COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(92)222 final

Bruxelas, 25 de Maio de 1992

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à conclusão de um acordo entre a Comunidade Económica Europeia e os Estados Unidos da América respeitante ao comércio de grandes aeronaves civis

(apresentada pela Comissão)

Exposição dos motivos

1. Pela Decisão de 4 de Fevereiro de 1991, o Conselho autorizou a Comissão a iniciar negociações quer com os Estados Unidos da América, quer com outras Partes no Acordo relativo ao Comércio de Aeronaves Civis do GATT, no sentido de serem concluídos novos acordos que rejam o comércio de aeronaves civis.

2. Em conformidade com a referida decisão e com as directrizes de negociação pormenorizadas adoptadas pelo Conselho e em consulta com o Comité do artigo 113, a Comissão realizou negociações com os Estados Unidos, das quais resultou, em 31 de Março de 1992, o acordo em anexo.

3. O acordo em anexo corresponde em larga medida a todos os pontos previstos nas directrizes de negociação. Em especial, o âmbito do acordo foi circunscrito às grandes aeronaves civis. A este respeito e visto não ter sido possível chegar a uma definição satisfatória da capacidade em termos de lugares, são expressamente referidas às aeronaves produzidas na Comunidade pelo consórcio Airbus. Além disso, a Comissão considera que foi introduzido um conjunto equilibrado que abrange simultaneamente o apoio directo e indirecto.

4. No artigo 12º do Acordo, tanto os Estados Unidos como a Comunidade reafirmam a sua determinação em proceder a uma revisão do Acordo sobre Aeronaves do GATT. Tal como previsto na decisão do Conselho acima mencionada, a Comissão espera agora que este processo multilateral seja iniciado de imediato em colaboração com o Governo dos Estados Unidos.

PROPOSTA DE DECISÃO DO CONSELHO
relativa à conclusão do Acordo entre
a Comunidade Económica Europeia
e o Governo dos Estados Unidos da América
respeitante ao comércio de grandes aeronaves civis

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 113º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando que o Acordo relativo ao comércio de grandes aeronaves civis negociado entre a Comunidade Económica Europeia e o Governo dos Estados Unidos da América, em Bruxelas, em 31 de Março de 1992, deve ser aprovado,

DECIDE :

Artigo 1º

O Acordo entre a Comunidade Económica Europeia e o Governo dos Estados Unidos da América relativo ao comércio de grandes aeronaves civis é aprovado em nome da Comunidade.

O texto do Acordo acompanha a presente decisão.

Artigo 2º

O Presidente do Conselho é autorizado a designar a pessoa habilitada a assinar o Acordo acima referido para efeitos de vincular a Comunidade.

Feito em Bruxelas

Pelo Conselho

O Presidente

Acordo
relativo à aplicação do Acordo GATT
ao Comércio de Aeronaves Civis

Entre a Comunidade Económica Europeia (a seguir designada "a CE") e o Governo dos Estados Unidos da América (a seguir designados "os EUA") sobre o comércio de aeronaves civis de grande capacidade.

Reconhecendo a necessidade de promover um quadro mais favorável para o comércio internacional de aeronaves civis de grande capacidade e de reduzir as tensões comerciais nesta área.

Reconhecendo que as normas do Acordo do GATT sobre o Comércio de Aeronaves Civis devem ser reforçadas com vista a reduzir progressivamente o papel do apoio do Estado.

Recordando os princípios e os objectivos acordados por representantes dos EUA e da CE na sua reunião realizada em Londres, em 27 de Outubro de 1987.

Prosseguindo o seu objectivo comum de evitar distorções comerciais resultantes de um apoio oficial directo ou indirecto, ao desenvolvimento e à produção de aeronaves civis de grande capacidade e de aprovar normas mais rígidas para este apoio, bem como de incentivar a adopção, destas normas a nível multilateral, no âmito do GATT;

Salientando a sua intenção de agir sem prejuízo dos seus direitos e obrigações no âmbito do GATT e de outros acordos multilaterais negociados sob os auspícios do GATT;

A CE E OS EUA ACORDARAM:

Artigo 1º

Aquisições controlados pelo Estado, subcontratos obrigatórios e Incentivos

No que respeita às questões relativas ao artigo 4º do Acordo GATT sobre o Comércio de Aeronaves Civis ("Acordo sobre Aeronaves"), as Partes acordam em agir em conformidade com a nota interpretativa do artigo 4º do Acordo sobre Aeronaves, que consta do Anexo I ao presente Acordo.

Artigo 2º

Compromissos anteriores do Estado.

O apoio oficial a programas em curso relacionados com aeronaves civis de grande capacidade, concedido antes da data de entrega em vigor do

presente Acordo, não está abrangido pelas disposições do mesmo, salvo disposição em contrário. Os termos e as condições em que esse apoio é concedido não devem ser alterados de modo a torná-lo mais favorável para os beneficiários; contudo, alterações de pouca importância não serão consideradas incompatíveis com a presente disposição.

Artigo 3º

Apoio à Produção

A partir da data de entrada em vigor do presente Acordo, as Partes não concederão nenhum apoio oficial directo à produção de aeronaves civis de grande capacidade, além do que foi já formalmente autorizado. Esta proibição é aplicável tanto a programas já existentes, como a programas futuros.

Artigo 4º

Apoio ao Desenvolvimento

1. Os Estados apenas prestarão apoio ao desenvolvimento de um novo programa relativo a aeronaves civis de grande capacidade, quando uma avaliação crítica do projecto, baseada em estimativas prudentes, tiver demonstrado que existem possibilidades consideráveis de reembolso de todos os custos relativos a esse apoio, no prazo de dezassete anos a contar da data do primeiro desembolso, tal como definidos pelo no nº 2 do artigo 6º do Código da Aeronáutica, incluindo o reembloso dos apoios oficiais, nos termos e condições abaixo indicados.

2. A partir da data de entrada em vigor do presente Acordo, o apoio oficial concedido por uma das Partes ao desenvolvimento de novos programas relativos a aeronaves civis de grande capacidade, ou afins, não deverá exceder:

a) 25% do custo total de desenvolvimento desse programa estimado aquando da assunção do compromisso (ou dos custos de desenvolvimento reais, caso sejam inferiores); os pagamentos de "royalties" relativos a esta fracção serão definidos aquando da autorização do apoio ao desenvolvimento, de modo a reembolsar essa ajuda a uma taxa de juro não inferior ao custo dos empréstimos contraídos junto do Estado, o mais tardar dezassete anos após o primeiro desembolso,

mais

b) 8 por cento do custo total de desenvolvimento desse programa estimado aquando da assunção do compromisso (ou dos custos de desenvolvimento reais, caso sejam inferiores); os pagamentos de "royalties" relativos a esta fracção serão definidos aquando da autorização do apoio ao desenvolvimento, de modo a reembolsar essa ajuda a uma taxa de juro não inferior ao custo dos empréstimos contraídos junto do Governo, acrescido de 1 por cento, o mais tardar dezassete anos a contar do primeiro desembolso.

Estes cálculos serão efectuados com base nas previsões de entregas de aeronaves efectuadas aquando da avaliação do projecto.

3. Os pagamentos de "royalties" por aeronave serão calculados aquando da autorização do apoio ao desenvolvimento, de modo a serem reembolsados na seguinte base:

a) 20 por cento dos pagamentos globais calculados nos termos do nº 2 do artigo 4º. são pagáveis com base na entrega de um certo número de aeronaves correspondente a 40 por cento das entregas previstas;

b) 70 por cento dos pagamentos globais calculados nos termos o nº 2 do artigo 4º são pagáveis com base na entrega de um certo número de aeronaves correspondente a 85 por cento das entregas previstas.

Artigo 5º

Apoio oficial indirecto

1. As Partes devem tomar as medidas necessárias para garantir que o apoio oficial indirecto não confere vantagens desleais aos construtores de aeronaves civis de grande capacidade que dele beneficiam, nem conduz a distorções no comércio internacional de aeronaves civis de grande capacidade.

2. A partir da data de entrada em vigor do Acordo, os benefícios identificáveis para o desenvolvimento ou a produção de qualquer dos produtos por ele abrangidos, líquidos de eventuais reembolsos, resultantes de ajudas indirectas não devem exceder num ano:

a) 3 por cento do volume de negócios comercial anual da indústria aeronáutica civil na Parte em causa para os produtos abrangidos pelo presente Acordo, ou

b) 4 por cento do volume de negócios comercial anual de qualquer empresa na Parte em causa para os produtos abrangidos pelo presente Acordo.

