas cualificadas del signatario con respecto a cualesquiera oportunidades de licitación y a la evaluación de cualesquiera ofertas competitivas hechas por estas empresas.

ARTÍCULO 4.4 (Incentivos)

En este apartado se establece que los "signatarios acuerdan tratar de no añadir incentivos a cualquier tipo de venta o adquisición de aeronaves civiles de cualquier procedencia particular que pudieran crear discriminación contra los proveedores de cualquier signatario".

Esto significa que los signatarios deberán abstenerse de utilizar vínculos negativos o positivos entre la venta o adquisición de aeronaves civiles y otras políticas o decisiones gubernamentales que pudieran influir en tal venta o adquisición cada vez que se establece una competencia entre proveedores de signatarios. A continuación se ofrece una lista ilustrativa acordada, no exhaustiva, de tales incentivos prohibidos:

- derechos y restricciones relativos a la industria de la aeronavegación tales como derechos de aterrizaje o de rutas.

- políticas y programas económicos generales, tales como políticas de importación, medidas destinadas a introducir cambios en desequilibrios de la balanza comercial bilateral, políticas relativas a los trabajadores extranjeros o reprogramación de la deuda.

- programas y políticas de asistencia al desarrollo, tales como ayuda en forma de subvención, préstamos y financiación de infraestructura; se entenderá que la utilización de tal asistencia para la adquisición de aeronaves civiles no entra dentro de esta categoría en la medida en que la concesión de estos fondos no lleva como condición el que tal adquisición tenga lugar.

- programas y políticas de defensa y seguridad nacional.

No obstante lo dispuesto en el artículo 4.3, esto quiere decir también que los signatarios no deberán intervenir de ninguna manera, ni ejercer ninguna presión directa o indirecta en otros gobiernos o en ninguna entidad que adopte decisiones de adquisición, incluido el establecimiento de cualquier vínculo de carácter negativo o positivo entre una decisión relativa a la adquisición de aeronaves civiles y cualquier otro asunto o medida en cualquier otra área que pueda afectar al interés del país importador.

ARTÍCULO 4.2 Y 4.4 (Reclamaciones políticas)

Ninguno de los participantes de los signatarios en el proceso de toma de decisiones políticas en el ámbito nacional podrá adoptar ninguna medida, incluidas, aunque no únicamente, las reclamaciones políticas, ejercer presión u ofrecer incentivos a otros gobiernos o compañías aéreas extranjeros, lo cual sería contrario al artículo 4 tal como se interpreta en el presente Anexo. Los signatarios deberán señalar a la atención de dichos participantes la interpretación del artículo 4, y deberán también hacer el mayor esfuerzo posible para garantizar que los participantes no adoptan ninguna medida de esta índole.

ANEXO II

A los efectos del presente Acuerdo, se aplicarán las siguientes definiciones:

1. **"grandes aeronaves civiles"**

   Respecto a las aeronaves producidas en los EEUU por los fabricantes de grandes aeronaves civiles existentes y en la Comunidad Europea por el Consorcio Airbus, o las entidades que le sucedan, 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 del Acuerdo de Aeronaves, que estén destinados al transporte de pasajeros y de carga, y tengan 100 o más plazas para pasajeros o su equivalencia en configuración para carga.

2. **Se entenderá por "modelo derivado" un modelo de aeronave cuyos elementos de diseño principales se derivan de un modelo anterior de aeronave.**

3. **"Coste total de desarrollo" tal como se menciona en el punto 2 del artículo 4.**

   Los siguientes elementos de coste, en que se haya incurrido con anterioridad a la fecha de certificación, son los que pueden tomarse en consideración al evaluar el "coste total de desarrollo" a que se refiere el punto 2 del artículo 4.

- diseño preliminar

- diseño de ingeniería

- pruebas de túnel de viento, estructuras, sistemas y de laboratorio

- simuladores de ingeniería

- trabajo de creación de equipo, excepto el trabajo financiado directamente por los fabricantes de equipo y de motores

- ensayos de vuelo, incluyendo apoyo asociado en tierra, y los análisis necesarios para obtener la certificación

- documentación necesaria para la certificación

- coste de fabricación de prototipos y aviones de ensayo, incluyendo los recambios y las modificaciones que sean necesarias para obtener la certificación, menos el valor justo de mercado estimado de las aeronaves de vuelo una vez reacondicionadas

- artefactos y herramientas, excepto maquinaria, para utilización en programas específicos.

4. "producción"

Todas las actividades de fabricación, comercialización y ventas distintas de las descritas en el anterior punto 3 con excepción de la financiación oficial mediante crédito a la exportación que no sea contraria al Entendimiento del Sector de Grandes Aeronaves del Entendimiento sobre Financiación Oficial a la Exportación de la OCDE.

5. "Apoyo estatal indirecto"

Apoyo financiero proporcionado por un Gobierno o por cualquier organismo público dentro del territorio de una de las Partes para aplicaciones aeronáuticas, incluyendo la investigación y el desarrollo, los proyectos de demostración y la creación de aeronaves militares, que aportan un beneficio identificable a la creación o fabricación de uno o más programas específicos de grandes aeronaves civiles.

6. Por "apoyo estatal directo" se entenderá cualquier apoyo financiero proporcionando por un gobierno o por cualquier organismo público dentro del territorio de una de la Partes, que se proporcione:

(1) para programas específicos de grandes aeronaves civiles o modelos derivados, o

(2) a empresas específicas en la medida en que se beneficien de manera directa los programas de grandes aeronaves civiles o los modelos derivados.

7. Por "pago de derechos" se entenderá el reembolso de una cantidad previamente determinada de apoyo al desarrollo por aeronave entregada.

Nota de pie de página nº 1

A los efectos de este apartado, se entenderá que el término "Partes" incluye a cualquiera de los Estados miembros de la CE individualmente.

Nota de pie de página nº 2

Estos resultados financieros parciales incluirían como mínimo información sobre procedencia y utilización de los fondos incluyendo información específica sobre ingresos, producto de la explotación, activos netos, inversión de capital y aportaciones de capital estatal.

Nota de pie de página nº 3

Las medidas con respecto a "asuntos cubiertos por el presente Acuerdo" se refieren a las actividades comerciales relacionadas con el apoyo estatal directo o indirecto tal como se define en el presente Acuerdo. No incluyen medidas relacionadas con el dumping, la protección de la propiedad intelectual, o la legislación antimonopolio o de competencia.

Nota de pie de página nº 4

A efectos del presente Anexo, las "aeronaves civiles" se definen como en el artículo 1 del Acuerdo sobre Comercio de Aeronaves Civiles.

ISSN 0257-9545

COM(92) 222 final

DOCUMENTOS

ES 07

N° de catálogo : CB-CO-92-232-ES-C

ISBN 92-77-44488-6

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo