

**Órgano de Solución de Diferencias  
14 de octubre de 2019**

## ACTA DE LA REUNIÓN

CELEBRADA EN EL CENTRO WILLIAM RAPPARD EL 14 DE OCTUBRE DE 2019

*Presidente: Excmo. Sr. Dr. David Walker (Nueva Zelanda)*

### **1 COMUNIDADES EUROPEAS Y DETERMINADOS ESTADOS MIEMBROS - MEDIDAS QUE AFECTAN AL COMERCIO DE GRANDES AERONAVES CIVILES**

#### **A. Recurso de los Estados Unidos al párrafo 9 del artículo 7 del Acuerdo SMC y al párrafo 7 del artículo 22 del ESD (WT/DS316/42)**

1.1. El Presidente señala a la atención de los presentes la comunicación de los Estados Unidos que figura en el documento WT/DS316/42. Seguidamente invita al representante de los Estados Unidos a que haga uso de la palabra.

1.2. El representante de los Estados Unidos dice que el Árbitro encargado de este asunto ha dado a conocer su decisión sobre el nivel de las contramedidas proporcionadas a los efectos desfavorables causados por las subvenciones concedidas por la UE, incluidos sus Estados miembros Alemania, España, Francia y el Reino Unido, a las grandes aeronaves civiles. Esa cifra es aproximadamente de 7.500 millones de dólares EE.UU. cada año. El nivel que ha determinado el Árbitro es muy superior a la cuantía máxima previamente autorizada por un árbitro de la OMC y demuestra el argumento que los Estados Unidos han venido esgrimiendo todo el tiempo, es decir, que las subvenciones concedidas por la UE a Airbus han causado durante décadas daños enormes a la economía de los Estados Unidos. En consecuencia, los Estados Unidos han solicitado la autorización del OSD para imponer contramedidas de conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del Acuerdo SMC y el párrafo 7 del artículo 22 del ESD de acuerdo con el laudo. Los Estados Unidos prefieren alcanzar un resultado negociado con la UE que ponga fin a todas las subvenciones incompatibles con las normas de la OMC. Ese ha sido el objetivo de los Estados Unidos desde el principio, pero eso solo puede lograrse si la UE realmente pone fin a las ventajas que se derivan para Airbus de las subvenciones actuales y garantiza que las subvenciones a Airbus no se puedan restablecer bajo otra denominación u otro mecanismo. Durante 15 años los Estados Unidos han indicado su deseo de llegar a un acuerdo de esa índole. Durante este período no ha habido contramedidas y la UE se ha negado sistemáticamente a entablar conversaciones serias. Los Estados Unidos confían en que las contramedidas animen a la UE a acordar el cese auténtico de sus subvenciones incompatibles con las normas de la OMC y de los efectos desfavorables que se derivan de ellas. En consecuencia, los Estados Unidos solicitan ahora autorización para imponer contramedidas.

1.3. El representante de la Unión Europea dice que la UE toma nota de la decisión del Árbitro en esta diferencia y del nivel de las posibles contramedidas. Esta decisión marca otro hito en la saga de las aeronaves que dura 15 años. Las partes alcanzarán otro hito en esta saga con la próxima decisión en el procedimiento de arbitraje que se lleva a cabo en la diferencia "Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)" (DS353). La UE dará más información sobre el panorama general más adelante en su declaración, pero este informe merece un análisis más detenido ya que plantea serias preocupaciones. Después de analizar el informe, la UE se ve obligada a señalar que no está de acuerdo con el informe sobre cuya base los Estados Unidos han presentado su solicitud en la presente reunión. A ese respecto, la UE señala en particular lo siguiente. En primer lugar, en el informe no hay análisis alguno de la cuantía del beneficio ni de los supuestos efectos sobre los precios. Los supuestos efectos sobre el volumen se basan en gran medida en la hipótesis