3. Os benefícios do apoio indirecto devem ser considerados como existentes, quando se verifique uma redução identificável nos custos das aeronaves civis de grande capacidade, resultantes de acções de investigação e desenvolvimento financiadas pelo Governo no domínio aeronáutico, efectuadas após a entrada em vigor do presente Acordo.

Caso se possa demonstrar que os resultados da investigação e desenvolvimento foram colocados ao dispor dos fabricantes de aeronaves de grande capacidade de ambas as Partes, numa base não-discriminatória, os benefícios decorrentes de tal inovação tecnológica devem ser excluídos do cálculo previsto no nº 2. Pode no entanto, verificar-se existirem benefícios identificáveis quando os fabricantes de aeronaves de grande capacidade forem responsáveis ou tiverem acesso antecipado à condução ou resultados de tal investigação.

Caso uma Parte tenha motivos para acreditar que outros apoios indirectos por parte de um Governo se traduzem em reduções identificáveis nos custos das aeronaves civis de grande capacidade, as Partes devem consultar-se mutuamente, a fim de quantificarem tais reduções e de as incluir em nos cálculos referidos supra.

Os benefícios do apoio indirecto resultantes da tecnologia obtida através da investigação e desenvolvimento financiados pelo Estado ou através de outros programas oficiais, será normalmente calculada em termos de redução dos custos de investigação e desenvolvimento e da redução dos custos do equipamento de produção ou da tecnologia do processo de produção.

Artigo 6º

Empréstimos com objectivos gerais

As Partes não assumirão quaisquer responsabilidades no que se refere a empréstimos específicos que os fabricantes de aeronaves concedam, através de empréstimos directos, garantias ou outros, às companhias aéreas, ou coloquem ao dispor destas, excepto no que se refere aos financiamentos oficiais de créditos à exportação que sejam compatíveis com o Acordo sobre o sector das Aeronaves de Grande Capacidade concluído no âmbito do Convénio da OCDE sobre Financiamentos Oficiais à Exportação.

Artigo 7º

Injecções de Capital

As injecções de capital são excluídas do âmbito do presente Acordo. Contudo, as injecções de capital não se devem processar de um modo que prejudique as normas previstas no presente Acordo.

Artigo 8º

Transparência

1. A fim de assegurar uma execução eficaz do presente Acordo, as Partes trocarão, numa base regular e sistemática, todas as informações públicas do tipo das que os Governos transmitem aos seus respectivos parlamentos, relativas a matérias abrangidas pelo presente Acordo e seus Anexos. Tais informações incluirão, no mínimo, o montante total do apoio oficial a novos projectos de desenvolvimento, bem como a sua parte dos custos totais de desenvolvimento, os dados globais sobre desembolsos e reembolsos relativos a apoios oficiais directos a programas de aeronaves comerciais, os volumes de negócios comerciais anuais da indústria aeronáutica civil, tal como previsto no nº 5, alínea b), do presente artigo, bem como os montantes globais dos benefícios indirectos identificáveis recebidos pelos fabricantes de aeronaves civis de grande capacidade.

2. Além disso, no que se refere aos compromissos anteriores do Estado para programas relativos a aeronaves de grande capacidade previstos no artigo 2º, deve ser transmitida separadamente pelas Partes do presente Acordo uma lista completa de tais compromissos, tanto os desembolsados como os autorizados, incluindo informações sobre o tipo de obrigações de reembolso e o prazo de reembolso previsto. Os desembolsos e reembolsos anuais relativos a estes programas numa base global devem ser igualmente notificados às outras Partes pelo Governo que presta tais apoios. Além

disso, uma Parte deve notificar às outras quaisquer alterações que tornem os termos e condições de tais compromissos de apoio mais favoráveis para o beneficiário, incluindo: alterações no prazo de reembolso; não reembolso dos apoios ou diminuição dos reembolsos previstos.

3. Além disso, no que se refere aos futuros programas relativos a aeronaves de grande capacidade, as Partes devem transmitir, aquando da assunção do compromisso pelo Governo, as seguintes informações específicas respeitantes a apoios ao desenvolvimento para cada um dos Governos que presta tal apoio:

- o montante total do apoio oficial;

- a parte do apoio oficial expressa em percentagem dos custos totais de desenvolvimento estimados;

- os rendimentos previstos para o Estado;

- o prazo de reembolso previsto do apoio;

- o número previsto de aeronaves em que se baseiam os cálculos efectuados em conformidade com o nº 2 do artigo 4º.

