

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

TCA/M/11

22 de diciembre de 2000

(00-5641)

Comité del Comercio de Aeronaves Civiles

ACTA DE LA REUNIÓN CELEBRADA EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2000

Presidente: Sr. Didier Chambovey

1. El Comité del Comercio de Aeronaves Civiles (el "Comité") se reúne el 15 de noviembre de 2000.
2. El Comité adopta el siguiente orden del día:
 - A. EXAMEN DE LA SITUACIÓN DEL ACUERDO SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES DE 1979 EN EL MARCO DE LA OMC 2
 - B. EXAMEN DE LA NECESIDAD DE MODIFICAR EL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO CON RESPECTO A LOS "SIMULADORES DE MANTENIMIENTO EN TIERRA DE AERONAVES" 2
 - C. ACTUALIZACIÓN DE PARTIDAS DEL SA EN EL ANEXO RELATIVO A LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS DEL ACUERDO SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES Y AMPLIACIÓN DE LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS 4
 - D. ACTUALIZACIÓN DE PARTIDAS DEL SA EN EL ANEXO RELATIVO A LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS PARA INCORPORAR LOS CAMBIOS DEL SA QUE ENTRARÁN EN VIGOR EN 2002 9
 - E. SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN ADUANERA BASADO EN EL "USO FINAL" 10
 - F. COMUNICACIÓN DE ESTADÍSTICAS DE DATOS COMERCIALES 12
 - G. REGLAMENTO DE LA COMUNIDAD EUROPEA SOBRE AERONAVES Y EMISIONES SONORAS DE LOS MOTORES DE AERONAVES 13
 - H. CERTIFICACIÓN EN EUROPA DE LAS AERONAVES CIVILES DE LOS ESTADOS UNIDOS 13
 - I. AYUDA ESTATAL AL DESARROLLO DE GRANDES AERONAVES CIVILES 15
 - J. AYUDAS A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA BELGA MEDIANTE MECANISMOS DE TIPO DE CAMBIO 15
 - K. OTROS ASUNTOS 16
 1. **Legislación de los Estados Unidos "Air 21"** 16
 2. **Conflicto entre el Canadá y el Brasil sobre subvenciones a las aeronaves** 18
 - L. FECHA DE LA PRÓXIMA REUNIÓN ORDINARIA 19
 - M. ADOPCIÓN DEL INFORME ANUAL 19

A. EXAMEN DE LA SITUACIÓN DEL ACUERDO SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES DE 1979 EN EL MARCO DE LA OMC

3. El Presidente recuerda que en abril de 1999 envió a los Signatarios un proyecto de Protocolo relativo a las rectificaciones técnicas necesarias para incorporar el Acuerdo sobre Aeronaves al marco de la OMC; a partir de esa fecha, instó a los Signatarios a que adoptaran el proyecto de Protocolo de abril de 1999, siempre que se tratase de una transposición neutra que no modificara la actual relación del Acuerdo sobre Aeronaves con otros Acuerdos de la OMC, incluido el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. En la última reunión del Comité, celebrada en junio de 2000, los Signatarios no habían acordado aún adoptar este proyecto de Protocolo; y desde ese momento, no ha recibido indicación alguna de que las delegaciones hayan alcanzado un acuerdo sobre esta cuestión. Pregunta si está en lo cierto al considerar que los Signatarios todavía no han acordado la adopción del proyecto de Protocolo relativo a las rectificaciones técnicas.

4. El delegado de las Comunidades Europeas afirma que, lamentablemente, su apreciación es correcta.

5. El Presidente indica que está de más reiterar a los Signatarios que existen incertidumbres en cuanto a la situación jurídica del Acuerdo sobre Aeronaves, y que a ellos corresponde la decisión. Pregunta si es útil que el Comité vuelva continuamente sobre esta cuestión, o si debería eliminarse como punto ordinario del orden del día de la próxima reunión del Comité.

6. El delegado de los Estados Unidos manifiesta que su delegación considera que es fundamental examinar la rectificación del Acuerdo, y que el Presidente viene señalando la importancia de esa tarea desde hace varios años. Afirma que esta cuestión debería seguir figurando en el orden del día y que los Signatarios deberían continuar con sus esfuerzos, a nivel bilateral y multilateral, entre una reunión y otra, para tratar de lograr algún avance. Estima que quizás pueda volver a considerarse el tema en una reunión intermedia menos formal del Subcomité Técnico antes de la próxima reunión ordinaria del Comité con objeto de llegar al meollo de las diferencias y ver si hay posibilidad de resolverlas.

7. El delegado de las Comunidades Europeas dice que su delegación comparte la opinión expresada por el representante de los Estados Unidos; y que si bien es muy insatisfactorio que los Signatarios no hayan realizado progresos, su delegación considera que deberían seguir intentándolo. Podrían aceptar la propuesta de probar una vía diferente para lograr algún avance.

8. El Presidente señala que hay varias formas de avanzar, bilateral y multilateralmente, o en el marco del Subcomité Técnico; y que si los Signatarios desean mantener este tema en el orden del día de la próxima reunión, así se hará. Señala que queda a disposición de los Signatarios para cualquier consulta, y que convocará todas las reuniones necesarias, pero aclara que no puede ponerse en marcha esta iniciativa si no se observan signos de evolución en las posiciones de los Signatarios respecto a esta cuestión.

9. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

B. EXAMEN DE LA NECESIDAD DE MODIFICAR EL ARTÍCULO 1 DEL ACUERDO CON RESPECTO A LOS "SIMULADORES DE MANTENIMIENTO EN TIERRA DE AERONAVES"

10. El Presidente recuerda que en la reunión del Subcomité Técnico de octubre de 2000 un Signatario planteó la cuestión de si el Comité debía examinar la posibilidad de modificar el artículo 1 del Acuerdo para reflejar la adición de los "simuladores de mantenimiento en tierra de aeronaves" en el proyecto de revisión del Anexo relativo a los productos comprendidos. En la reunión del Subcomité Técnico celebrada el 14 de noviembre de 2000, se debatió este tema junto con el texto del

Anexo relativo a los productos comprendidos y la inclusión de los "simuladores de mantenimiento en tierra de aeronaves" en la lista de productos del Anexo. Propone que el Comité vuelva a considerar este tema relativo al artículo 1 del Acuerdo en la reunión de hoy. A continuación, cede la palabra a las delegaciones.

11. La representante del Canadá dice que su delegación escuchó atentamente las intervenciones que se hicieron en el Subcomité Técnico en lo relativo a la aplicación del régimen de franquicia arancelaria a los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves. Recuerda que los Signatarios convinieron en diciembre de 1999 englobar ese producto en el régimen de franquicia arancelaria establecido en el Acuerdo y que en el Subcomité Técnico se debatió la forma de aplicar ese trato. Se plantearon cuestiones relativas a la forma en que estaba redactado el Acuerdo. El Canadá manifestó al comienzo del debate que no consideraba necesario realizar una enmienda específica del Acuerdo. En el párrafo 1 del artículo 2 se menciona el "Anexo" y, en la medida en que los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves están incluidos en el Anexo relativo a los productos comprendidos, ello bastaba para concederles el régimen de franquicia arancelaria según dispone el párrafo 1 del artículo 2. Pero, algunas delegaciones cuestionaron esa posición. Por consiguiente, aunque el Canadá sigue opinando que no es necesario realizar una enmienda, para que quede claro y no haya ninguna ambigüedad jurídica en el futuro, el Canadá propone que se enmiende el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo de forma que incluya el siguiente apartado: "e) todos los simuladores de mantenimiento en tierra de aeronaves". En la reunión del Subcomité Técnico se examinó además si el Canadá quería incluir también entre los productos comprendidos las piezas de esos simuladores de mantenimiento en tierra; como su delegación ya había informado al Subcomité Técnico, no era esa su intención. La modificación que proponía abarcarba sólo los simuladores de mantenimiento en tierra. Considera que esto debería hacerse necesariamente en conformidad con la disposición de enmienda del párrafo 5 del artículo 9 del Acuerdo, si bien está dispuesta a tomar en consideración otras sugerencias.

12. El delegado de los Estados Unidos dice que su país apoya desde hace tiempo la inclusión en el Anexo de los simuladores de mantenimiento en tierra. En 1994, cuando se presentó la propuesta por primera vez, su país, en una comunicación escrita enviada al Presidente, declaró que la respaldaba. Ahora bien, esa propuesta modifica uno de los artículos principales del Acuerdo sin abordar el resto del Acuerdo, que requiere una actualización técnica. Por lo tanto, podía crear algunos problemas en cuanto a la relación del Acuerdo con otros Acuerdos, que su delegación había planteado previamente; y era preciso examinar la propuesta en ese contexto. En consecuencia, su delegación es contraria a apoyar esa enmienda como propuesta aislada aunque, en principio, apoya la inclusión de los simuladores de mantenimiento en tierra en la lista de productos que gozan del régimen de franquicia arancelaria. Tomando como base el trabajo y los debates del Subcomité Técnico, su delegación se pregunta si es posible resolver la cuestión mediante la adopción de una medida provisional para evitar "empezar la casa por el tejado", actualizando el Anexo sin antes rectificar el cuerpo del Acuerdo.

13. El representante de las Comunidades Europeas afirma que su delegación está dispuesta a apoyar la propuesta del Canadá y que, si bien entiende la vinculación planteada por los Estados Unidos, le preocupa algo menos. Su delegación apoyará cualquier vía que permita lograr el resultado práctico que todos los Signatarios desean; si se requiere una solución más creativa, está dispuesta a considerarla. Ahora bien, desea que conste en acta que puede aceptar la vía más directa propuesta por el Canadá.

14. La delegada del Canadá dice que aprecia mucho las observaciones formuladas por las Comunidades Europeas y que entiende que a los Estados Unidos les inquiete la introducción de otras modificaciones en el Acuerdo. En cuanto a abordar esta cuestión en forma provisional, su delegación sugiere que el Comité adopte la decisión de recomendar a los Signatarios que apliquen esta modificación inmediatamente hasta que se introduzca una enmienda formal en el párrafo 1 del

artículo 1; con ello se haría avanzar esta cuestión. Aunque este compromiso no sería necesariamente vinculante, dejaría al menos en suspenso este tema hasta que pudiera abordarse la cuestión que se ha dejado para "más adelante". Señala que desea presentar una propuesta específica formal pero que, como su formulación se basa en una propuesta realizada en el Subcomité Técnico en relación con el siguiente punto del orden del día, sugiere que su debate se aplaze hasta que se aborde ese punto.

15. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

C. ACTUALIZACIÓN DE PARTIDAS DEL SA EN EL ANEXO RELATIVO A LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS DEL ACUERDO SOBRE EL COMERCIO DE AERONAVES CIVILES Y AMPLIACIÓN DE LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS

16. El Presidente recuerda que, desde la última reunión del Comité, el Subcomité Técnico se reunió en dos ocasiones, el 24 de octubre de 2000 y el 14 de noviembre de 2000, para examinar la actualización de partidas del Sistema Armonizado en el Anexo relativo a los productos comprendidos y la ampliación de los productos comprendidos, basándose en los documentos TCA/W/5/Rev.1 y TCA/W/5/Rev.2, respectivamente. El debate se desarrolló en dos partes. En la primera, los Signatarios abordaron las modificaciones que había que introducir en el Anexo relativo a los productos comprendidos; en la segunda, los Signatarios examinaron el calendario y las modalidades para la entrada en vigor de los proyectos de revisión del Protocolo y del Anexo relativo a los productos comprendidos. Respecto de la primera cuestión, parece que ya no hay divergencias entre los Signatarios sobre los productos que deberán incluirse en el Anexo relativo a los productos comprendidos. A continuación, pregunta si es correcta su suposición y la presunción de que el Subcomité Técnico ha finalizado por el momento sus debates sobre esta cuestión.

17. El delegado de Egipto desea informar al Comité que, en relación con la actualización de partidas del Sistema Armonizado en el Anexo relativo a los productos comprendidos y la ampliación de los productos comprendidos del Anexo, su delegación no puede adoptar una posición en esta fase de los debates, ya que no ha recibido instrucciones al respecto y las autoridades competentes están examinando todavía la cuestión. En consecuencia, por el momento no puede sumarse a un posible consenso.

18. El Presidente dice que comprende que Egipto no esté en condiciones de definirse sobre esta cuestión, y pregunta si, en todo caso, podría entenderse que Egipto no se ha opuesto firmemente a lo que se ha debatido.

19. El delegado de Egipto reitera que todavía no está en condiciones de definirse, ya que su delegación no ha recibido instrucciones al respecto.

20. A continuación, el Presidente pasa a la segunda cuestión que se refiere al calendario y las modalidades para la entrada en vigor de los proyectos de revisión del Protocolo y del Anexo relativo a los productos comprendidos. Recuerda que en la reunión del Subcomité Técnico celebrada en octubre de 2000 algunos Signatarios indicaron que no estaban en condiciones de aceptar el Protocolo (2000) por el que se modifica el Anexo del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, ni en los plazos que se estaban examinando ni en absoluto. En el caso de al menos un Signatario, las dificultades se debían, al parecer, a que esa delegación entendía que la aceptación y entrada en vigor del Protocolo podría repercutir sobre la actual relación jurídica del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles con otros Acuerdos de la OMC.

21. Como en las dos últimas reuniones del Subcomité Técnico, el Presidente vuelve a hacer hincapié en que, a su entender, ese proceso de transposición de modificaciones del Sistema Armonizado de 1996 al Anexo relativo a los productos comprendidos y la ampliación de los productos comprendidos del Anexo se estaba realizando a condición de que fuera un proceso neutro,

que no cambiara la actual relación del Acuerdo con otros Acuerdos de la OMC, incluido el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. Además, ese proceso no prejuzgaba acerca de los demás temas que el Comité estaba considerando en la actualidad, incluida la rectificación técnica del Acuerdo para incorporarlo al marco de la OMC. Estima que su interpretación coincide con la de los Signatarios en lo relativo a la naturaleza de este proceso.

22. Señala además que aunque el Comité no está hoy en condiciones de adoptar formalmente el proyecto de modificación del Protocolo como se había previsto en un principio, ayer hubo un debate constructivo en el Subcomité Técnico que parece indicar que los Signatarios ya están dispuestos a avanzar respecto de esta cuestión, en espera de la adopción formal del Protocolo. En estos debates del Subcomité Técnico se estudió, en primer lugar, la posibilidad de que los Signatarios quisieran considerar la inserción de un texto determinado en el Protocolo con miras a su adopción por los Signatarios en un futuro próximo; y en segundo lugar, la posibilidad de que los Signatarios adoptasen una decisión sobre la aplicación provisional del régimen de franquicia arancelaria a la lista de productos del Anexo relativo a los productos comprendidos propuesto, en espera de la adopción formal del Protocolo por los Signatarios. El Presidente recuerda, en beneficio de los Signatarios, el texto específico que se ha debatido y que podría examinarse a estos efectos. Hubo dos proyectos de propuestas de redacción de un nuevo párrafo 6 que sería incorporado al Protocolo; el primero dice como sigue: "Nada en este Protocolo dará lugar a la modificación de los derechos y obligaciones actuales de los Signatarios con arreglo al Acuerdo sobre la OMC, excepto en lo relativo a los productos comprendidos en este Acuerdo"; el segundo dice: "Este Protocolo trata sólo de derechos de aduana y cargas en virtud del artículo 2 del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles. Nada en este Protocolo dará lugar a la modificación de la actual relación del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles con otros Acuerdos de la OMC, incluido el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias." El Presidente observa que, aunque los Signatarios no están, en efecto, en condiciones de adoptar una decisión formal hoy, el objetivo de este debate ha sido buscar un proyecto de texto para incluirlo en el Protocolo.

23. El delegado de los Estados Unidos desea dejar claro que su delegación tampoco está en condiciones de adoptar el Protocolo hoy. Ahora bien, sin perjuicio de su posición respecto al Protocolo y con un espíritu positivo de avanzar en este tema, su delegación sugiere la siguiente combinación de las dos propuestas, para que la examinen los Signatarios: "Este Protocolo trata sólo de derechos de aduana y cargas en virtud del artículo 2 del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles. Nada en este Protocolo modificará los derechos y obligaciones actuales de los Signatarios con arreglo al Acuerdo sobre la OMC, excepto en lo relativo al régimen de franquicia arancelaria contemplado por este Protocolo." Aunque su delegación no se define específicamente al respecto, considera que vale la pena el ulterior examen de su propuesta.

24. La delegada del Canadá recuerda a los Signatarios que su delegación está a favor de hacer avanzar el Protocolo. Dice que se ha trabajado mucho con objeto de concluir la actualización y ampliación del Anexo relativo a los productos comprendidos. Su delegación apoya por entero, y la respaldará sin lugar a dudas, la inserción de un párrafo de esta clase que permita avanzar a los Signatarios que expresaron su preocupación por la relación del Acuerdo con los demás acuerdos vigentes (en particular, el Acuerdo SMC). Indica que remitirá este texto a su país y que espera nuevas instrucciones, si bien, en principio, cree que ninguna de las tres versiones propuestas será objeto de objeciones importantes. Su delegación se congratula de que otros Signatarios contemplen esta propuesta con el espíritu con que se ha formulado.

25. El representante de las Comunidades Europeas dice que su delegación intenta ser lo más constructiva posible. Considera que la propuesta presentada por los Estados Unidos es mejor que las dos propuestas anteriores. En la primera versión no se hace referencia a los derechos y otras cargas que constituyen el único tema que aborda el Protocolo. Tal vez habría que volver a examinar el comienzo de la frase en la segunda versión ("Este Protocolo trata sólo de derechos de aduana y

cargas ..."). Si se hila más fino se podría estudiar si de lo que se trata realmente es de los derechos o de la lista de productos que gozan de esos derechos. El Protocolo en sí mismo no aborda directamente la cuestión de los derechos de aduana, en el artículo 2 se trata esta cuestión. Cree que ésta sería una forma de resolver el problema y confía en que la respuesta de su delegación sea positiva. También está claro que debería avanzarse en el aspecto de la rectificación para evitar problemas de esta índole.

26. El Presidente señala que, respecto al texto que se insertaría en el Protocolo, considera que el debate ha sido positivo. Insta a los Signatarios a examinar el asunto lo antes posible para que el Comité pueda llegar a un acuerdo sobre la redacción en su próxima reunión y adopte formalmente el Protocolo. Recuerda que el Subcomité Técnico examinó algunas propuestas sobre la aplicación provisional del Protocolo. El anterior debate en el que se consideró la necesidad de enmendar el artículo 1 es obvio que tuvo repercusiones directas en la redacción que podrían tenerse en cuenta con respecto a la aplicación provisional de las modificaciones del Anexo relativo a los productos comprendidos. Recuerda la propuesta específica presentada para su examen en la reunión del Subcomité Técnico que dice: "El Comité decide recomendar a los Signatarios que apliquen inmediatamente de forma provisional y hasta que los Signatarios adopten formalmente el Anexo revisado, el régimen de franquicia arancelaria a los productos del Anexo relativo a los productos comprendidos propuesto, que figura en el documento de la OMC TCA/W/5/Rev.3, y que informen al Comité al respecto."

27. La delegada del Canadá dice que en la reunión del Subcomité Técnico celebrada el 14 de noviembre de 2000 los Signatarios debatieron la forma de avanzar y tuvieron en cuenta los progresos alcanzados en cuanto a la actualización de los productos comprendidos y a su ampliación con objeto de incluir los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves. En cambio, no se llegó a un acuerdo para adoptar el Protocolo. Su delegación considera que una forma de avanzar sería que, de forma provisional, el Comité recomendará a los Signatarios que apliquen el denominado Anexo "revisado". Ya que algunos Signatarios consideraban que para la inclusión de los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves se requería también una enmienda formal del párrafo 1 del artículo 1, lo cual había sido propuesto por el Canadá al comienzo de esta reunión, su delegación vea las ventajas de ampliar la redacción de la propuesta que se estaba examinando relativa a una decisión provisional con el fin de incluir una referencia a esa futura enmienda formal. Basándose en la propuesta existente, su delegación propone el siguiente texto: "El Comité decide recomendar a los Signatarios que apliquen inmediatamente de forma provisional y" -a continuación su delegación propone insertar: "hasta que los Signatarios adopten una enmienda formal del párrafo 1 del artículo 1 con el fin de incluir los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves con arreglo al párrafo 5 del artículo 9 del Acuerdo y hasta que ...", antes del resto de la frase- "los Signatarios adopten formalmente el Anexo revisado, el régimen de franquicia arancelaria a los productos del Anexo relativo a los productos comprendidos propuesto, que figura en el documento de la OMC TCA/W/5/Rev.3, y que informen al Comité al respecto." La mención del documento de la OMC TCA/W/5/Rev.3 se hace en el entendimiento de que el documento TCA/W/5/Rev.2 será actualizado como consecuencia de los debates que tuvieron lugar en la reunión del Subcomité Técnico celebrada el 14 de noviembre de 2000.

28. El Presidente dice que ésa es también su interpretación respecto a la mención del documento TCA/W/5/Rev.3. Pregunta a los Signatarios si están de acuerdo en adoptar esta decisión.

29. El delegado de las Comunidades Europeas da las gracias a todos los que han trabajado para perfeccionar este texto. Su delegación podría aceptar la propuesta del Presidente, pero observa que tal vez sea necesario cambiar la última frase para que quede claro cuál es la información que ha de enviarse al Comité. Su delegación propone que en la última parte de la propuesta se exprese la idea de que los Signatarios informarán al Comité sobre las medidas adoptadas respecto a la aplicación provisional. Se aclararía así que la información es la relativa a lo que los Signatarios han hecho para aplicar de forma provisional el Anexo revisado.

30. El Presidente propone recoger el sentido de la propuesta de las Comunidades Europeas añadiendo, después de la mención del documento y el punto seguido, lo siguiente: "Los Signatarios informarán al Comité sobre las medidas que han adoptado respecto de esa aplicación provisional."

31. El delegado de las Comunidades Europeas confirma que esa aclaración recoge su inquietud.

32. El delegado de los Estados Unidos señala que teniendo en cuenta lo dicho sobre si existía o no acuerdo en respaldar la enmienda del Anexo o del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo, y aun menos sobre algún texto específico, tal vez podría simplificarse la propuesta con objeto de no prejuzgar el resultado. La propuesta podría decir simplemente: "El Comité decide recomendar a los Signatarios que apliquen inmediatamente de forma provisional el régimen de franquicia arancelaria a los productos del Anexo relativo a los productos comprendidos propuesto, que figura en el documento de la OMC TCA/W/5/Rev.3. Los Signatarios informarán al Comité sobre las medidas adoptadas respecto de esa aplicación provisional." De esa forma se omitiría toda referencia a una determinada eventualidad futura que el Comité, evidentemente, no está en condiciones de decidir hoy, aunque siga queriendo avanzar e incluir estos productos y que se les aplique la franquicia arancelaria. Los Estados Unidos ya lo han hecho.

33. El Presidente observa que los Estados Unidos proponen omitir toda referencia en la decisión a cualquier enmienda formal del párrafo 1 del artículo 1, así como a la adopción formal del Protocolo por el Comité. Invita a opinar respecto de esta propuesta.

34. La delegada del Canadá dice que, aunque su delegación opina que para incluir los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves sólo hay que enmendar el Anexo, y que ello podía hacerse mediante la redacción propuesta por los Estados Unidos, hay algunas delegaciones que consideraban insuficiente esa medida, razón por la cual el Canadá propuso una enmienda del párrafo 1 del artículo 1. Así pues, su delegación propone otra enmienda del texto con el fin de incluir una referencia específica a los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves, después de la mención al documento de la OMC (insertando la frase: ", incluidos los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves"). Quedaría así meridianamente claro que los productos comprendidos abarcan también los simuladores.

35. El delegado de los Estados Unidos, observa que el Comité decidió en diciembre de 1999 incluir los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves y dice que su delegación no tiene objeciones en cuanto a mencionarlos específicamente, dado que no estaban comprendidos en el párrafo 1 del artículo 1, por lo que, tal vez sea necesario hacer una referencia explícita. Su delegación apoyará la enmienda propuesta por el Canadá.

36. El Presidente señala que no ha habido objeciones a la última enmienda presentada por el Canadá. Destaca además que, como en el artículo 2 del Acuerdo se utiliza la expresión "Los Signatarios están de acuerdo ...", propone que, para armonizarla con él, en la decisión se utilice el término "Signatarios" en lugar de "Comité".

37. El delegado de las Comunidades Europeas señala que ésta es una decisión del Comité que constará en acta, por lo que mantener el término "Comité" tal vez sea lo más apropiado. No se opone a la propuesta de los Estados Unidos de suprimir la frase central de la propuesta, aunque sugiere que no queda muy clara la razón por la que el Comité elige este enfoque de aplicación provisional. Se pregunta si la primera frase de la decisión podría empezar de la siguiente manera: "En espera de una posible enmienda formal del Acuerdo y el Anexo ...".

38. El Presidente dice que parece conveniente mantener el término "Comité" como ha señalado el delegado de las Comunidades Europeas. A los Signatarios les incumbe decidir cuál es el texto más adecuado de la decisión. Pregunta a los Signatarios si están dispuestos a adoptar la decisión tomando como base el texto debatido.

39. El delegado del Japón dice que consultará con Tokio esta propuesta del Canadá relativa a la aplicación provisional. Su país tiene todavía reservas de tipo jurídico en cuanto a la posibilidad de incluir los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves sin enmendar el párrafo 1 del artículo 1, y se inclina a favor de la opinión de que será necesario enmendar el párrafo 1 del artículo 1 para incorporar, formal o concretamente, los simuladores de mantenimiento en tierra. Los Estados Unidos han propuesto omitir en esta decisión la mención y la relación del párrafo 1 del artículo 1, y su delegación tiene que estudiar esa propuesta. Considera que si se suprimiera la referencia a la enmienda del párrafo 1 del artículo 1, y si el Comité nunca llegara a enmendar el párrafo 1 del artículo 1, esta decisión podría desembocar en una incongruencia jurídica. Sugiere que se suavice el texto, sustituyendo "decide recomendar" por otra fórmula como "insta", cuestión que él podría llevar a Tokio para su examen como un acuerdo provisional de los Signatarios.

40. El Presidente invita a los delegados a expresar su opinión respecto a la sustitución de "recomendar" por "instar".

41. La representante del Canadá dice que su delegación prefiere el término "recomendar" y recuerda que el Comité ya ha adoptado una decisión en cuanto a la inclusión de los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves en el Anexo. No entiende por qué pone el Japón objeciones al término "recomendar" pero, si ese país considera que se trata de un punto importante, su delegación está dispuesta a aceptar cambiarlo por "instar".

42. El delegado de los Estados Unidos señala que su delegación considera indistinta la utilización de "recomendar" o "instar". Observa que en el artículo 2 del Acuerdo el régimen de franquicia arancelaria se aplica a la reparación de aeronaves civiles. Como los simuladores de mantenimiento en tierra no se definen como "aeronaves civiles", el Canadá tal vez podría examinar si desea añadir "o su reparación" en relación con los simuladores de mantenimiento en tierra.

43. El Presidente invita a formular observaciones respecto a esta sugerencia de los Estados Unidos.

44. El representante de las Comunidades Europeas observa que el texto del artículo dice "ya se empleen como equipo ... reparación" por lo que al añadir sólo "y reparación" se perdería este matiz. Se podría resolver el problema mencionando el párrafo 1 del artículo 1 de forma más general. A fin de cuentas, el Canadá es el encargado de velar por que el texto refleje lo que desea llevar a cabo. Su delegación está dispuesta a considerar cualquier sugerencia.

45. La representante del Canadá dice que su propuesta se refería al párrafo 1 del artículo 1 y a la aplicación del régimen de franquicia arancelaria a los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves. Como su delegación no desea complicar más el tema ni retrasarlo, por el momento, el debate se centra en los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves.

46. El delegado de los Estados Unidos aclara que él se ha referido al texto del apartado 2 del párrafo 1 del artículo 2 y no al apartado 1 de ese párrafo, con objeto de suprimir los derechos de aduana y las cargas que se perciban sobre las reparaciones de aeronaves civiles. Supone que podría haber reparaciones en los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves. Ahora bien, teniendo en cuenta que el Canadá no considera necesario insistir sobre este punto y que es el principal exportador de este producto, su delegación retira su sugerencia.

47. La delegada del Canadá desea dejar claro que ha hablado hasta el momento de los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves y de una enmienda del párrafo 1 del artículo 1. Su delegación no descarta la posibilidad de proponer en una reunión futura una enmienda del apartado 2 del párrafo 1 del artículo 2, pero no lo está haciendo ahora y, en consecuencia, esta cuestión no está en discusión. Ello no significa que no lo vayan a hacer en un futuro.

48. El Presidente propone que el Comité adopte la siguiente decisión:

"El Comité decide instar a los Signatarios a que apliquen inmediatamente de forma provisional el régimen de franquicia arancelaria a los productos del Anexo relativo a los productos comprendidos propuesto que figura en el documento de la OMC TCA/W/5/Rev.3, incluidos los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves. Los Signatarios informarán al Comité sobre las medidas adoptadas respecto a esa aplicación provisional."¹

49. El Presidente pregunta si la delegación del Japón podría confirmar más tarde en el transcurso de la reunión si está de acuerdo con esta decisión. Otros Signatarios tienen también la oportunidad de estudiar el tema. Recuerda que los Signatarios han examinado además el texto que se insertará en el Protocolo y los insta a recapacitar sobre el asunto para que estén en condiciones de adoptar formalmente el Protocolo en la próxima reunión, basándose en el texto que se ha debatido. Como es posible que las delegaciones deseen proponer modificaciones en la redacción, el tema podría abordarse en la próxima reunión. El Presidente propone que el Comité tome nota de las declaraciones formuladas y vuelva a examinar también en la próxima reunión la propuesta del Canadá de enmendar el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo en relación con "los simuladores de mantenimiento en tierra de las aeronaves". Cree conveniente señalar al respecto que, a su entender, todos los Signatarios tienen la intención de adoptar y aceptar el Protocolo a su debido tiempo e intentan evitar diferentes niveles de obligación.

50. El Comité así lo acuerda.

51. El delegado del Japón afirma que dada la diferencia horaria, podrá confirmar el punto de vista de Tokio ese mismo día. No obstante, para no inmovilizar todo el Comité en relación con esta cuestión, propone adoptar esta decisión *ad referendum* y añade que, después de consultar con Tokio, su delegación podrá distribuir una comunicación a los Signatarios que defina su posición.

52. El Presidente dice que la comunicación del Japón será distribuida inmediatamente a los demás Signatarios. Propone que los Signatarios adopten esta decisión *ad referendum* conforme a los debates anteriores y en espera de la ulterior confirmación de la delegación del Japón.²

53. El Comité así lo acuerda.

D. ACTUALIZACIÓN DE PARTIDAS DEL SA EN EL ANEXO RELATIVO A LOS PRODUCTOS COMPRENDIDOS PARA INCORPORAR LOS CAMBIOS DEL SA QUE ENTRARÁN EN VIGOR EN 2002

54. El Presidente recuerda que en la reunión del Subcomité Técnico celebrada en octubre de 2000, una delegación planteó la cuestión de si el Comité también debía proceder a traspasar al Anexo relativo a los productos comprendidos los cambios del SA que entrarán en vigor el 1º de enero de 2002. El estudio solicitado realizado por la Secretaría mostró hasta ahora que una cantidad de

¹ El Japón expresó su conformidad en el documento TCA/W/7 de fecha 20 de noviembre de 2000.

² Véase la confirmación del Japón en el documento TCA/W/7 de fecha 20 de noviembre de 2000.

subpartidas del SA que figuran en el Anexo relativo a los productos comprendidos eran pertinentes en este contexto.³ Hubo también modificaciones en los textos que describen varias partidas (incluidas las 84.19 y 85.18) que debían ser tenidas en cuenta por los Signatarios. Hace hincapié en la importancia para los Signatarios de lograr que este ejercicio llegue a realizarse de forma que constituya un acuerdo efectivo entre los Signatarios. Dicho esto, pregunta a los Signatarios si acuerdan encargar a la Secretaría que prepare una revisión ulterior del proyecto de Anexo relativo a los productos comprendidos para que ellos lo examinen.

55. La delegada del Canadá indica que sus autoridades identificaron después de un rápido examen varios cambios del SA que tal vez sea necesario considerar a la luz del SA 2002.⁴ Su delegación sugiere además que se utilice el documento TCA/W/5/Rev.3 como base para la próxima actualización, de forma que el Comité pueda dejar atrás este documento y examinar sólo las modificaciones que deben hacerse a raíz de los cambios del SA 2002.

56. El Presidente propone que los Signatarios acuerden encargar a la Secretaría que prepare una revisión ulterior del proyecto de Anexo relativo a los productos comprendidos para que ellos lo examinen y convengan en utilizar la última revisión resultante del trabajo llevado a cabo en el Subcomité Técnico para traspasar la lista actual a la versión del SA 1996. Invita a todos los Signatarios que descubran partidas o subpartidas del SA que pudieran verse afectadas por los cambios del SA que entrarán en vigor el 1º de enero de 2002 a que informen a la Secretaría para que sean tenidos en cuenta en la preparación del próximo proyecto de revisión del Anexo relativo a los productos comprendidos.

57. El Comité así lo acuerda.

E. SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN ADUANERA BASADO EN EL "USO FINAL"

- i) Información actualizada sobre la distinción entre aeronaves civiles y militares a efectos aduaneros

58. El Presidente recuerda que en la reunión celebrada en noviembre de 1998, el Comité aceptó la propuesta del Presidente de que se actualizara la información fáctica sobre la distinción entre las aeronaves civiles y militares a efectos aduaneros, que figura en el documento AIR/TSC/W/49. Hasta la fecha, Bulgaria, el Canadá, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y el Japón han proporcionado la información solicitada. Insta nuevamente a los demás Signatarios a que presenten la información actualizada a la Secretaría a fin de que se distribuya a los otros Signatarios para su información.

- ii) Definición militar o definición no militar

59. El Presidente recuerda que el Canadá hizo una propuesta relativa a la definición de "aeronave civil" a efectos del Acuerdo. La propuesta del Canadá se distribuyó en el documento TCA/W/4.

60. El Presidente señala que esta propuesta del Canadá abarca dos temas generales. En primer lugar, el fondo de la definición de "aeronave civil" que proponía el Canadá. En segundo lugar, las posibles modalidades de la adopción por el Comité de la propuesta si los Signatarios no le pusieran objeciones. Las dos aspectos se examinaron brevemente en la última reunión del Comité, y propone

³ 4009.50; 4011.30 (sólo texto francés); 4012.10 y .20; 8415.81, 8471.50; 8483.90; 8518.30; 8805.20.

⁴ Entre otros, las subpartidas 4009.50; 4012.10 y 8805.20.

que el Comité vuelva a abordar estos dos temas de forma separada. En consecuencia, abre el debate en primer lugar en relación con el fondo de la propuesta.

61. La representante del Canadá recuerda que el Comité ha debatido la propuesta que figura en el documento TCA/W/4 en reuniones anteriores. Su delegación desea responder a algunas preguntas planteadas por los delegados de los Estados Unidos y el Japón en la última reunión del Comité. En relación con la cuestión de si el cambio de la definición de "aeronave civil" abarcaría también a las partes y componentes, indica que así es. En el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo se hace referencia a todos los motores de aeronaves civiles y sus partes y componentes; por lo tanto, sea cual sea la definición de "aeronave civil", ésta abarca también las piezas y componentes. Con respecto a la cuestión de qué sucedería si una aeronave que inicialmente se certifica como aeronave civil es modificada más tarde, su opinión es que si la aeronave se vuelve a certificar como aeronave civil después de las modificaciones, seguirá estando comprendida. Si se modifica de forma que sólo sea apta para operaciones militares y no pueda reconfigurarse fácilmente para actividades civiles, no estará comprendida. En lo concerniente a la pregunta de cómo controlar las piezas ya que no todas están certificadas, la información que recibió fue que todas las piezas de aeronaves civiles están certificadas, incluso las señales de salida. Su delegación espera que en la próxima reunión se presenten sugerencias respecto a las modalidades para efectuar el cambio. Ello podría ser útil para centrar los debates.

62. El delegado de los Estados Unidos agradece al Canadá su propuesta y declara que, en principio, su delegación apoya lo que el Canadá está intentando hacer. Si ha entendido bien la propuesta, la idea sería tener en cuenta la certificación de la aeronave y no su uso final. Si una aeronave se certifica para que la utilicen usuarios civiles, es una aeronave civil, incluso si la aeronave puede ser utilizada en concreto por una unidad militar. Ésta es la idea subyacente en la definición de los Estados Unidos de "aeronave civil" en lo tocante a la aplicación del Acuerdo y su legislación. En consecuencia, apoyará la propuesta en principio, pero quedan algunos detalles menores por aclarar. Por ejemplo, en los Estados Unidos, la Autoridad Federal de Aviación (FAA) sólo da el certificado de modelos a tres productos: la aeronave completa, la hélice y el motor; no da dicho certificado a las demás piezas de las aeronaves. En segundo lugar, existen cuestiones relativas al registro de aeroplanos que tal vez deberían examinarse. En tercer lugar, hay otros aspectos relacionados con la definición de "aeronave civil" que figura en el párrafo 2 del artículo 1 del Acuerdo. El término "aeronave civil" está entre comillas, e incluye a una aeronave que no sea una aeronave militar y, también, a todos los demás productos enunciados en el párrafo 1 del artículo 1. El término "aeronave civil" abarca la aeronave completa y las partes.

63. El delegado del Japón agradece a la delegada del Canadá sus explicaciones. Entiende que el objetivo del Canadá es que se presenten propuestas concretas en la próxima reunión. Informa al Comité que las autoridades de su país todavía están examinando las consecuencias de adoptar esta propuesta, que coincide en cierta forma con los elementos que los Estados Unidos acaban de mencionar. El Japón sigue estudiando de qué forma se gestionan y certifican las aeronaves civiles y militares y en especial sus partes en su país. No tiene la certeza absoluta de poder delimitar claramente las dos cuestiones con objeto de adaptarse a la propuesta del Canadá. Su delegación volverá a tratar este tema con más detalle en la próxima reunión, pero desea señalar de manera especial que tal vez surjan dificultades técnicas para aceptar esta forma de abordar la distinción entre los dos conceptos.

64. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas. El Presidente declara que el Comité volverá a examinar este punto en su próxima reunión.

F. COMUNICACIÓN DE ESTADÍSTICAS DE DATOS COMERCIALES

65. El delegado de Suiza recuerda que los Signatarios han comunicado los datos de su comercio de aeronaves civiles desde la adopción de las decisiones en 1980 y 1982. Estas decisiones no eran vinculantes *per se*, sino que más bien pretendían que se informara a los demás Signatarios sobre las corrientes comerciales de aeronaves civiles. Después de verificar con la Secretaría y comprobar el porcentaje de notificaciones, observa que son muy pocos los Signatarios que han comunicado esos datos de forma regular. La delegación suiza es una de las pocas que ha enviado esa información regularmente al Comité y, al parecer, en la última época, ha sido la única delegación que ha enviado notificaciones anualmente. Entonces surge la siguiente pregunta: ¿Consideran los Signatarios que esa notificación es útil? ¿Deberán continuar con esa práctica, quizás con algo más de disciplina? o, por el contrario ¿creen que esta notificación no es útil o pertinente y que pueden prescindir de ella fácilmente?

66. El delegado de las Comunidades Europeas observa que tal vez haya otra cuestión oculta detrás de ésta, que se refiere a cómo aplica el Anexo cada uno de los Signatarios. Las Comunidades Europeas, por ejemplo, codificaron sus compromisos en virtud del Acuerdo sobre Aeronaves a nivel de ocho dígitos, lo que significa que disponían de estadísticas comerciales sobre las exportaciones, las importaciones y el comercio intracomunitario. Ahora bien, su delegación entiende que otros Signatarios tal vez hayan aplicado el Acuerdo de forma distinta, por ejemplo, mediante la utilización de un código adicional. Hasta el día de hoy, las Comunidades Europeas han proporcionado la información solicitada, pero es muy probable que no lo hayan hecho por separado; es posible que la hayan incluido en la información general sobre el comercio presentada con arreglo al GATT. Su delegación se pregunta qué hacen los demás Signatarios. Tal vez entonces se pueda volver a examinar el tema y recapacitar sobre lo que se quiere hacer en el futuro respecto a esta cuestión.

67. El representante de los Estados Unidos declara que su delegación también ha comunicado información general sobre el comercio, y que además está, por lo general, en línea a disposición de todos los interesados, por lo que no hay necesidad de esperar a que lleguen las notificaciones formales. Observa que, excepto de Suiza, ha habido muy pocas notificaciones. La cuestión es si los Signatarios debían volver a intentarlo este año, solicitando a los países que envíen la información; la cual podría entonces examinarse y los Signatarios podrían ver si era necesario continuar. Si no hubiera respuesta a esta propuesta, tal vez debería darse por concluido el asunto. No obstante, su delegación desea presentar una propuesta especial al Comité. Es consciente de que ha habido algunos conflictos con sus interlocutores comerciales respecto a los datos de los registros de importación y exportación de productos de aeronaves. El Comité no se creó para solucionar estas diferencias, pero esta propuesta podría ser útil en el contexto de sus otras actividades. En efecto, su delegación está interesada en oír otras opiniones, ya sean de apoyo o de oposición a la idea de estas notificaciones.

68. La representante del Canadá recuerda que las decisiones relativas a las estadísticas se adoptaron en el decenio de los ochenta y pregunta si la Secretaría podría proporcionar algunos antecedentes sobre las razones que motivaron las decisiones. Además, su delegación ha tomado nota de las observaciones de las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, en particular, respecto a los datos disponibles en línea, recurso que no existía en los ochenta. Su delegación se pregunta además qué uso hicieron las delegaciones de las informaciones comunicadas anteriormente.

69. El Presidente afirma que la razón principal de que se instara a los Signatarios a que presentaran estadísticas comerciales fue conseguir una mayor transparencia en lo relativo a los elementos abarcados por el Acuerdo. El Presidente anima a los Signatarios a que recapaciten sobre la utilidad de estas notificaciones y les propone que procuren enviar las estadísticas comerciales del año pasado antes del 1º de mayo de 2001. Como la próxima reunión del Comité se celebrará después de esa fecha, el Comité podrá examinar entonces el estado de las notificaciones. Aclara que el período

de que se trata es el último año del que se disponga de datos. Éste sería el año 2000 o, de no ser así, el último año del que se disponga de datos.