de que Airbus o sus productos no deberían existir. En particular, se dice a las partes que, sin las medidas, nunca se habría lanzado el A380. Esta conclusión contradice los hechos y las pruebas y no refleja con exactitud las conclusiones anteriores del Órgano de Apelación. La afirmación del Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales Internacionales -en el comunicado de prensa que se dio a conocer con motivo de la publicación del laudo- que alega que "el Órgano de Apelación está de acuerdo en que '[s]in las subvenciones, Airbus no habría existido ... y no habría aeronaves de Airbus en el mercado'", carece de todo fundamento en las resoluciones del Órgano de Apelación previamente adoptadas en el curso de esta diferencia. En segundo lugar, el hecho de que se autoricen contramedidas recurrentes de carácter anual durante un período indefinido como respuesta a unas medidas no recurrentes cuyos beneficios y efectos desfavorables disminuyen constantemente constituye una infracción de la norma establecida en el Acuerdo SMC de que las contramedidas deben ser proporcionadas al grado y naturaleza de los efectos desfavorables, y contradice la jurisprudencia actual. La autorización de contramedidas recurrentes de carácter anual es incluso más sorprendente con respecto al A380, a pesar de que el Árbitro sabía que se había puesto fin al programa del A380. Esto hace caso omiso del principio de representatividad, da lugar a contramedidas que no son proporcionadas a los efectos desfavorables y contradice la posición largamente sostenida por los Miembros -que los propios Estados Unidos han confirmado durante el procedimiento- de que las obligaciones de cumplimiento son solamente prospectivas. En tercer lugar, en el laudo no se tiene en cuenta el riesgo de sobrecómputo derivado de la acumulación simultánea de la anulación o menoscabo resultante tanto de los pedidos como de las entregas. Esto no tiene en cuenta los principios básicos de valoración económica y de nuevo da lugar a contramedidas que no son proporcionadas a los efectos desfavorables. En cuarto lugar, en el laudo se concluye que la obstaculización hipotética relacionada con los seis mercados de países en que se constató la existencia de obstaculización coincide con el número total de aeronaves [47] que Airbus vendió en esos mercados, sin que los Estados Unidos hayan hecho ningún esfuerzo para justificar esa afirmación. En quinto lugar, en el laudo se hace caso omiso sistemáticamente de los términos del tratado que se refieren al "producto similar no subvencionado", que respaldan claramente la posición de que los efectos sobre el volumen de las subvenciones competidoras se anulan entre sí.

1.4. La Unión Europea dice que, en la diferencia "Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)" (DS353), la UE ya ha obtenido constataciones multilaterales en el sentido de que los Estados Unidos no están en conformidad con respecto a las subvenciones fiscales del estado de Washington y la legislación sobre empresas de ventas en el extranjero (EVE). Actualmente la UE sigue su propio procedimiento de conformidad con el párrafo 6 del artículo 22 del ESD contra los Estados Unidos en la diferencia "Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)" (DS353). Con respecto a las mismas cuestiones se aplicarán los mismos principios en ese asunto. Desde un punto de vista sistémico, a fin de aportar seguridad y previsibilidad al sistema multilateral de comercio, y no menos importante en aras de la equidad procesal, ese es el único camino aceptable a seguir. A diferencia de los Estados Unidos, la UE ha hecho otro esfuerzo considerable para cumplir que actualmente está examinando un segundo Grupo Especial sobre el cumplimiento. El resultado de ese procedimiento se conocerá en breve. La UE desea insistir en que, desde el punto de vista jurídico, el resultado de ese procedimiento se refleja de manera plena e inmediata en el nivel de sanciones impuesto por los Estados Unidos. Por último, la UE ha tomado nota muy detenida de que el Árbitro se ha basado de manera reiterada y excesiva en la tesis de que, mientras el Miembro demandado no esté en conformidad, porque no cuente con una determinación multilateral de cumplimiento, o con una solución mutuamente acordada, o con un reconocimiento inequívoco y sin condiciones de cumplimiento del reclamante, se sigue debiendo la cuantía total de cualquier retorsión. La UE recuerda a este respecto que la posibilidad de una "determinación multilateral de cumplimiento" estaría en grave peligro en un futuro muy cercano si no existe un sistema multilateral de solución de diferencias operativo, y los Estados Unidos son los responsables si se materializa esa situación. El contenido de este informe demuestra por qué la existencia del examen en apelación de las cuestiones jurídicas es esencial en el sistema de la OMC. La UE sigue examinando el informe y se reserva plenamente su derecho a impugnar sus conclusiones en el momento y el foro oportunos. A diferencia de los Estados Unidos, la UE entiende perfectamente que, aunque está firmemente en desacuerdo con el informe que constituye la base de la solicitud de los Estados Unidos, no puede impedir al OSD que conceda autorización para suspender concesiones u otras obligaciones de acuerdo con este laudo, si no hay una decisión por consenso del OSD de rechazar la solicitud, porque la autorización se concede automáticamente o por aplicación de la ley (es decir, *ipso jure*). No obstante, la UE desea reiterar que discrepa del contenido del laudo, inclusive por las razones antes esbozadas. La UE vigilará muy atentamente la aplicación de las contramedidas de los Estados Unidos y les piden que respeten el nivel autorizado por la OMC. En conclusión, la UE

desea reiterar que sigue considerando que, aunque los Estados Unidos obtengan la autorización del OSD en la presente reunión, optar por aplicar sus contramedidas en este momento sería miope. El sistema de solución de diferencias de la OMC ha constatado que tanto a la UE como a los Estados Unidos han cometido infracciones. En la diferencia paralela "Estados Unidos - Grandes aeronaves civiles (segunda reclamación)" (DS353), dentro de unos meses también se concederá a la UE el derecho a imponer contramedidas adicionales. Sin embargo, la imposición mutua de contramedidas solo perjudicará al comercio mundial y a la industria aeronáutica en general. Como la UE ha declarado constantemente, sigue dispuesta a trabajar con los Estados Unidos en una solución justa y equilibrada para sus respectivas industrias aeronáuticas. A la espera de que se logren progresos para encontrar esa solución, y aunque se reserva sus derechos en este sentido, la UE no tiene intención de solicitar información a los Estados Unidos con respecto a ninguna de las cuestiones anteriores.