4. No decurso das consultas previstas no artigo 11º do presente Acordo, as Partes trocarão informações sobre os compromissos e apoio do Estado, em relação a cada um dos Estados que concedem tal apoio, incluindo, nomeadamente, as seguintes:

- quaisquer alterações que tornem os termos e condições mais favoráveis para o beneficiário, incluindo: alterações no prazo de reembolso, não reembolso dos apoios ou diminuição dos reembolsos previstos (tanto através de reembolsos fixos ou de "royalties");

- os desembolsos e reembolsos anuais numa base por programa, no que se refere aos novos programas iniciados em conformidade com o artigo 4º}. Tais informações serão transmitidas aquando das primeiras consultas regulares a efectuar o mais tardar doze meses após o final do ano, durante o qual os desembolsos e reembolsos são efectuados.

5. No âmbito das consultas previstas no artigo 11º,

a) as Partes transmitirão, anualmente, informações sobre nova investigação e desenvolvimento financiados pelo Estado levados a cabo ou iniciados no ano anterior e sobre projectos de investigação e desenvolvimento no domínio aeronáutico, incluindo pormenores relativos a cada programa, sobre os projectos em que participam fabricantes de aeronaves civis de grande capacidade. Tais informações devem incluir dados sobre a área de actividade e o montante dos financiamentos governamentais de tais projectos.

b) as Partes transmitirão informações sobre os benefícios identificáveis decorrentes de apoios indirectos para cada programa de aeronaves civis de grande capacidade.

Tais informações devem incluir os reembolsos, por programa, recebidos dos fabricantes de aeronaves de grande capacidade. Devem ser transmitidas anualmente, as seguintes informações específicas, relativas a cada um dos Governos que presta tal apoio:

1. O volume de negócios comercial anual da indústria aeronáutica civil na Parte em causa, no que se refere aos produtos abrangidos pelo presente Acordo;

2. O volume de negócios comercial anual, no que se refere aos produtos abrangidos pelo presente Acordo, de cada empresa da Parte em causa que fabrique os produtos abrangidos pelo presente Acordo;

3. O montante total dos benefícios indirectos para a indústria aeronáutica civil, tal como definidos no nº 2 do artigo 5º, no que se refere aos produtos abrangidos pelo presente Acordo, relativamente a cada uma das empresas envolvidas no fabrico de tais produtos.

6. Caso uma Parte considere serem necessárias informações adicionais directamente relevantes para a execução das disposições do presente Acordo, tais informações serão transmitidas mediante apresentação de um pedido nesse sentido devidamente fundamentado.

7. As Partes devem, mediante apresentação de um pedido devidamente fundamentado, transmitir, aquando da assunção de compromissos relativos a novos apoios ao desenvolvimento, informações não patenteadas sobre a avaliação do projecto, na medida em que as mesmas estejam relacionadas com o disposto no nº 1 do artigo 4º.

8. Qualquer informação transmitida por uma Parte que não seja do domínio público será considerada, a pedido da mesma, como patenteada. Um Governo que receba tal informação deve adoptar todas as medidas necessárias para assegurar que tais informações não sejam divulgadas fora do Governo, mesmo após a caducidade ou a extinção do presente Acordo. Além disso, as informações patenteadas não devem ser utilizadas em possíveis disputas comerciais, excepto para efeitos de discussão interna confidencial do Governo e de adopção de decisões relativas à execução do presente Acordo.

9. As Partes devem, salvo disposição em contrário, trocar anualmente as informações referidas supra. Quaisquer diferendos relativos às informações a transmitir nos termos do presente artigo devem ser resolvidos através do processo de consultas previsto no artigo 11º.

10. As Partes devem transmitir informações sobre novas injecções de capital ou mudanças nas posições de capital efectuadas por Governos em empresas do sector da indústria aeronáutica civil, incluindo o montante e o tipo de capital provido.