70. El Comité así lo acuerda.

G. REGLAMENTO DE LA COMUNIDAD EUROPEA SOBRE AERONAVES Y EMISIONES SONORAS DE LOS MOTORES DE AERONAVES

71. El delegado de los Estados Unidos dice que su delegación se refirió a este tema anteriormente y que desea poner al día al Comité y a los observadores respecto al estado actual de la cuestión y expresar sus inquietudes. Señala que planteó esta cuestión en un principio debido a que la Unión Europea adoptó en abril de 1999 una reglamentación que, en su opinión, suscitaba inquietud, en el sentido de que era una norma de diseño, en lugar de ser una norma de funcionamiento, que sólo afectaba a las aeronaves importadas y, aparentemente, estaba en contradicción con las obligaciones dimanantes del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional que establece normas internacionales respecto del medio ambiente, y ésta es una reglamentación sobre el ruido. En el momento de adoptar la reglamentación, las Comunidades Europeas demoraron su aplicación un año para permitir el desarrollo de debates y negociaciones con las partes interesadas, incluidos los Estados Unidos. No se adoptó ninguna resolución, por lo cual, el 14 de marzo de 2000, los Estados Unidos solicitaron a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que arbitrara en este asunto. Su delegación presentó un memorial indicando sus preocupaciones con respecto a la reglamentación. El Consejo de la OACI se reunía ese día en Montreal para examinar las objeciones preliminares de los Signatarios al memorial de los Estados Unidos. Los Signatarios estaban representados por la Comisión Europea, que no era un Signatario. Su delegación esperaba una rápida decisión a este respecto; señala que no encontró ningún fundamento en las objeciones preliminares y es lo que manifestó ese día en Montreal. Considera que un rápido arbitraje de la OACI, beneficiaría el proceso de reglamentación y haría que no apareciera como un obstáculo al comercio, cuando no que lo fuera realmente. Confía en que los Signatarios del Acuerdo sobre Aeronaves, que son también signatarios del Convenio de Chicago y que participan en el Consejo de la OACI, compartan este punto de vista y trabajen para que se adopte una decisión rápidamente en lugar de aplazarla. Los Estados Unidos se reservan todos los derechos para llevar adelante esta cuestión en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre Aeronaves y del Acuerdo sobre la OMC. Agradecerá que los Signatarios envíen información actualizada sobre la situación de esta reglamentación en sus respectivos países.

72. El delegado de las Comunidades Europeas señala que en el acta de la última reunión (TCA/M/10, párrafos 63-68) se observa claramente que este tema ya se ha debatido anteriormente. Su delegación está de acuerdo con los Estados Unidos en que todos desean que este tema se resuelva rápidamente, y, dado a que se está dirimiendo en otra parte, considera innecesario opinar al respecto. Su delegación expresó claramente su opinión no sólo en este Comité, sino también en el foro que ha mencionado el delegado de los Estados Unidos.

73. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

H. CERTIFICACIÓN EN EUROPA DE LAS AERONAVES CIVILES DE LOS ESTADOS UNIDOS

74. El delegado de los Estados Unidos dice que su delegación planteó el tema de la demora en la certificación de algunas aeronaves procedentes de los Estados Unidos -concretamente, los nuevos modelos de la aeronave 737 y la Gulfstream G-5- como posibles obstáculos al comercio de estas aeronaves. Las autoridades de los Estados Unidos certificaron estas aeronaves varios años atrás, y en 1998, las Autoridades Aeronáuticas Conjuntas (JAA) recomendaron su certificación y, posteriormente, fueron certificadas por miembros de las JAA, excepto una de las partes (Francia). Su delegación desea saber si ha habido algún cambio en la situación relativa a la certificación de estas

aeronaves conforme a la recomendación de las JAA. Francia es un miembro de las JAA y participó en ese examen.

75. El representante de las Comunidades Europeas indica que su delegación opina que no existe ningún procedimiento irregular a este respecto. Su delegación ha señalado en varias ocasiones que la recomendación de las JAA era una cuestión y que las solicitudes de información adicional eran otras. Desde su punto de vista, la situación no ha cambiado, pero puede confirmar que existe un diálogo entre las autoridades competentes y el fabricante de esas aeronaves. Según sus informaciones, ello condujo a la convocatoria de una reunión no hace mucho tiempo y al parecer quedaron algunas cuestiones por resolver con respecto a lo que el fabricante debía presentar exactamente en el proceso de información y prueba. Todo parece indicar que estas cuestiones siguen pendientes. Corresponde a los participantes en el diálogo encontrar la solución apropiada.

76. El representante de los Estados Unidos agradece al delegado de las Comunidades Europeas la información proporcionada. Además, entiende que se presentó una solicitud de información adicional. Parece haber solicitudes sin fin de información sobre esta aeronave, y ulteriores pruebas. Esto plantea la pregunta de cómo se puede confiar en la recomendación de las JAA si algunas de sus partes encuentran inadecuado proceder a la certificación. Su delegación invita a las Comunidades Europeas o a Francia a que le comuniquen cuáles son los problemas que llevaron a que esas recomendaciones no garanticen la suficiente seguridad. Si no es éste el problema, su delegación desea saber qué otras consideraciones influyeron en la decisión de no proceder a la certificación. Observa que el fabricante de los Estados Unidos modificó esas aeronaves con objeto de hacer puertas automáticas encima de las alas para permitir una salida rápida, sistema que no existía en ninguna otra aeronave de tamaño similar; esto consta ya en las actas del Comité, por lo cual no quiere extenderse al respecto. La aeronave fue certificada para su plena capacidad de pasajeros por todos los demás integrantes de las JAA y por otras autoridades de certificación. En cambio, en Francia, fue certificada sólo hasta el número de pasajeros que puede llevar una aeronave de la competencia fabricada en Francia. A su delegación le preocupa que factores competitivos puedan haber influido al adoptar esta decisión.

77. En lo relativo a la Gulfstream G-5, el delegado de los Estados Unidos observa que esta aeronave fue certificada por la FAA hace más de tres años y que tiene decenas de miles de millas recorridas, y que todavía no ha habido recomendación de las JAA. El fabricante les ha informado que había convenido renuentemente un programa con las JAA que añadiría otro año más, sumando así cuatro años desde la certificación por la FAA, para realizar pruebas adicionales y suministrar más datos. Esto costará a la empresa como mínimo unos 15 millones de dólares, a los que habrá que añadir, desde luego, la pérdida directa de ventas de aeronaves. Ahora bien, éste procedimiento ya estaba en marcha y no tenía sentido seguir debatiéndolo en esta reunión. Desean volver a examinarlo en la próxima reunión del Comité.

78. El representante de las Comunidades Europeas afirma que, al igual que en todas estas cuestiones, lo que está en juego no es una cuestión de competencia, sino más bien de seguridad. Si consideramos el primer caso, no es una cuestión de certificar la aeronave, sino de convenir en el número exacto de asientos. Como acaba de decir, espera que este asunto pueda resolverse mediante los contactos directos que se están llevando a cabo; y confía en que será posible. En lo relativo a la aeronave Gulfstream, su delegación se complace en comprobar que este tema parece haberse resuelto. Según la información que recibió, la FAA notificó, en efecto, a la empresa en cuestión que los requisitos planteados por las JAA eran justos y que no debía tratar de resolver este asunto por otra vía, sino que debía aceptar las pruebas y seguir los procedimientos establecidos. Parece que ha habido una feliz convergencia de opiniones de las autoridades competentes, que sirve para subrayar que todo lo que se ha hecho aquí no ha sido considerado a ambos lados del Atlántico como una vía justificada para velar por la aeronáutica y la seguridad.

79. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas y acuerda volver a tratar el asunto en la próxima reunión.

I. AYUDA ESTATAL AL DESARROLLO DE GRANDES AERONAVES CIVILES

80. El delegado de los Estados Unidos señala que, como el Comité no ignora, los Estados Unidos y las Comunidades Europeas llegaron a un acuerdo en 1992 por el cual examinarían conjuntamente cuestiones relativas a la ayuda estatal al desarrollo de grandes aeronaves civiles. Ahora bien, tienen además la responsabilidad en el marco del Acuerdo sobre Aeronaves de mantener informados a los demás Signatarios del curso de los debates. Su delegación observó que hubo muy pocos artículos de prensa que señalaran que varios gobiernos de los países que fabricaban el Airbus se proponían apoyar el lanzamiento de la aeronave A3XX gracias a las ayudas al desarrollo. También hubo informes sobre el examen del apoyo a la fabricación de los motores de esta aeronave, y su delegación desearía que esos gobiernos informen sobre el estado actual de la cuestión. Además, habida cuenta de la situación de la industria aeronáutica en Europa (el año pasado la cuota de mercado de Airbus alcanzó el 55 por ciento, y a varios fabricantes de motores les está yendo muy bien) se plantea la cuestión de por qué es necesaria cualquier clase de ayuda gubernamental.