1.5. El representante del Canadá dice que su país tiene mucho interés en las cuestiones sustantivas y de procedimiento planteadas en esta diferencia y que desde el principio el Canadá ha participado como tercero. El Canadá también tiene gran interés sistémico en asegurar el funcionamiento equitativo y eficaz del sistema de solución de diferencias en todas las etapas del procedimiento. Esto incluye la autorización de la suspensión de concesiones, un momento afortunadamente poco frecuente, pero sin embargo importante, en una diferencia y una autorización que se debe utilizar con la máxima prudencia. El Canadá desea hacer una declaración en la presente reunión principalmente sobre la cuestión de la jurisdicción de los árbitros convocados de conformidad con el párrafo 6 del artículo 22 del ESD para examinar medidas destinadas al cumplimiento después de que la solicitud de autorización para adoptar medidas de retorsión haya sido sometida a arbitraje. Se trata de una cuestión difícil, que se ha considerado en el examen del ESD, y también es una cuestión que los Miembros han tenido que afrontar con mayor frecuencia los últimos años. El Canadá comprende las preocupaciones que ha planteado la Unión Europea en el arbitraje en el sentido de que, si un árbitro no tiene en cuenta ulteriores medidas de cumplimiento y la evolución del mercado, podría perfectamente acabar determinando un nivel de anulación y menoscabo que, en realidad, no sea equivalente al nivel actual de anulación y menoscabo. Además, esto podría ser especialmente trascendental en circunstancias que supongan la valoración de los efectos desfavorables con arreglo al Acuerdo SMC. No obstante, el Canadá reconoce que exigir a un árbitro que espere al resultado de un posterior procedimiento sobre el cumplimiento, o que examine él mismo alegaciones de cumplimiento, difuminaría la función de los árbitros y la de los grupos especiales sobre el cumplimiento. Imponer esas obligaciones solo sobre la base de una alegación de cumplimiento, con independencia de lo objetiva y bien fundada que sea, correría el riesgo de someter a las partes, especialmente a la reclamante, a una sucesión interminable de litigios sin acercarse nunca a una solución. Dicho esto, el Canadá considera que los árbitros deben calcular el nivel de las contramedidas de un modo que permita su adaptación en el futuro, ya sea sobre la base de medidas adicionales destinadas al cumplimiento adoptadas por el Miembro demandado o de la evolución posterior del mercado. Por lo tanto, el Canadá considera lamentable que el Árbitro en esta diferencia se haya abstenido de determinar niveles distintos de contramedidas para los distintos mercados de productos en cuestión. Además, el Canadá observa que, aunque los Estados Unidos tienen derecho a recibir autorización para adoptar medidas de retorsión a un nivel calculado adecuadamente sobre la base de la última determinación multilateral de incumplimiento, también tienen que utilizar esa autorización de manera responsable. Sencillamente no deben hacer caso omiso de medidas ulteriores destinada al cumplimiento o de la evolución del mercado que pueden afectar al cumplimiento, como la decisión de Airbus de poner fin al programa del A380. En última instancia, la finalidad de la retorsión autorizada es inducir al cumplimiento. Si hay pruebas de cumplimiento, aunque sea parcial, la parte autorizada tiene que tener eso en cuenta cuando utilice sus derechos de retorsión. Por consiguiente, el Canadá exhorta a los Estados Unidos en esta diferencia a que actúen con moderación al imponer medidas de retorsión conforme a la autorización que recibirán en la presente reunión. La salud de una industria aeronáutica cada vez más integrada, la economía mundial y el sistema de solución de diferencias dependen de ello. De una manera más sistémica, como ocurre en otras esferas del sistema de solución de diferencias, no es posible esperar que las normas regulen con precisión todas las posibles supuestas. Mucho depende todavía, y siempre dependerá, de la buena fe y la buena voluntad de las partes. Por consiguiente, el Canadá alienta a las dos partes a que resuelvan esta diferencia y la diferencia conexas que mantienen.

1.6. El OSD toma nota de las declaraciones y, en respuesta a la solicitud presentada por los Estados Unidos de conformidad con el párrafo 9 del artículo 7 del Acuerdo SMC y el párrafo 7 del artículo 22 del ESD que figura en el documento WT/DS316/42, acuerda conceder la autorización para suspender la aplicación a la Unión Europea y determinados Estados miembros de concesiones arancelarias u

otras obligaciones conforme a lo establecido en la decisión del Árbitro que figura en el documento WT/DS316/ARB.

---