11. As Partes incentivarão as empresas envolvidas na produção de aeronaves civis de grande capacidade a divulgarem os resultados financeiros analíticos das suas actividades no domínio da aeronáutica civil, através da separação dos dados sobre as operações de aeronáutica civil e militar e da adopção das normas que regem a apresentação de

contas pelas empresas. Estes resultados financeiros analíticos deverão incluir, no mínimo, informações sobre as fontes e a utilização dos fundos, incluindo informações específicas sobre os rendimentos, os rendimentos de exploração, os activos líquidos, o investimento de capital e as injecções de capital por parte do Estado.

12. O presente Acordo não poderá obrigar uma Parte Contratante a transmitir informações cuja divulgação considere contrária aos seus interesses essenciais de segurança.

Artigo 9º

Circunstâncias excepcionais

1. Quando, em resultado de uma situação excepcional não prevista, a sobrevivência de uma proporção significativa das actividades de fabrico de aeronaves civis numa das Partes (1) e a subsistência da viabilidade financeira da empresa ou de uma divisão de uma empresa responsável por tal fabrico de aeronaves civis for posta em perigo, essa Parte pode derrogar temporariamente as normas previstas no presente Acordo. Neste contexto, os resultados financeiros analíticas das operações de aeronáutica civil serão divulgados por essa empresa ou divisão (2). Contudo, esta derrogação não poderá ser invocada no que respeita às normas relativas ao início de novos programas de aeronáutica civil, nos termos do artigo 4º.

2. A Parte em causa notificará a outra Parte das suas intenções e proporcionará uma oportunidade para consultas prévias, a menos que esteja legalmente impedida de o fazer, e em todo o caso, notificará imediatamente a outra Parte das suas razões para invocar o presente artigo e divulgará totalmente as medidas específicas que adoptou, incluindo o montante e o carácter das medidas, bem como o seu período de vigência previsto.

3. As medidas específicas adoptadas por uma Parte nos termos do presente artigo devem:

a) Limitar-se, no âmbito e no período de vigência, ao estritamente necessário para remediar as dificuldades referidas no nº 1;

b) Ser concebidos de modo a que a empresa beneficiária retome, o mais breve possível, a sua viabilidade comercial;

c) Ter em devida conta as possíveis implicações para outros fabricantes de aeronaves civis de grande capacidade e evitar a depreciação de preços no mercado mundial de aeronaves civis através do fabrico de produtos para os quais não existe ainda uma encomenda confirmada.

---

(1) Para efeitos deste número, por "Partes" entende-se qualquer dos Estados-membros da CE.

(2) Estes resultados financeiros analíticas incluem, no mínimo, informações relativas a fontes e utilização de fundos, incluindo informações específicas sobre os rendimentos, os rendimentos de funcionamento, os activos líquidos, o investimento de capital e as injecções de capital por parte do Estado.

4. Se, após as consultas previstas no artigo 11º, uma Parte verificar que as medidas adoptadas nos termos do presente artigo prejudicam significativamente os objectivos do presente Acordo, a mesma tem o direito de suspender algumas ou todas as disposições do presente Acordo, ou pôr termo ao mesmo, no prazo de 15 dias a contar da conclusão das consultas.

Artigo 10º

Evitação de conflitos comerciais e de litígios

1. As Partes evitarão quaisquer conflitos comerciais sobre questões abrangidas pelo Presente Acordo (3).

2. As Partes não adoptarão medidas previstas nas suas respectivas leis comerciais no que se refere a apoios oficiais concedidos em conformidade com o presente Acordo, enquanto o mesmo estiver em vigor. Contudo, qualquer Parte pode denunciar o presente Acordo com fundamento no incumprimento pela outra Parte.

3. A fim de evitar conflitos comerciais, as Partes incentivarão fortemente as empresas privadas a utilizarem as disposições do artigo 11º para dirimirem quaisquer conflitos sobre questões abrangidas pelo presente Acordo. Contudo, caso os requerentes privados solicitem a adopção de medidas ao abrigo da legislação nacional sobre questões abrangidas pelo presente Acordo, o respectivo Governo deve informar imediatamente a outra Parte de tal facto e propor o início de consultas nos termos do artigo 11º. A Parte contra a qual tal acção é intentada tem o direito tanto de suspender a aplicação de algumas ou todas as disposições do presente Acordo ou de pôr termo ao mesmo no prazo de 15 dias a contar da conclusão das negociações.