81. El delegado de las Comunidades Europeas toma nota de las observaciones formuladas por el delegado de los Estados Unidos. Su delegación expresa su satisfacción por la mención del acuerdo bilateral EE.UU.-CE. Fueron precisamente esos casos los que condujeron a la conclusión de ese acuerdo. Consideran que el órgano adecuado para examinar estas cuestiones debía estar en el marco de ese acuerdo, ya que éste aborda precisamente los temas que están en juego. Es obvio para su delegación que el Acuerdo sobre la OMC, el Acuerdo sobre Aeronaves, y tal vez otros más, desempeñan un papel importante, pero la información con que cuenta indica que los recientes contactos entre sus dirigentes políticos respectivos revelaron cierta convergencia de opiniones en que deberían llevarse a cabo consultas, que él no desea prejuzgar en este foro. Por razones de transparencia, considera que a los demás Signatarios les complacerá saber que han comenzado las consultas sobre este asunto. Respecto a cuál será el marco en que se celebrarán, ya sea el acuerdo de 1992 o en algún otro marco, sigue habiendo algunas dudas sobre la manera exacta de abordar esta cuestión. El Comité no debe de ninguna manera intervenir en estos debates.

82. El representante de los Estados Unidos agradece al delegado de las Comunidades Europeas la información que ha proporcionado y observa que se ha intentado realizar consultas sobre este asunto. Su delegación también se siente obligada a mantener informado a este Comité debido a que puede interesar a otros Signatarios en su doble calidad de fabricantes y consumidores de esos productos. El acuerdo de 1992 establece además que es sin perjuicio de los derechos y obligaciones en virtud del Acuerdo sobre la OMC, y los Estados Unidos se reservan todos sus derechos en virtud del Acuerdo sobre Aeronaves, el GATT de 1994 y el Acuerdo sobre la OMC en lo relativo a todo apoyo, ayuda o subvenciones que los gobiernos participantes en el Airbus decidan proporcionar. Su delegación espera que los gobiernos tengan presente esas obligaciones y se atengan a ellas.

83. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

J. AYUDAS A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA BELGA MEDIANTE MECANISMOS DE TIPO DE CAMBIO

84. El delegado de los Estados Unidos recuerda que su delegación ya planteó esta cuestión en el Comité. Su país está preocupado porque este mecanismo de tipo de cambio tiene la apariencia de un tipo de cambio dual, tal vez una subvención, y presenta además cuestiones de incompatibilidad con el Acuerdo del FMI. Ha oído que se estaba considerando la posibilidad de cancelar el mecanismo y sustituirlo por algo compatible con las obligaciones internacionales. Su delegación desea saber cuál es la situación actual. Si no ha cambiado, propone volver a examinar este asunto en la próxima reunión.

85. El representante de las Comunidades Europeas dice que su delegación ha tomado nota de esta cuestión de forma reiterada y ha señalado claramente que los agentes interesados procuran resolver la situación, por lo que esta cuestión es más bien de procedimiento. Los sucesivos gobiernos nacionales de Bélgica decidieron durante algún tiempo aplicar una nueva política industrial mejor adaptada a las necesidades de las empresas interesadas y -repitiendo lo que dijo en la última reunión-, en gran medida, las disposiciones, la estructura y los mecanismos de esa política estaban en la fase final y ya habían sido decididos. Ahora bien, aunque la coordinación de esta política con las instituciones financieras pertinentes a nivel regional y nacional ha alcanzado un estado avanzado, todavía no ha finalizado. Su delegación recalca una vez más que esta política tiene por objeto velar por que no se produzcan distorsiones en el comercio internacional de aeronaves civiles, y espera que sirva para dar seguridades a los Estados Unidos. En el gobierno nacional belga han tenido lugar cambios que afectan, en particular, al político responsable que es el Secretario de Estado para el comercio exterior. Esos cambios se han producido con el telón de fondo de las negociaciones constitucionales, que complicaron más aún la cuestión, en virtud de las cuales, las competencias en los asuntos de comercio exterior tuvieron que ser parcialmente delegadas a las entidades subfederales de Bélgica a fines de ese año. Lamentablemente, la combinación de estos acontecimientos ha demorado los avances que se esperaban de la puesta en marcha de esta nueva política. No obstante, puede confirmar que el gobierno nacional belga sigue comprometido en fijar la entrada en vigor de la nueva política lo antes posible. Su delegación conviene, desde luego, en mantener informado al Comité sobre esta cuestión y en comunicarle sin demora todo nuevo acontecimiento.

86. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

K. OTROS ASUNTOS

1. Legislación de los Estados Unidos "Air 21"

87. El delegado de las Comunidades Europeas dice que su delegación planteó esta cuestión en la última reunión del Comité y manifestó diversas inquietudes relacionadas con la Ley de inversión y reforma para la aviación en el siglo XXI, en particular, respecto a la asignación de corredores. Estaba convencido de que los criterios para la asignación de corredores en los cuatro principales aeropuertos de los Estados Unidos se aplicaban de manera que se favorecía a las empresas que volaban con productos de determinados fabricantes y se discriminaba a las que volaban con productos de diferentes fabricantes. Aportando un nuevo elemento al debate, se le comunicó que en julio de 2000, una compañía aérea de los Estados Unidos que solicitó corredores alegó ante la FAA que un solicitante de la competencia estaba volando con aviones Airbus y no con Boeing, y que, en consecuencia, no se le deberían conceder corredores. El ejemplo citado parece demostrar que esa legislación tiene, en efecto, consecuencias de carácter discriminatorio. Apreciaría mucho toda información adicional que puedan suministrar los Estados Unidos sobre la aplicación y las consecuencias de esa legislación.

88. El delegado de los Estados Unidos agradece la oportunidad de responder que su país se propone aplicar y, de hecho, ya ha aplicado la legislación de forma compatible con la OMC. En relación con la preocupación concreta sobre determinada formulación, hay varios criterios para la asignación de corredores. No se han aplicado los criterios específicos a los que las Comunidades Europeas pusieron objeciones. Respecto a las decisiones del verano anterior, está disponible en línea una declaración escrita que indica que no se aplicaron esos criterios. Como la mayoría de los casos de reasignación de corredores se hace para una sola vez, se han reasignado los corredores y él considera que no hay pruebas de mal uso o discriminación en contra de los productos extranjeros en la asignación de los corredores. Si las Comunidades Europeas quieren presentar reclamaciones por daños y perjuicios, su delegación está dispuesta a atenderlas; pero no cree que haya habido ningún motivo para presentarlas, pues no hubo ninguna. Este asunto debe diferenciarse de la reglamentación sobre silenciadores ("hush-kit") que, a su entender, discrimina a los Estados Unidos (y a otros países),

tema que estaban discutiendo en la OACI y que fue, de hecho, plenamente aplicada, en tanto que su país no había llevado a la práctica el texto controvertido que las Comunidades Europeas objetaron en esa legislación en particular; lo cual no era justo. Volviendo al punto del orden del día "Ayuda estatal al desarrollo de grandes aeronaves civiles", desea observar que los motores no estaban comprendidos en el acuerdo bilateral y, por lo tanto, en algún momento, querría examinar las posibles ayudas a los motores en otro contexto, quizás en el marco de este Comité. Su delegación está preocupada por la reducción de precios, particularmente de Rolls-Royce, en la venta de motores; parece que esa medida está afectando a sus finanzas y sigue solicitando ayuda, aunque ha estado recibiendo asistencia durante varios años en relación con diversos motores, el último ha sido el A340 500/600; su delegación considera que esta forma de operar -ofrecer bajos precios, experimentar pérdidas financieras y luego solicitar más ayuda o la condonación del pago de anteriores ayudas- no es compatible con las obligaciones internacionales. Su delegación espera que el Reino Unido no ceda ante las solicitudes de ayuda de Rolls-Royce para los motores del A3XX.