4. Ao levarem a efeito quaisquer investigações sobre litígios comerciais relativos a produtos abrangidos pelo presente Acordo que tenham sido accionados nos termos da legislação nacional na sequência de pedidos privados, as Partes devem, em conformidade com as suas legislações nacionais, ter em conta as declarações relativas ao cumprimento do disposto no presente Acordo.

---

(3) As acções relativas a "matérias abrangidas pelo presente Acordo" referem-se a acções comerciais relacionadas com apoio directo ou indirecto do Estado, tal como definidas pelo presente Acordo. As mesmas não incluem acções relacionadas com o dumping, protecção de propriedade intelectual, legislação sobre os monopólios ou sobre a concorrência.

Artigo 11º

Consultas

1. As Partes consultar-se-ão regularmente, em todo o caso pelo menos duas vezes por ano, a fim de assegurar um funcionamento correcto do Acordo.

2. Uma Parte pode solicitar consultas sobre qualquer questão relacionada com o funcionamento do presente Acordo. Tais consultas serão efectuadas o mais tardar 30 dias a contar da data em que o pedido é recebido.

3. As Partes acordam em procurar resolver quaisquer diferendos no prazo de três meses a contar da data do pedido inicial de consultas. As consultas não serão consideradas como concluídas, para efeitos dos artigos 8º e 9º do presente Acordo, antes de decorrido este prazo de três meses.

Artigo 12º

Acordo do GATT sobre Comércio de Aeronaves Civis

1. As Partes proporão em conjunto a outros signatários do Acordo sobre Aeronaves, que sejam integradas no referido Acordo do GATT, normas idênticas às previstas no presente Acordo e na Nota Interpretativa que consta do Anexo I. As Partes proporão igualmente que as disposições relativas à resolução de litígios cujo reforço foi acordado no Uruguay Round sejam utilizadas para dirimir qualquer litígio que decorra da aplicação do novo Acordo sobre Aeronaves.

2. As Partes envidarão todos os esforços para assegurar que estas normas, ou outras semelhantes, sejam integradas no Acordo sobre Aeronaves ou adoptadas por importantes signatários do mesmo o mais brevemente possível, e para alargar o âmbito das normas previstas no presente Acordo a todos os produtos abrangidos pelo Acordo sobre Aeronaves.

3. Caso esta multilateralização não tenha sido conseguida no prazo de um ano, as Partes procederão à revisão da questão da continuação da aplicação do presente acordo bilateral.

Artigo 13º

Disposições finais

1. O presente Acordo entrará em vigor na data da sua aceitação por ambas as Partes.

2. O presente Acordo pode ser alterado por consentimento mútuo das Partes, a fim de ter em conta qualquer situação nova que se venha a verificar, incluindo possíveis alterações ao Acordo sobre Aeronaves.

3. Ambas as Partes poderão rescindir o presente Acordo, decorrido um ano após a entrada em vigor. Uma Parte queira rescindir o presente Acordo, deve notificar por escrito a outra Parte das suas intenções. A rescisão produzirá efeitos 12 meses após a data de recepção da notificação.

Anexo I

INTERPRETAÇÃO DO ARTIGO 4º DO
ACORDO DO GATT SOBRE O COMÉRCIO DE AERONAVES CIVIS
PELOS SIGNATÁRIOS DO PRESENTE ACORDO

O artigo 4º do Acordo do GATT sobre o Comércio de Aeronaves Civis ("o Acordo") refere-se a três aspectos específicos:

- aquisições controladas pelo Estado (número 2)

- subcontratos obrigatórios (número 3)

- incentivos (número 4)

Nº 1 do artigo 4º

O nº 1 consagra o princípio geral, válido para todo o artigo 4º, de que os compradores de aeronaves civis (4) devem ser livres de seleccionar os fornecedores com base em factores comerciais e tecnológicos.

Nº 2 do artigo 4º (Aquisições controladas pelo Governo)

Este número estipula que "os signatários não exigirão às companhias aéreas, aos fabricantes de aeronaves ou a outras entidades envolvidas na aquisição de aeronaves civis, nem exercerão quaisquer pressões não razoáveis sobre os mesmos, para adquirirem aeronaves civis junto de uma fonte específica de que resultaria uma discriminação contra fornecedores de outro signatário".

Isto significa que os signatários se devem abster de impor políticas de preferência a favor ou contra os fornecedores de um ou mais signatários.

São igualmente proibídas pressões governamentais não razoáveis relacionadas com a selecção de fornecedores pelas companhias aéreas, pelos fabricantes de aeronaves ou outras entidades envolvidas na aquisição de aeronaves civis ("compradores"). Por "pressões não razoáveis" entende-se quaisquer acções que favoreçam certos produtos de fornecedores ou que influenciem decisões de aquisição de um modo que implique discriminação contra fornecedores de outro signatário.

---

(4) Para efeitos do presente Anexo, "aeronave civil" é definida como no artigo 1º do Acordo do GATT sobre Comércio de Aeronaves Civis.

Os signatários acordam que os seguintes exemplos, são exemplos de práticas que não são consideradas como exercício de pressões não razoáveis.

- participação de representantes do Governo, ou de antigos representantes do Governo, nos conselhos de administração de compradores de que o Estado é inteira ou parcialmente titular mas apenas quando os mesmos agem no melhor interesse comercial do comprador em causa e não influenciam decisões de aquisição de um modo que cause discriminação contra os fornecedores de outro signatário.

- decisões governamentais relativas à segurança e à protecção do ambiente.

Nº 3 do artigo 4º (Subcontratos obrigatórios)

Na primeira frase declara-se que "os signatários acordam que a aquisição de produtos abrangidos pelo presente Acordo só deve ser efectuada com base em preços, qualidade e condições de entrega concorrenciais". Isto significa que os signatários não intervirão para obter um tratamento mais favorável para certas empresas e que não interferirão na selecção dos fornecedores nos casos em que concorrem fornecedores de vários países.

Ao realçar que os únicos factores que devem ser tidos em conta nas decisões de compra são o preço, a qualidade e as condições de entrega, os signatários acordam que o nº 3 do artigo 4º não permite compensações impostas pelo Governo. Não podem exigir além disso, que outros factores como, por exemplo, a subcontratação, sejam impostos como uma condição ou factor de venda. Mais especificamente, um signatário não pode exigir que um fornecedor deve dar compensações, tipos ou volumes específicos de oportunidades de negócio, ou quaisquer outros tipos de compensação industrial.

Deste modo, os signatários não imporão quaisquer condições que obriguem a que os subcontratantes ou os fornecedores sejam de certa nacionalidade.

Na segunda frase deste número declara-se que "em conjugação com a aprovação ou a adjudicação de contratos de fornecimentos relativos a produtos abrangidos pelo presente Acordo um signatário pode... exigir que seja dado acesso, às suas empresas qualificadas, a oportunidades de negócio numa base concorrencial e em termos não menos favoráveis que os concedidos às empresas de outros signatários". Isto significa que um signatário pode exigir que o fabricante não discrimine contra as empresas qualificadas desse mesmo signatário no que respeita a quaisquer oportunidades de concorrer a um contrato e à avaliação de quaisquer propostas concorrenciais apresentadas por essas empresas.

Nº 4 do artigo 4º (Incentivos)

Este número estipula que "os signatários acordam em evitar conceder incentivos de qualquer tipo para a venda ou aquisição de aeronaves civis de qualquer fonte específica dos quais resultaria discriminação contra os fornecedores de outro signatário".

Isto significa que os signatários se absterão de utilizar vínculos positivos ou negativos entre a venda ou a aquisição de aeronaves civis e outras decisões ou políticas governamentais que possam influenciar tal venda ou aquisição sempre que haja concorrência entre fornecedores dos países signatários. Os casos seguintes constituem uma lista acordadas meramente exemplificativa, do tipo de incentivos que são proibidos:

- direitos e restrições relacionados com a indústria da aviação, como, por exemplo, os direitos de aterragem ou de rota.

- programas e políticas económicas gerais, como por exemplo políticas de importação, medidas destinadas a alterar os desequilíbrios de comércio bilateral, políticas relativas aos trabalhadores estrangeiros ou ao reescalonamento da dívida.

- políticas e programas de ajuda ao desenvolvimento, como por exemplo ajuda mediante subvenções, empréstimos e financiamento de infra-estruturas; é acordado que a utilização de tais ajudas para aquisição de aeronaves civis não se integra nesta categoria na medida em que a concessão de tais fundos não é condição da realização de tais aquisições.

- programas e políticas de defesa e de segurança nacional.