89. El delegado de las Comunidades Europeas desea evitar toda obstaculización innecesaria de los debates y, por ello, se limita a exponer dos observaciones básicas. Se complace al escuchar que los Estados Unidos alegan que no han aplicado la disposición de que se trata (que dispone que la Secretaría de Transporte al considerar una propuesta de una empresa de transporte aéreo que solicita la concesión de un corredor, podría tener en cuenta, entre otros factores, si la propuesta de la empresa de transporte aéreo proporciona a la economía de los Estados Unidos un máximo beneficio, comprendidos el número de puestos de trabajo en ese país y la clase de aeronave que utiliza). Incluso si el dictamen en esos casos no lo expresa así -sería temerario hacerlo- la cuestión es que tiene consecuencias estremecedoras. Es muy difícil probar que se ha aplicado esta disposición, pero el espíritu de la legislación apunta, en efecto, hacia una dirección que su delegación considera extremadamente preocupante. Por el momento, toma nota de la declaración de que no se ha aplicado la disposición, si bien tiene algunas dudas al respecto. En relación con el otro tema, aun sin querer abordar la cuestión del desarrollo de aeronaves civiles de gran tamaño, desea advertir que uno de los principales fabricantes de los Estados Unidos ha obtenido un monto de beneficios enorme durante años en el marco del proyecto de "Empresas de ventas en el extranjero", que ha sido declarado ilegal por un órgano competente. Ésta es una prueba mucho más contundente de asistencia ilegal que cualquier otro acontecimiento que pueda haber tenido lugar o no durante la construcción del A3XX. Este asunto está todavía *sub judice* y considera que debe ser devuelto a los órganos pertinentes, pero desea destacar que existe un caso que supera con creces lo que se está debatiendo y, tal vez, el Comité quiera tomar nota de los beneficios que sacrificó el Gobierno de los Estados Unidos en favor de un determinado fabricante de aeronaves de gran tamaño.

90. El delegado de los Estados Unidos desea contestar brevemente para aclarar que todos los criterios fueron expuestos en las decisiones relativas a las asignaciones de corredores. Si no se mencionaba la utilización de esa disposición, él podía asegurar formalmente al Comité que ese criterio no se había utilizado. Se publicaban todas las decisiones, su país era muy transparente al respecto, por lo que no debería preocuparles si los Estados Unidos estaban aplicando esa legislación de forma compatible con la OMC. En relación con los beneficios que un fabricante de los Estados Unidos pueda haber obtenido, ésta era una cuestión en conflicto que se dirimía en la OMC, y el Congreso de los Estados Unidos había adoptado medidas el día anterior para que la legislación fuera compatible con esa conclusión. Muy pronto se presentará la legislación a la firma del Presidente de los Estados Unidos. En consecuencia, los Estados Unidos habían tomado medidas y las Comunidades Europeas podrían recapacitar y considerar que tal vez sea éste el camino adecuado a seguir.

91. La delegada del Canadá declara que su delegación ha tomado nota de las declaraciones formuladas por el representante de los Estados Unidos.

92. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

2. Conflicto entre el Canadá y el Brasil sobre subvenciones a las aeronaves

93. La delegada del Canadá dice que, a fin de informar al Comité de las cuestiones relativas a las áreas abarcadas por el Acuerdo, su delegación desea proporcionar al Comité un informe de situación sobre el conflicto que tiene con el Brasil. En el centro de este conflicto está el PROEX (*Programa de Financiamento às Exportações*), un programa de subvenciones a la exportación del Brasil que reduce los costos financieros de las exportaciones del Brasil en virtud de su componente "equiparación de los tipos de interés". Al Canadá le ha inquietado especialmente su aplicación en el sector aeronáutico, en el que ha ocasionado a las empresas canadienses pérdidas anuales de ventas de hasta 1.500 millones de dólares.

94. En 1998, después de intentos infructuosos de resolver la cuestión bilateralmente, el Canadá recurrió al Órgano de Solución de Diferencias de la OMC para que examinara el asunto. En 1999, el OSD de la OMC decretó que el PROEX constituía una subvención a la exportación prohibida en relación con su aplicación a las aeronaves regionales. El OSD dio plazo al Brasil hasta el 18 de noviembre de 1999 para que anulara esta medida ilegal. La opinión del Canadá es que el Brasil no ha cumplido plenamente las decisiones. En consecuencia, el Canadá solicitó que se constituyera un grupo especial sobre el cumplimiento que evaluara formalmente la aplicación de las decisiones por el Brasil. Este grupo especial confirmó que el Brasil no había puesto el PROEX en conformidad con sus obligaciones. El Brasil apeló la decisión, pero el Órgano de Apelación confirmó la decisión del grupo especial. El Brasil impugnó también la solicitud del Canadá ante las autoridades de la OMC de imponer contramedidas al Brasil. En agosto de 2000, un grupo especial de arbitraje de la OMC decretó que el Canadá podía imponer contramedidas al Brasil por un total de 344,2 millones de dólares por año en razón del no cumplimiento de sus obligaciones.

95. En un grupo especial de la OMC relativo a un tema conexo se determinó que los programas *Technology Partnerships Canada* y *EDC's Canada Account* eran también subvenciones a la exportación prohibidas según se aplicaban a las aeronaves regionales. No obstante, en respuesta a la impugnación por el Canadá de la aplicación del PROEX, el Brasil puso en tela de juicio que las revisiones de los dos programas del Canadá fueran conformes a lo resuelto. El grupo especial que examinó la aplicación por el Canadá encontró que *Technology Partnerships Canada* se había puesto en plena conformidad con las obligaciones del Canadá, lo que fue confirmado en el proceso de apelación. En relación con *EDC's Canada Account*, el grupo especial resolvió que las revisiones no eran suficientemente vinculantes. Ninguna transacción quedó afectada por esta resolución. El grupo especial estableció también una serie pormenorizada de criterios que será de utilidad para determinar si las transacciones financieras relacionadas con exportaciones pueden ser objeto de una excepción relativa a las disciplinas de la OMC sobre subvenciones a la exportación. El Canadá decidió no apelar la resolución relativa a *Canada Account*, y está preparando un reglamento para aplicar las directrices del grupo especial.

96. En cuanto al tema de la conformidad del PROEX, los representantes del Brasil indicaron que, sobre la base de su interpretación de la resolución de la OMC sobre este conflicto, todo lo que se exigía para conseguir la conformidad del PROEX era introducir la tasa de interés comercial de referencia de la OCDE como tasa mínima por debajo de la cual el PROEX no compraría a tipos de interés inferiores a los determinados por las fuerzas del mercado. Desde el punto de vista del Canadá, así no se colocaría al programa de subvención a la exportación PROEX en conformidad con las obligaciones del Brasil en el marco de la OMC. Para hacerlo, además del tipo de interés comercial de referencia, el Brasil debe adoptar los demás elementos clave del consenso de la OCDE sobre los créditos a la exportación.

97. Aunque considera que tal vez no sea éste el momento oportuno para entrar en detalles en relación con este conflicto, su delegación cree, no obstante, que es conveniente, indicar que las interpretaciones que hace el Brasil de sus obligaciones y de las disciplinas del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias tienen repercusiones importantes en los esfuerzos que se realizan desde hace mucho tiempo para que la utilización de subvenciones a la exportación no aumente sino que se limite y se reduzca. Desea señalar al Comité que ambas partes están trabajando bilateralmente para lograr una resolución mutuamente satisfactoria del litigio. El Canadá indica que está dispuesto a ejercer sus derechos en el marco de la OMC si fracasan las negociaciones bilaterales.

98. El Comité toma nota de las declaraciones formuladas.

L. FECHA DE LA PRÓXIMA REUNIÓN ORDINARIA

99. El Presidente propone que la próxima reunión ordinaria se celebre el 6 de junio de 2001. Con objeto de tomar en consideración en la versión del SA 2002 la decisión relativa a la transposición de partidas del Sistema Armonizado en el Anexo relativo a los productos comprendidos, podría programarse una reunión del Subcomité Técnico antes de esa fecha, con el fin de examinar la transposición de las modificaciones del SA 2002 y otras cuestiones conexas, incluida la adopción formal por los Signatarios del Protocolo (2000).

100. El Comité así lo acuerda.

M. ADOPCIÓN DEL INFORME ANUAL

101. El Presidente recuerda que, en virtud del párrafo 2 del artículo 8 del Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles y el párrafo 8 del artículo IV del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, el Comité informa anualmente al Consejo General.

102. El Comité levanta la sesión para que los Signatarios examinen el proyecto de revisión del Informe Anual.

103. Tras levantar la sesión, el Presidente presenta el proyecto de revisión del Informe Anual. Se proponen cambios en los párrafos 2, 4, 6 y 7 del proyecto de revisión del Informe Anual.

104. El Comité adopta el Informe Anual con sus enmiendas.⁵

105. Se levanta la sesión.

⁵ Distribuido ulteriormente con la signatura WT/L/374.