Sem prejuízo do nº 3 do artigo 4º, isso significa igualmente que os signatários não intervirão de qualquer modo, nem exercerão pressões directas ou indirectas, sobre outros Governos ou qualquer entidade envolvida nas decisões de aquisição, incluindo o estabelecimento de qualquer vínculo, tanto de carácter positivo como negativo, entre as decisões relativas à aquisição de aeronaves civis e quaisquer outras questões ou acções noutra área que possam afectar os interesses do país de importação.

Nos 2 e 4 do artigo 4º (Declarações políticas)

Todos os participantes nos processos nacionais de decisão política dos países signatários não adoptarão quaisquer acções, nomeadamente declarações políticas, pressões ou incentivos a outros Governos ou empresas estrangeiras, que sejam contrárias ao artigo 4º tal como interpretado no presente Anexo. Os signatários chamarão a atenção dos participantes para a presente interpretação do artigo 4º, e envidarão todos os seus esforços para assegurar que os participantes não adoptem tais acções.

ANEXO II

Para efeitos do presente Acordo, são aplicadas as seguintes definições:

1. "Aeronaves civis de grande capacidade"

No que se refere a tais aeronaves produzidas nos EUA pelos actuais construtores de aeronaves civis de grande capacidade e na Comunidade Europeia pelo consórcio Airbus, ou pelas entidades que lhes sucedam, todas as aeronaves, tal como definidas no artigo 1º do Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis, excepto os motores tal como definidos no nº 1, alínea b), do artigo 1º do Acordo sobre Aeronaves, que sejam concebidas para o transporte de passageiros ou carga e que tenham 100 ou mais lugares de passageiros ou o seu equivalente na configuração para transporte de cargas.

2. "Derivado" significa um modelo de aeronave cujos principais elementos de concepção são retirados de um modelo de aeronave anterior.

3. "Custo total de desenvolvimento", tal como referido no nº 2 do artigo 4º.

Ao avaliar o "custo total de desenvolvimento" referido no nº 2 do artigo 4º podem ser tomados em consideração os seguintes custos incorridos antes da data de certificação.

- concepção preliminar

- concepção de engenharia

- túnel aerodinâmico, estrutura, sistema e testes de laboratório

- simuladores de engenharia

- trabalhos de desenvolvimento de equipamento, excepto no que respeita aos trabalhos directamente financiados por fabricantes de equipamento e motores

- testes de voo, incluindo o apoio em terra relativo aos mesmos, e análises necessárias para obter os certificados

- documentação necessária para a certificação

- o custo de fabrico de protótipos e de aeronaves de ensaio, incluindo as peças sobresselentes e as modificações necessárias para obter a certificação, descontado o valor justo de mercado estimado das aeronaves de voo após o seu equipamento

- gabaritos e ferramentas, excepto máquinas-ferramenta, destinadas a serem utilizadas em programas específicos.

4. "Produção"

Todas as actividades de fabrico, comercialização e venda que não as descritas no nº 3, excepto os financiamentos de créditos à exportação oficiais que sejam conformes ao Acordo sectorial relativo às aeronaves de grande capacidade do Convénio da OCDE relativo ao Financiamento Oficial de Exportações.

5. "Apoio oficial indirecto"

O apoio financeiro prestado por um Governo ou por uma autoridade pública do território de uma Parte destinado a ser utilizado no domínio aeronáutico, incluindo a investigação e o desenvolvimento, projectos de demonstração e o desenvolvimento de aeronaves militares, dos quais decorra um benefício identificável para o desenvolvimento ou a produção de um ou mais programas específicos relativos a aeronaves civis de grande capacidade.

6. "Apoio oficial directo" significa qualquer apoio financeiro prestado por um Governo ou por uma autoridade pública do território de uma Parte que se destine:

1) a programas específicos relativos a aeronaves civis de grande capacidade ou derivados, ou

2) a empresas específicas, na medida em que dele beneficiem programas relativos a aeronaves civis de grande capacidade ou derivados.

7. "Pagamentos em royalties" significa o reembolso de um montante previamente determinado de apoio ao desenvolvimento por aeronave entregue.

ISSN 0257-9553

COM(92) 222 final

DOCUMENTOS

PT **07**

N.° de catálogo : CB-CO-92-232-PT-C

ISBN 92-77-44496-7

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo