

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

- Reglamento (CE) nº 15/2004 de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas 1
- ★ **Reglamento (CE) nº 16/2004 de la Comisión, de 6 de enero de 2004, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 1177/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida (EU-SILC) en lo referente a la lista de variables objetivo secundarias relacionadas con la «transmisión intergeneracional de la pobreza»** 3
- Reglamento (CE) nº 17/2004 de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por el que se fija el coeficiente de reducción que debe aplicarse en el ámbito del contingente arancelario comunitario de importación de cebada previsto por el Reglamento (CE) nº 2305/2003 7
- Reglamento (CE) nº 18/2004 de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por el que se fijan los derechos de importación en el sector del arroz 8
- ★ **Reglamento (CE) nº 19/2004 de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por el que se modifica por vigesimoséptima vez el Reglamento (CE) nº 881/2002 del Consejo por el que se imponen determinadas medidas restrictivas específicas dirigidas contra determinadas personas y entidades asociadas con Usamah bin Ladin, la red Al-Qaida y los talibanes y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 467/2001 del Consejo** 11

II Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad

Comisión

2004/12/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 5 de diciembre de 2003, respecto de un procedimiento relativo a la aplicación de la primera frase del apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo y del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo (Asunto TREN/AMA/11/03 — Medidas alemanas relacionadas con las operaciones de aproximación al aeropuerto de Zurich) [notificada con el número C(2003) 4472]** 13

- ★ **Decisión de la Comisión, de 6 de enero de 2004, por la que se da por concluido el procedimiento de examen referente a la aplicación del programa brasileño de financiación de exportaciones «PROEX» en el sector de los aviones de transporte regional 25**

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 15/2004 DE LA COMISIÓN**de 7 de enero de 2004****por el que se establecen valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3223/94 de la Comisión, de 21 de diciembre de 1994, por el que se establecen disposiciones de aplicación del régimen de importación de frutas y hortalizas ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1947/2002 ⁽²⁾ y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 3223/94 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los criterios para que la Comisión fije los valores a tanto alzado de importación de terceros países correspondientes a los productos y períodos que se precisan en su anexo.

- (2) En aplicación de los criterios antes indicados, los valores globales de importación deben fijarse en los niveles que figuran en el anexo del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los valores globales de importación a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3223/94 quedan fijados según se indica en el cuadro del anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 8 de enero de 2004.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de enero de 2004.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director General de Agricultura

⁽¹⁾ DO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ DO L 299 de 1.11.2002, p. 17.

ANEXO

del Reglamento de la Comisión, de 7 de enero de 2004, por el que se establecen los valores globales de importación para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código país tercero ⁽¹⁾	Valor global de importación
0702 00 00	052	74,3
	204	48,6
	624	193,8
	999	105,6
0707 00 05	052	120,2
	999	120,2
0709 90 70	052	106,4
	204	54,6
	999	80,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	45,4
	204	42,9
	388	30,9
	999	39,7
0805 20 10	052	78,8
	204	91,0
	999	84,9
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	89,5
	999	89,5
0805 50 10	052	52,8
	400	38,7
	600	71,9
	999	54,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	060	39,4
	400	75,5
	404	87,4
	720	62,0
	999	66,1
0808 20 50	052	51,1
	060	56,8
	064	63,6
	400	88,2
	720	76,9
	999	67,3

⁽¹⁾ Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 2020/2001 de la Comisión (DO L 273 de 16.10.2001, p. 6). El código «999» significa «otros orígenes».

REGLAMENTO (CE) Nº 16/2004 DE LA COMISIÓN
de 6 de enero de 2004

por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 1177/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida (EU-SILC) en lo referente a la lista de variables objetivo secundarias relacionadas con la «transmisión intergeneracional de la pobreza»

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 1177/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2003, relativo a las estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida (EU-SILC) ⁽¹⁾ y, en particular, la letra f) del apartado 2 de su artículo 15,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1177/2003 estableció un marco común para la elaboración sistemática de estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida. Dichas estadísticas incluyen datos transversales y longitudinales comparables y actualizados sobre la renta y sobre el nivel y la composición de la pobreza y la exclusión social a escala nacional y comunitaria.
- (2) Con arreglo a la letra f) del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento (CE) nº 1177/2003, deberán adoptarse las medidas de aplicación necesarias en relación con la lista de variables objetivo secundarias y las variables que se incluirán cada año en el componente transversal de la EU-SILC. Con respecto al año 2005, se ha de definir la lista de variables objetivo secundarias incluidas en el módulo «transmisión intergeneracional de la pobreza» (en particular, sobre los antecedentes referentes a la

educación de los padres y a su ocupación y sobre el entorno familiar en la infancia, como dominios clave de influencia en la exclusión social del adulto que repercuten en el riesgo de pobreza durante la edad adulta), especificándose las definiciones y los códigos de variables.

- (3) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del programa estadístico.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo figura la lista de variables objetivo secundarias, los códigos de variables y las definiciones correspondientes al módulo 2005 referentes a la «transmisión intergeneracional de la pobreza» que se incluirán en el componente transversal de las estadísticas comunitarias sobre la renta y las condiciones de vida (EU-SILC).

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 6 de enero de 2004.

Por la Comisión
Pedro SOLBES MIRA
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 165 de 3.7.2003, p. 1.

ANEXO

A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación la unidad, el método de recogida de datos, el periodo de referencia y las definiciones siguientes.

1. **Unidad**

Se proporcionará la información correspondiente a todos los miembros actuales del hogar o, en su caso, correspondiente a todos los entrevistados seleccionados que tengan más de 24 años de edad y menos de 66.

2. **Método de recogida de datos**

Debido a las características de la información que ha de recogerse, sólo se permitirán las entrevistas personales (con carácter excepcional, entrevista a un representante para las personas temporalmente ausentes o en situación de incapacidad) o la información extraída de registros.

3. **Período de referencia**

El período de referencia será aquel en que el entrevistado era un joven adolescente, entre los 12 y 16 años de edad. Si el entrevistado duda o solicita que se especifique una edad, se utilizará la edad de 14 años.

4. **Definiciones**

- a) Padre: la persona de sexo masculino que el entrevistado consideraba su padre cuando era un joven adolescente.
- b) Madre: la persona de sexo femenino que el entrevistado consideraba su madre cuando era un joven adolescente.
- c) Hermanos: hermanos y hermanas que vivían en el mismo hogar que el entrevistado cuando éste era un joven adolescente.
- d) Principal: (en composición principal de la familia, número principal de hermanos, situación de actividad principal y ocupación principal), se refiere a la situación que se produjo durante más tiempo cuando el entrevistado era un joven adolescente. En caso de incertidumbre sobre qué situación se produjo durante más tiempo, se elegirá la que dejó más impresión.

ÁREAS Y LISTA DE VARIABLES OBJETIVO

Denominación de la variable	Módulo 2005	Transmisión intergeneracional de la pobreza
	Código	Variable objetivo
Datos básicos		
RB030	Número identificación	Identificación personal Número de identificación personal (NIP)
PM005	0 + (Formato 2,5)	Ponderación transversal intergeneracional de carácter personal Ponderación
Datos familiares		
PM010	1	Composición principal de la familia Vivió con el padre y la madre
	2	Vivió con madre soltera (familia monoparental)
	3	Vivió con padre soltero (familia monoparental)
	4	Vivió con la madre y con su nueva(o) pareja/marido
	5	Vivió con el padre y con su nueva pareja/mujer
	6	Vivió en otro hogar privado, familia de acogida
	7	Vivió en un hogar o institución colectivos
PM010_F	- 1	Falta
	1	Variable completada

Denominación de la variable	Módulo 2005	Transmisión intergeneracional de la pobreza
	Código	Variable objetivo
PM020		<i>Año de nacimiento del padre</i>
	Año	4 cifras del año
PM020_F	- 2	ND (Sin padre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM030		<i>Año de nacimiento de la madre</i>
	Año	4 cifras del año
PM030_F	- 2	ND (Sin madre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM035		<i>Número principal de hermanos</i>
	Número	Dos cifras del número
PM035_F	- 1	Falta
	1	Variable completada
Datos sobre educación		
PM040		<i>Nivel de educación CINE ⁽¹⁾ más elevado alcanzado por el padre</i>
	0	Inferior a la enseñanza primaria
	1	Enseñanza primaria
	2	Primer ciclo de enseñanza secundaria
	3	Segundo ciclo de enseñanza secundaria
	4	Enseñanza postsecundaria no terciaria
	5	Primer ciclo de la educación terciaria
	6	Segundo ciclo de la enseñanza terciaria
PM040_F	- 2	ND (Sin padre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM050		<i>Nivel CINE ⁽¹⁾ de educación más elevado alcanzado por la madre</i>
	0	Inferior a la enseñanza primaria
	1	Enseñanza primaria
	2	Primer ciclo de enseñanza secundaria
	3	Segundo ciclo de enseñanza secundaria
	4	Enseñanza postsecundaria no terciaria
	5	Primer ciclo de la educación terciaria
	6	Segundo ciclo de la enseñanza terciaria
PM050_F	- 2	ND (Sin madre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada

Denominación de la variable	Módulo 2005	Transmisión intergeneracional de la pobreza
	Código	Variable objetivo
Datos laborales		
PM060		Situación de actividad principal del padre
	1	Asalariado
	2	Trabajador por cuenta propia
	3	Trabajador familiar sin remuneración
	4	Desempleado
	5	Jubilado, jubilación anticipada
	6	Trabajo en el hogar (a tiempo completo)
	7	Otras
PM060_F	- 2	ND (Sin padre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM070		Ocupación principal del padre ⁽²⁾
	Código CIUO	CIUO-88 (COM) ⁽³⁾ 2 cifras
PM070_F	- 2	ND (El padre nunca tuvo un trabajo, sin padre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM080		Situación de actividad principal de la madre
	1	Asalariada
	2	Trabajadora por cuenta propia
	3	Trabajadora familiar sin remuneración
	4	Desempleada
	5	Jubilada, jubilación anticipada
	6	Trabajo en el hogar (a tiempo completo)
	7	Otras
PM080_F	- 2	ND (Sin madre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada
PM090		Ocupación principal de la madre ⁽²⁾
	Código CIUO	CIUO-88 (COM) ⁽³⁾ 2 cifras
PM090_F	- 2	ND (La madre nunca tuvo un trabajo, sin madre)
	- 1	Falta
	1	Variable completada

⁽¹⁾ CINE 1997: Clasificación Internacional Normalizada de la Educación 1997.

⁽²⁾ Si PM060 o PM080=4, 5, 6 o 7, se refiere a su última ocupación.

⁽³⁾ CIUO-88 (COM): Clasificación Internacional Uniforme de Ocupaciones (para ser usada dentro de la UE), versión de 1988.

REGLAMENTO (CE) Nº 17/2004 DE LA COMISIÓN
de 7 de enero de 2004

por el que se fija el coeficiente de reducción que debe aplicarse en el ámbito del contingente arancelario comunitario de importación de cebada previsto por el Reglamento (CE) nº 2305/2003

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 1766/92 del Consejo, de 30 de junio de 1992, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1104/2003 ⁽²⁾,

Visto el Reglamento (CE) nº 2305/2003 de la Comisión, de 29 de diciembre de 2003, relativo a la apertura y modo de gestión del contingente arancelario comunitario para la importación de cebada procedente de terceros países ⁽³⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 2305/2003 abrió un contingente arancelario anual de importación de 300 000 toneladas de cebada del código NC 1003 00.
- (2) Las cantidades solicitadas el 5 de enero de 2004, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2305/2003, superan

las cantidades disponibles. Por consiguiente, es preciso determinar en qué medida pueden expedirse los certificados, mediante la fijación del coeficiente de reducción que debe aplicarse a las cantidades solicitadas.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Cada una de las solicitudes de certificado de importación de cebada presentadas y transmitidas a la Comisión el 5 de enero de 2004, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 2305/2003, se satisfará dentro de un límite del 0,015590 de las cantidades solicitadas.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 8 de enero de 2004.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de enero de 2004.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director General de Agricultura

⁽¹⁾ DO L 181 de 1.7.1992, p. 21.

⁽²⁾ DO L 158 de 27.6.2003, p. 1.

⁽³⁾ DO L 342 de 30.12.2003, p. 7.

REGLAMENTO (CE) Nº 18/2004 DE LA COMISIÓN
de 7 de enero de 2004
por el que se fijan los derechos de importación en el sector del arroz

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 3072/95 del Consejo, de 22 de diciembre de 1995, por el que se establece la organización común de mercados en el sector del arroz ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 411/2002 de la Comisión ⁽²⁾,

Visto el Reglamento (CE) nº 1503/96 de la Comisión, de 29 de julio de 1996, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 3072/95 del Consejo en lo referente a los derechos de importación en el sector del arroz ⁽³⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1298/2002 ⁽⁴⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 11 del Reglamento (CE) nº 3072/95 establece la percepción de los derechos del arancel aduanero común con motivo de la importación de los productos mencionados en el artículo 1 del citado Reglamento. No obstante, el derecho de importación para los productos indicados en el apartado 2 de dicho artículo es igual al precio de intervención válido para estos productos en el momento de su importación, incrementado en un porcentaje según se trate de arroz descascarillado o blanqueado, y reducido en el precio de importación, siempre que el derecho no sobrepase los tipos de los derechos del arancel aduanero común.
- (2) En virtud de lo establecido en el apartado 3 del artículo 12 del Reglamento (CE) nº 3072/95, los precios de importación cif se calculan tomando como base los precios representativos para el producto de que se trate en el mercado mundial o en el mercado comunitario de importación del producto.
- (3) El Reglamento (CE) nº 1503/96 establece las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) nº 3072/95 en lo que respecta a los derechos de importación en el sector del arroz.

- (4) Los derechos de importación son aplicables hasta la entrada en vigor de otros nuevos. También permanecen vigentes si no se dispone de ninguna cotización en las fuentes de referencia a que se refiere el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1503/96 durante las dos semanas anteriores a la siguiente fijación periódica.
- (5) Para permitir el funcionamiento normal del régimen de derechos de importación, es necesario utilizar para el cálculo de estos últimos los tipos de mercado registrados durante un período de referencia.
- (6) La aplicación del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1503/96 conduce a modificar los derechos de importación fijados a partir del 15 de mayo de 2003 por el Reglamento (CE) nº 832/2003 de la Comisión ⁽⁵⁾, conforme a los anexos del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

En el anexo I del presente Reglamento se ajustan conforme al artículo 4 del Reglamento (CE) nº 1503/96 y se establecen, sobre la base de los datos recogidos en el anexo II, los derechos de importación del sector del arroz mencionados en los apartados 1 y 2 del artículo 11 del Reglamento (CE) nº 3072/95.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 8 de enero de 2004.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de enero de 2004.

Por la Comisión

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director General de Agricultura

⁽¹⁾ DO L 329 de 30.12.1995, p. 18.

⁽²⁾ DO L 62 de 5.3.2002, p. 27.

⁽³⁾ DO L 189 de 30.7.1996, p. 71.

⁽⁴⁾ DO L 189 de 18.7.2002, p. 8.

⁽⁵⁾ DO L 120 de 15.5.2003, p. 15.

ANEXO I

Derechos de importación aplicables al arroz y al arroz partido

(en EUR/t)

Código NC	Derecho de importación ⁽¹⁾				
	Terceros países (excepto ACP y Bangla- desh) ⁽²⁾	ACP ⁽¹⁾ ⁽³⁾	Bangladesh ⁽⁴⁾	Basmati India y Pakistán ⁽⁵⁾	Egipto ⁽⁶⁾
1006 10 21	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 23	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 25	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 27	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 92	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 94	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 96	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 10 98	(7)	69,51	101,16		158,25
1006 20 11	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 13	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 15	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 17	264,00	88,06	127,66	14,00	198,00
1006 20 92	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 94	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 96	204,21	67,13	97,77		153,16
1006 20 98	264,00	88,06	127,66	14,00	198,00
1006 30 21	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 23	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 25	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 27	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 42	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 44	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 46	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 48	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 61	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 63	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 65	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 67	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 30 92	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 94	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 96	373,26	118,25	171,72		279,95
1006 30 98	(7)	133,21	193,09		312,00
1006 40 00	(7)	41,18	(7)		96,00

(1) El derecho por las importaciones de arroz originario de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CE) n.º 2286/2002 del Consejo (DO L 348 de 21.12.2002, p. 5) y, (CE) n.º 638/2003 de la Comisión (DO L 93 de 10.4.2003, p.3), modificado.

(2) Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1706/98, los derechos de importación no se aplicarán a los productos originarios de los Estados de África, del Caribe y del Pacífico e importados directamente en el departamento de ultramar de la Reunión.

(3) El derecho por la importación de arroz en el departamento de ultramar de la Reunión se establece en el apartado 3 del artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 3072/95.

(4) El derecho por las importaciones de arroz, excepto las de arroz partido (código NC 1006 40 00), originarias de Bangladesh se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CEE) n.º 3491/90 del Consejo (DO L 337 de 4.12.1990, p. 1) y (CEE) n.º 862/91 de la Comisión (DO L 88 de 9.4.1991, p. 7), modificado.

(5) La importación de productos originarios de los PTU quedará exenta de derechos de importación, de conformidad con dispuesto en el apartado 1 del artículo 101 de la Decisión 91/482/CEE del Consejo (DO L 263 de 19.9.1991, p. 1) modificada.

(6) (El arroz sin cáscara de la variedad Basmati originario de la India y de Pakistán será objeto de una reducción de 250 EUR/t [artículo 4 bis del Reglamento (CE) n.º 1503/96, modificado].

(7) Derecho de aduana fijado en el arancel aduanero común.

(8) El derecho por las importaciones de arroz originario y procedente de Egipto se aplicará con arreglo al régimen establecido en los Reglamentos (CE) n.º 2184/96 del Consejo (DO L 292 de 15.11.1996, p. 1) y (CE) n.º 196/97 de la Comisión (DO L 31 de 1.2.1997, p. 53).

ANEXO II

Cálculo de los derechos de importación del sector del arroz

	Paddy	Tipo Índica		Tipo Japónica		Arroz partido
		Descascarillado	Blanco	Descascarillado	Blanco	
1. Derecho de importación (EUR/t)	(¹)	264,00	416,00	204,21	373,26	(¹)
2. Elementos de cálculo:						
a) Precio cif Arag (EUR/t)	—	264,46	191,53	356,69	423,33	—
b) Precio fob (EUR/t)	—	—	—	333,17	399,81	—
c) Fletes marítimos (EUR/t)	—	—	—	23,52	23,52	—
d) Fuente	—	USDA y operadores	USDA y operadores	Operadores	Operadores	—

(¹) Derecho de aduana fijado en el arancel aduanero común.

REGLAMENTO (CE) Nº 19/2004 DE LA COMISIÓN
de 7 de enero de 2004

por el que se modifica por vigesimoséptima vez el Reglamento (CE) nº 881/2002 del Consejo por el que se imponen determinadas medidas restrictivas específicas dirigidas contra determinadas personas y entidades asociadas con Usamah bin Ladin, la red Al-Qaida y los talibanes y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 467/2001 del Consejo

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 881/2002 del Consejo, de 27 de mayo de 2002, por el que se imponen determinadas medidas restrictivas específicas dirigidas contra determinadas personas y entidades asociadas con Usamah bin Ladin, la red Al-Qaida y los talibanes y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 467/2001 del Consejo por el que se prohíbe la exportación de determinadas mercancías y servicios a Afganistán, se refuerza la prohibición de vuelos y se amplía la congelación de capitales y otros recursos financieros de los talibanes de Afganistán ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 2157/2003 de la Comisión ⁽²⁾ y, en particular, el apartado 1 de su artículo 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el anexo I del Reglamento (CE) nº 881/2002 figura la lista de las personas, grupos y entidades a los que se aplica el bloqueo de fondos y recursos económicos conforme al mismo Reglamento.

- (2) El 26 de diciembre de 2003, el Comité de sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas decidió modificar la lista de personas, grupos y entidades a los cuales se aplicará el bloqueo de capitales y recursos económicos y, por consiguiente, el anexo I debe ser modificado en consecuencia.
- (3) Para que las medidas dispuestas en el presente Reglamento sean eficaces, éste debe entrar en vigor inmediatamente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo I del Reglamento (CE) nº 881/2002 se modificará de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de enero de 2004.

Por la Comisión
Christopher PATTEN
Miembro de la Comisión

⁽¹⁾ DO L 139 de 29.5.2002, p. 9.

⁽²⁾ DO L 324 de 11.12.2003, p. 17.

ANEXO

El anexo I del Reglamento (CE) nº 881/2002 se modifica de la manera siguiente:

- 1) En el epígrafe «Personas físicas» se añadirá la entrada siguiente:
Safet DURGUTI. Fecha de nacimiento: 10 de mayo de 1967. Lugar de nacimiento: Orahovac, Kosovo (Serbia y Montenegro)
 - 2) En el epígrafe «Personas jurídicas, grupos y entidades», la entrada «AL-HARAMAIN Islamic Foundation, Bosnia-Herzegovina» se sustituirá por la siguiente:
AL-HARAMAIN Islamic Foundation, *alias* a) Vazir, b) Vezir, 64 Poturmahala, Travnik, Bosnia-Herzegovina.
 - 3) En el epígrafe «Personas jurídicas, grupos y entidades», la entrada «BA TAQWA FOR COMMERCE AND REAL ESTATE COMPANY LIMITED, Vaduz, Liechtenstein; (antes c/o Asat Trust reg.)» se sustituirá por la siguiente:
BA Taqwa for Commerce and Real Estate Company Limited (*alias* Hochburg AG), Vaduz, Liechtenstein (antes c/o Astat Trust reg.).
-

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 5 de diciembre de 2003

respecto de un procedimiento relativo a la aplicación de la primera frase del apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo y del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo

(Asunto TREN/AMA/11/03 — Medidas alemanas relacionadas con las operaciones de aproximación al aeropuerto de Zurich)

[notificada con el número C(2003) 4472]

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(2004/12/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Visto el Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo ⁽¹⁾, de 21 de junio de 1999, y, en particular, su artículo 15 y el apartado 2 de su artículo 18,

Visto el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽²⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 8,

Previa consulta al Comité consultivo que establece el Reglamento (CEE) n° 2408/92,

Considerando lo siguiente:

CONTEXTO

I

(1) El aeropuerto de Zurich está ubicado en Kloten, al nordeste de la ciudad de Zurich y a unos 15 km al sudeste de la frontera entre Suiza y Alemania. El aeropuerto de Zurich dispone de tres pistas: oeste-este (10/28), norte-sur (16/34), que cruza la pista oeste-este y noroeste-sudeste (14/32), independiente de las otras dos. Estas pistas suelen emplearse de acuerdo con el esquema siguiente: casi todos los despegues durante el día se efectúan en la pista oeste-este en dirección oeste, mientras que a primera y última hora del día, casi todos los despegues se efectúan en la pista norte-sur, en dirección norte. En su inmensa mayoría, los vuelos aterrizan en la pista noroeste-sudeste, procedentes del nordeste. Habida cuenta de la proximidad con la frontera alemana, todos

los vuelos que aterrizan en Zurich procedentes del norte o del noroeste deben utilizar el espacio aéreo alemán en el aterrizaje.

(2) El uso del espacio aéreo alemán para las operaciones de aproximación y salida del aeropuerto de Zurich se ha regido por un acuerdo bilateral suscrito entre Suiza y Alemania el 17 de septiembre de 1984, resuelto por Alemania el 22 de marzo de 2000 con efectos a 31 de mayo de 2001, debido a problemas en su aplicación. Posteriormente, Alemania y Suiza suscribieron un nuevo acuerdo el 18 de octubre de 2001 que, sin embargo, aún no ha sido ratificado. En Suiza, el Consejo Nacional votó en contra de la ratificación el 19 de junio de 2002, mientras que el Consejo de Estados lo devolvió a la Comisión de Transportes el 12 de diciembre de 2002. En Alemania, el Bundestag aprobó el acuerdo el 17 de mayo de 2002, pero el Bundesrat lo rechazó el 12 de julio de 2002. Desde entonces ha quedado en suspenso.

(3) El 15 de enero de 2003, la Autoridad Federal Alemana de Aviación publicó la norma 213 para la aplicación de las normas de tráfico aéreo alemanas por las que se establecen los procedimientos de aterrizajes y despegues por instrumentos en el aeropuerto de Zurich. Dicha norma establece una serie de limitaciones para las operaciones de aproximación al aeropuerto de Zurich a partir del 18 de enero de 2003. En particular:

— impone niveles mínimos de espera de 6 000 pies por encima de las zonas de espera SAFFA y EKRI y de 13 000 pies por encima de la zona de espera RILAX,

⁽¹⁾ DO L 114 de 30.4.2002, p. 73.

⁽²⁾ DO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

- establece nueve procedimientos de aterrizaje por encima del territorio alemán. Los seis procedimientos de aterrizaje ILS no pueden utilizarse de 22.00 a 6.00 horas los días laborables y de 20.00 a 9.00 horas en fines de semana y días festivos. Cuando utilicen los tres procedimientos de aterrizaje VOR/DME en esas horas, los aviones no deberán descender por debajo de los 10 000 pies por encima del territorio alemán. Se concederán exenciones a estas normas si las condiciones exteriores sólo permiten operaciones de aproximación para el aterrizaje desde el norte,
 - impone la utilización de cinco rutas Z 1, 2, 3, 4 y 5 para los aviones que despegan del aeropuerto de Zurich al entrar en el territorio alemán, salvo para los despegues de las pistas 32 y 34 que, por motivos técnicos, no pueden alcanzar estas coordenadas.
- (4) El 4 de abril de 2003, la Autoridad Federal Alemana de Aviación publicó la primera norma modificadora de la norma 213. La modificación surtió los siguientes efectos a partir del 17 de abril de 2003:
- incrementa los niveles mínimos de espera (véase el primer inciso del apartado 3) por encima de SAFFRA y EKTRIT a 12 000 pies de 21.00 a 7.00 horas en días laborables y de 20.00 a 9.00 horas en fines de semana y días festivos. Incrementa el nivel mínimo de espera por encima de RILAX a 18 000 pies en esos mismos períodos,
 - amplía las limitaciones para los seis procedimientos ILS y los tres procedimientos VOR/DME de aterrizaje (véase el segundo guión del considerando 3), pasando del período 22.00-6.00 al período 21.00-7.00 horas en días laborables e incrementa la altura mínima para los tres procedimientos VOR/DME durante esas horas a 12 000 pies,
 - prohíbe los procedimientos especiales de despegue de las pistas 32 y 34 (véase el tercer guión del considerando 3) de 21.00 a 7.00 horas los días laborables y de 20.00 a 9.00 horas los fines de semana y días festivos e impone una altura mínima de 10 000 pies al entrar en el territorio alemán.
- (5) La norma modificadora específica asimismo las condiciones meteorológicas en las que se considera que las condiciones exteriores sólo permiten operaciones de aproximación desde el norte, lo que autoriza las exenciones de las normas que figuran en el segundo guión del considerando 4. Ahora bien, se estipuló que esta disposición sólo entraría en vigor el 10 de julio de 2003.
- (6) El efecto de las medidas alemanas es evitar, en condiciones meteorológicas normales, el sobrevuelo a poca altura del territorio alemán próximo a la frontera suiza de 21.00 a 7.00 horas en días laborables y de 20.00 a 9.00 horas en fines de semana y días festivos, lo que reducirá el ruido a que está expuesta la población local. Por consiguiente, las dos operaciones de aproximación desde el norte que se utilizaban principalmente para el aterrizaje al aeropuerto de Zurich, así como los despegues hacia el norte a última hora del día y primera hora de la mañana, ya no son posibles durante esas horas. El nivel de ruido por encima del territorio alemán ha sido el tema principal de varias negociaciones y acuerdos de los últimos 20 años, mencionados en el considerando 2.
- (7) El 10 de junio de 2003, la Confederación Suiza presentó a la Comisión una solicitud para que adoptase una decisión cuyos efectos fueran los siguientes:
- Alemania no podrá seguir aplicando la norma 213 para la aplicación de las normas de tráfico aéreo alemanas por las que se establecen los procedimientos de aterrizajes y despegues por instrumentos en el aeropuerto de Zurich, tal como quedó modificada por la primera norma modificadora de 4 de abril de 2003,
 - Alemania deberá suspender la aplicación de la norma 213 para la aplicación de las normas de tráfico aéreo alemanas por las que se establecen los procedimientos de aterrizajes y despegues por instrumentos en el aeropuerto de Zurich hasta que la Comisión adopte la Decisión solicitada.
- (8) El 26 de junio de 2003, las autoridades alemanas y suizas cambiaron la situación de hecho en que se basaba la denuncia, al alcanzar un acuerdo sobre los puntos siguientes:
- Suiza garantiza que las siguientes operaciones de aproximación para el aterrizaje por instrumentos podrán efectuarse en la pista 34:
 - procedimiento VOR/DME a partir del 30 de octubre de 2003,
 - procedimiento LLZ/DME a partir del 30 de abril de 2004,
 - procedimiento ILS CAT1 a partir del 31 de octubre de 2004.
- (9) Alemania aceptó suspender la aplicación de las disposiciones de la primera norma modificadora de la norma 213, que debía entrar en vigor el 10 de julio (véase el considerando 5) hasta el 30 de octubre de 2003. Serán posibles nuevas modificaciones del acuerdo cuando Alemania revise las condiciones climáticas para autorizar el aterrizaje en las pistas 14 y 16, ocho semanas antes de las fechas mencionadas en el considerando 8. Asimismo, Alemania derogará los procedimientos de espera EKTRIT y SAFFA. Suiza creará los procedimientos de espera correspondientes antes de febrero de 2005.
- (10) El 20 de junio de 2003, la Comisión solicitó de las autoridades alemanas sus observaciones sobre la petición suiza. Mediante carta fechada el mismo día, la Comisión también solicitó de las autoridades suizas que le remitiesen información adicional. En respuesta, Alemania notificó a la Comisión, mediante carta de 30 de junio de 2003, el acuerdo alcanzado con las autoridades suizas, de fecha 26 de junio de 2003, destinado a aplazar algunas de las medidas que establece la norma 213. Así pues, consideró nula la denuncia suiza y esperó a que concluyese el procedimiento de la Comisión Europea. El 27 de junio de 2003, las autoridades suizas notificaron asimismo a la Comisión el acuerdo mencionado. Sin embargo, mantuvieron que la denuncia no se veía afectada en modo alguno por el acuerdo.

- (11) Mediante carta de 4 de julio, Suiza anunció estar recopilando la información adicional solicitada por la Comisión y evaluando el impacto del acuerdo de 26 de junio de 2003 en su solicitud de medidas provisionales. El 14 de julio de 2003, la Comisión pidió a las autoridades suizas que especificaran las posibles modificaciones de la denuncia ante el hecho de que las medidas con las que Suiza justificó su solicitud de medidas provisionales habían sido aplazadas hasta el 30 de octubre. El 24 de julio de 2003, las autoridades suizas remitieron información adicional en respuesta a la solicitud de la Comisión de 20 de junio. Asimismo, insistieron en su deseo de mantener la solicitud de medidas provisionales. La Comisión solicitó información complementaria mediante carta de 12 de agosto de 2003. Las autoridades suizas la remitieron mediante carta de 17 de septiembre, registrada el 24 de septiembre.
- (12) El 16 de julio de 2003, la Comisión escribió a las autoridades alemanas, informándolas de que Suiza deseaba mantener la denuncia y renovando la solicitud de observaciones sobre las acusaciones suizas. Mediante carta de 28 de agosto, las autoridades alemanas presentaron sus observaciones sobre las acusaciones suizas. El 6 de octubre, presentaron observaciones en respuesta a la carta suiza de 17 de septiembre y notificaron la segunda norma modificadora de la norma de aplicación 213.
- (13) El 14 de octubre de 2003, se envió un pliego de cargos a las autoridades suizas y alemanas para que enviaran sus observaciones. Alemania presentó sus observaciones sobre el análisis global el 20 de octubre y mantuvo una reserva en cuanto a la aplicabilidad del Reglamento (CEE) nº 2408/92. Suiza respondió el 21 de octubre con observaciones al pliego de cargos, así como a las observaciones alemanas del 28 de agosto.

II

- (14) En apoyo a su denuncia de las normas alemanas ante la Comisión, las autoridades suizas presentaron los siguientes argumentos:

A) La norma de aplicación 213 constituye una infracción del Reglamento (CEE) nº 2408/92

- a) *La norma alemana reduce la capacidad operativa del aeropuerto de Zurich, afectando a los derechos de tráfico*

De acuerdo con las autoridades suizas, la capacidad máxima del aeropuerto de Zurich para operaciones de aproximación de aterrizaje desde el norte es de 68 movimientos por hora (36 aterrizajes programados y/o 44 despegues). Debido a las normas operativas alemanas, el aeropuerto de Zurich tiene que obligar a los aviones a efectuar operaciones de aproximación desde el este en la pista 28 durante las horas en que rigen las restricciones. Dado que no existe ningún procedimiento preciso de aproximación por instrumentos para esa pista, se recurre al procedimiento VOR DME para los aviones entrantes. Por estas razones, en teoría, la capacidad máxima de aterrizaje es de unos 28 por hora, pero en la práctica es inferior, ya que la pista 28 sólo permite aterrizar a la

mayor parte de los grandes aviones si las condiciones son óptimas. En general resulta demasiado corta. Las autoridades suizas consideran que el aeropuerto de Zurich ya no puede garantizar a las compañías aéreas que podrán ejercer sus derechos de tráfico, ya que su capacidad se ve muy restringida durante la aplicación de las normas operativas alemanas. En lugar de 39 aterrizajes (36 programados) por hora, sólo puede aceptar entre 20 y 28 en el mejor de los casos, lo cual representa una reducción sustancial de la capacidad. Para un funcionamiento pleno y completo sería necesario alcanzar una cifra de 39. Cabe añadir que también se ve afectada la capacidad de despegue, lo que provoca retrasos considerables.

A medio y largo plazo, es posible una mejora limitada de las operaciones de aproximación para el aterrizaje desde el sur y el este. Ahora bien, estas medidas no podrán aplicarse a corto plazo y no podrán sustituir totalmente a los aterrizajes desde el norte. Allí son posibles las operaciones de aproximación ILS de categoría 3 («aproximación sin visibilidad») en la pista 14. No obstante, la zona hacia el sur está muy desarrollada y llena de obstáculos y el terreno alcanza alturas de hasta 700 metros a 7 km de distancia del aeropuerto. Sólo es posible un ángulo de aproximación de 3,3°. Por consiguiente, la pista 34 sólo puede equiparse con ILS de categoría 1, lo cual significa que los aviones sólo pueden aterrizar si la visibilidad horizontal (en tierra) es de al menos 550 metros y la visibilidad vertical (base de nubes) de al menos 60 metros/200 pies. Salvo que se construyan salidas rápidas, su capacidad media máxima será de 30 a 32 aterrizajes por hora. La pista 28 por el este, que dispone en la actualidad de una capacidad de 28 aterrizajes/hora (véase más arriba) podría equiparse con un sistema ILS, pero la capacidad sólo aumentaría hasta un máximo de unos 30 aterrizajes por hora. Autorizar el aterrizaje de aviones en la pista 28 o 34 reducirá en todo caso la capacidad de despegue en unos 6 movimientos por hora. No está garantizado que pueda instalarse un sistema ILS de la categoría 3 para las operaciones de aproximación desde el sudeste en la pista 32, ya que hay obstáculos en el camino y los aviones sólo pueden efectuar las operaciones de aproximación con un ángulo de 3,3°. En cualquier caso, la capacidad seguirá estando reducida, lo que afecta a los derechos de tráfico.

En un futuro inmediato, se habría producido un caso extremo si las normas alemanas previstas para el 10 de julio de 2003 hubiesen entrado en vigor en tal fecha, ya que incluyen hipótesis equivocadas sobre las instalaciones técnicas del aeropuerto de Zurich. Tras esa fecha, las condiciones climáticas en las que Alemania estaría dispuesta a conceder permisos excepcionales para las operaciones de aproximación por encima del espacio aéreo alemán durante las horas restringidas sólo cubren parte de las condiciones climáticas que impiden los aterrizajes desde el sur, el sudeste y el este. Así pues, si la visibilidad horizontal es superior a 1 800 metros pero inferior a 4 000 metros, o si la visibilidad vertical es superior a 700 pies, pero inferior a 1 200, los aviones no podrían aterrizar en absoluto en el aeropuerto de Zurich durante el período de aplicación de las normas operativas. Por consiguiente, en determinadas condiciones climáticas, debería procederse al cierre del aeropuerto de 21.00 a 7.00 o de 20.00 a 9.00 horas, lo que afectaría claramente a los derechos de tráfico.

- b) *La restricción alemana incrementa los costes de funcionamiento del aeropuerto, y por tanto las tasas aeroportuarias, lo cual afecta a los derechos de tráfico*

Las autoridades suizas mantienen que un régimen de funcionamiento que alterne operaciones de aproximación del norte, del sur y del este requeriría un gasto considerable en concepto de extensión de plantilla, infraestructura y formación del personal. El aeropuerto necesitaría un total de 65 millones de (CHF), de los que ya ha gastado 10 millones. La empresa encargada del control del tráfico aéreo debería invertir 15 millones de (CHF) e incrementar sus gastos de funcionamiento en 2 a 3 millones de (CHF) al año. Por consiguiente, las compañías aéreas deberían pagar mayores tasas aeroportuarias, con lo que verían afectados sus derechos de tráfico.

- c) *Las normas alemanas son discriminatorias*

Suiza argumenta que las medidas alemanas son doblemente discriminatorias. En primer lugar, porque ningún aeropuerto alemán comparable está sujeto a restricciones nocturnas tan largas como las de la norma 213. En segundo lugar, porque Swiss International Air Lines, en su calidad de mayor usuario del aeropuerto de Zurich, se verá más afectada que las demás compañías aéreas por estas medidas, situándola en desventaja frente a sus competidores, lo que representa una discriminación indirecta.

- d) *La protección del medio ambiente no puede justificar las medidas alemanas*

Suiza considera que los intereses de los ciudadanos de las regiones alemanas en cuestión ya se respetan de forma adecuada. El Reglamento de infraestructura del tráfico aéreo suizo establece normas para los vuelos nocturnos, que sólo permiten el vuelo de las aeronaves de muy bajo ruido entre 22.00 y 6.00 horas. Además, para un aeropuerto intercontinental, Zurich dispone de unas de las normas más estrictas de toda Europa para los vuelos nocturnos. La prohibición de los vuelos nocturnos impuesta por el aeropuerto de Zurich en 1972 establece en esencia que no deberá haber vuelos entre la medianoche y las 5.30 horas. Además, en Suiza más de 150 000 personas sufren niveles de ruido continuo similares a los que se registran durante el día en Alemania en determinadas partes de Hohentengen, la municipalidad más afectada (entre 50 y 56 dB). Cabe añadir que más de 70 000 personas domiciliadas en Suiza están sujetas a niveles de ruido muy superiores a los que prevalecen en el sur de Alemania.

Las medidas alemanas sólo reducen las molestias del ruido por encima de Alemania, pero las aumentan en gran parte por encima del territorio suizo, ya que la densidad de población en las nuevas trayectorias de aterrizaje es mayor y los pueblos están más cercanos al aeropuerto de Zurich que los pueblos alemanes protegidos, de tal modo que los aviones los sobrevuelan a menor altura, lo que produce más ruido. Por consiguiente, el nivel general de molestia no disminuye, sino que aumenta.

- B) **La norma de aplicación 213 supone una infracción del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo, de 21 de junio de 1999, cuyo artículo 17 establece que:**

«Las Partes contratantes adoptarán todas las medidas oportunas, tanto de carácter general como particular, que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones resultantes del mismo, y se abstendrán de adoptar cualquier medida que pudiera comprometer la consecución de los objetivos del presente Acuerdo.»

En opinión de las autoridades suizas, esta disposición crea una obligación de cooperación leal que Alemania ha infringido con la adopción de las medidas controvertidas sin tener debidamente en cuenta los derechos e intereses de Suiza. Además, las medidas alemanas están siendo aplicadas con una rapidez innecesaria, con lo que el aeropuerto de Zurich no dispone del tiempo suficiente para efectuar los ajustes necesarios (véase la letra a).

III

- (15) Los argumentos esenciales de las autoridades alemanas contra la petición suiza son los siguientes:

- A) **La Comisión no es competente para pronunciarse sobre la norma de aplicación 213**

- a) *El Reglamento (CEE) n° 2408/92 no es aplicable a la denuncia suiza*

La liberalización de los servicios aéreos europeos a finales de los años ochenta y principios de los noventa se basó en el Convenio de Chicago de 1944, que confirma la soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo. Este Convenio enumera ocho «libertades» aéreas. Sólo las libertades económicas (3ª-8ª) han sido tratadas por el Derecho comunitario. Por consiguiente, las libertades técnicas (sobrevuelo y aterrizaje con fines no comerciales) sólo están sujetas al Convenio de Chicago.

El Reglamento (CEE) n° 2408/92 es parte del tercer paquete de liberalización de los servicios aéreos en Europa. El objetivo de este proceso —y, por ende, de dicho Reglamento— era autorizar a los prestadores de servicios aéreos a utilizar libremente las infraestructuras (aeropuertos, trayectorias de vuelo) de forma competitiva, de conformidad con las normas que establecen los reglamentos. Éstos no tratan de las infraestructuras, dan por supuesta su existencia. De hecho, la prestación de infraestructuras sigue sin estar regulada a escala europea. Sigue siendo competencia nacional el lugar en que se construyen los aeropuertos y lo mismo puede decirse del lugar en que ha de producirse el sobrevuelo. Incluso la creación del cielo único europeo, que aún no ha entrado en vigor, respetará la soberanía en la gestión del espacio aéreo.

Así pues, no sólo la Comisión no es competente al respecto, sino que por la soberanía sobre el propio espacio aéreo, ningún Estado puede solicitar de otro que ponga a su disposición partes específicas de su espacio aéreo disponible, y eso es lo que está haciendo la denuncia de Suiza. En cualquier caso, el Reglamento (CEE) n° 2408/92 no se aplica a los vuelos procedentes de terceros países y con destino a ellos, que son los más afectados, en opinión de Suiza, por el impacto de la norma de aplicación 213.

b) *La Comisión no es competente para dirimir conflictos en virtud del Acuerdo entre Suiza y la Comunidad*

Dado que los suizos alegan una infracción de la libertad de prestar servicios en conjunción con el artículo 15 del Acuerdo entre Suiza y la Comunidad, la libertad de prestar servicios de transporte sólo existe en relación con Suiza en la medida en que se base específicamente en la legislación comunitaria y se incorpore al Acuerdo entre Suiza y la Comunidad. Ahora bien, la competencia para dirimir conflictos sobre el alcance de las disposiciones del Acuerdo corresponde al Comité mixto creado en virtud del Acuerdo, y no a la Comisión Europea.

B) Las normas alemanas no son ni discriminatorias ni desproporcionadas

a) *Las medidas alemanas no son discriminatorias*

La norma de aplicación 213 es aplicable a todos los servicios aéreos, independientemente de la nacionalidad o identidad de la compañía aérea. Por consiguiente, no existe discriminación. En lo que se refiere a la supuesta discriminación indirecta, se trata con este criterio de evitar que se eluda el principio de no discriminación mediante elementos secundarios que supongan una discriminación oculta. Eso no significa que sean discriminatorias todas las medidas nacionales que tengan un impacto negativo para empresas de otros Estados miembros. En este asunto en concreto, hubiese habido discriminación indirecta si las limitaciones se hubiesen aplicado sólo a compañías aéreas con *hub* en el aeropuerto de Zurich. Tal no es el caso.

b) *Las medidas alemanas son proporcionadas*

Las medidas alemanas son necesarias. Fundamentalmente, el ruido ha de padecerlo el país que lo produce, es decir, el país que saca provecho económico de la actividad que genera el ruido. Esto ha sido confirmado

por una sentencia de un Tribunal Federal suizo ⁽¹⁾. Dado que los beneficios económicos para Alemania del funcionamiento del aeropuerto de Zurich son marginales (el número de empleados de nacionalidad alemana no alcanza el 1 %), la contaminación acústica en Alemania por el hecho de que, en principio, todos los aterrizajes y todos los despegues a primera y última hora del día se produzcan en territorio alemán es totalmente desproporcionada.

El método idóneo para resolver el problema sería un acuerdo mutuo. El largo historial de negociaciones entre Suiza y Alemania, sin mejora alguna de la situación e incluso con un aumento de la contaminación sonora en las zonas alemanas afectas, demuestra que Alemania ha procurado hallar una solución consensuada, sin éxito de momento. El último intento ha sido rechazado por Suiza, pese a que era bien conocida la intención de Alemania de tomar medidas unilaterales en tal caso.

Dado que es responsabilidad de Alemania tener en cuenta los intereses de los ciudadanos alemanes, han sido inevitables las medidas unilaterales. Los intereses de las zonas alemanas afectadas nunca han sido tenidos en cuenta debidamente por Suiza. La consulta a que se refiere Suiza se celebró en el marco de las negociaciones entre ambos países. Al parecer nunca ha habido una consulta autónoma de los ciudadanos alemanes por parte de Suiza.

Las medidas alemanas no dan lugar a una reducción de la capacidad del aeropuerto de Zurich. Se limitan a imponer una trayectoria de vuelo distinta para sobrevolar el territorio alemán y no imponen limitaciones sobre el uso del aeropuerto de Zurich; Alemania no dispone de competencias para ello. Si las autoridades suizas toman medidas adecuadas para adaptar el aeropuerto a los nuevos procedimientos de llegada, la capacidad del aeropuerto de Zurich no se verá afectada.

En este contexto, varias de las afirmaciones de las autoridades suizas son falsas. En primer lugar, la pista 28 es suficientemente larga para recibir incluso a los mayores aviones. En segundo lugar, pueden seguir utilizándose las zonas de espera pese a una mayor altura. Aunque lo más adecuado sería un descenso de 4 grados, pueden aceptarse hasta 8 grados, y la nueva altura sólo exige 7,5 grados, que pueden reducirse a 5 grados mediante un procedimiento modificado por encima de Suiza. En tercer lugar, según dictaminó en fecha reciente un Tribunal alemán, el aeropuerto de Zurich sigue funcionando en virtud de la norma de aplicación 213, con una utilización de capacidad regular de 32 y más, muy superior a las cifras de 20 a 24 avanzadas por Suiza.

⁽¹⁾ Sentencia del Tribunal Federal de Lausana sobre la quinta fase de extensión, de 24 de junio de 1998 (ATF 124 II 293).

Durante las obras que se produjeron en el aeropuerto de Zurich en el año 2000, los aterrizajes desde el sur en las pistas 32 y 34 fueron posibles sin mayores complicaciones. Con el procedimiento aplicado entonces y la instalación del procedimiento VOR/DME convenido en el acuerdo bilateral entre Alemania y Suiza, el aeropuerto de Zurich puede funcionar sin pérdida de capacidad. Alemania se refiere, en particular, a un documento del Departamento Suizo de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicación ⁽¹⁾ sobre el tratado inconcluso entre Alemania y Suiza, que corresponde en gran parte a las medidas unilaterales, en virtud de las cuales existen varias opciones de funcionamiento compatibles con las normas operativas.

La falta de procedimientos de aterrizaje de precisión (no pueden utilizarse los sistemas ILS de categoría dos o tres para los aterrizajes desde el sur en la pista 32) no influye en la capacidad, sino en la fiabilidad de dicha capacidad en malas condiciones climáticas. Alemania reconoce por tanto que pueden ser necesarias exenciones de las normas operativas y, de hecho, ha elegido los requisitos para las exenciones definidos en la norma de aplicación 213 de tal modo que coincidan con las condiciones climáticas que requieren sistemas ILS de categoría dos o tres. Incluso si en virtud de la legislación inicial, podrían haberse producido problemas durante la transición, el acuerdo del 26 de junio de 2003 establece un calendario para la adaptación del aeropuerto de Zurich que ha sido aceptado por Suiza, por lo que puede considerarse que existen garantías de que no surgirán tales problemas.

Las medidas alemanas no imponen obligaciones excesivas para el medio ambiente en Suiza. Las nuevas operaciones de aproximación para el aterrizaje por encima del territorio suizo no generan niveles de ruido que excedan los límites vigentes en Suiza. De hecho, volviendo al documento mencionado sobre el tratado abortado, es posible redefinir la trayectoria de los vuelos en Suiza de tal modo que el número de ciudadanos expuestos al ruido se reduzca con respecto a las operaciones de aproximación por encima del territorio alemán. En cualquier caso, el impacto del ruido no sólo depende del número de ciudadanos expuestos, sino también de otros factores, como el hecho de que la zona alemana afectada tiene una función recreativa importante y que su economía dependen en gran parte del turismo.

EVALUACIÓN JURÍDICA

IV — MARCO JURÍDICO PERTINENTE

Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo

- (16) Las relaciones entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza en materia de transporte aéreo se rigen por

⁽¹⁾ Botschaft zum Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland. http://www.uvek.admin.ch/imperia/md/content/gs_uvek2/d/verkehr/luftverkehrsverhandlungen/21.pdf

el Acuerdo bilateral de 21 de junio de 1999 (denominado en lo sucesivo «el Acuerdo»), que entró en vigor el 1 de junio de 2002.

- (17) De conformidad con su artículo 1, por el Acuerdo «se establecen normas aplicables a las Partes Contratantes en materia de aviación civil». En la medida en que las mismas «sean sustancialmente idénticas a las correspondientes normas del Tratado CE y a los actos adoptados para la aplicación del mismo, dichas disposiciones se interpretarán, en cuanto a su ejecución y aplicación, con arreglo a las sentencias y decisiones pertinentes del Tribunal de Justicia y de la Comisión de las Comunidades Europeas emitidas con anterioridad a la fecha de la firma del presente Acuerdo». No obstante, las «sentencias y decisiones emitidas con posterioridad a la fecha de la firma del Acuerdo» tan sólo «se comunicarán a Suiza». En tales casos, «a petición de una de las Partes contratantes, el Comité mixto determinará las implicaciones de dichas sentencias y decisiones posteriores, con objeto de garantizar el correcto funcionamiento del presente Acuerdo».
- (18) El artículo 3 del Acuerdo prohíbe específicamente la discriminación: «En el contexto del presente Acuerdo, y sin perjuicio de cualesquiera disposiciones especiales contenidas en el mismo, queda prohibida toda discriminación por razones de nacionalidad».
- (19) No obstante, pese a que el artículo 15 estipula que «sin perjuicio de las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, incluido en el anexo del presente Acuerdo», «se otorgarán derechos de tráfico entre cualquier punto en Suiza y cualquier punto en la Comunidad a las compañías aéreas comunitarias y a las suizas», también limita el alcance de los derechos recíprocos, indicando que «dos años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, se otorgarán derechos de tráfico a las compañías aéreas suizas entre puntos situados en distintos Estados miembros de la CE» y que «cinco años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las Partes contratantes iniciarán negociaciones relativas a la posible ampliación del ámbito del presente artículo para incluir derechos de tráfico entre puntos situados dentro de Suiza y puntos situados dentro de los Estados miembros de la CE».
- (20) En lo que se refiere a la aplicación del Acuerdo, la primera frase del apartado 2 del artículo 18 establece que «en aquellos casos en que puedan verse afectados los servicios aéreos que deban autorizarse con arreglo a lo dispuesto en el capítulo 3, las instituciones comunitarias dispondrán de los poderes que les han sido conferidos en virtud de las disposiciones de los reglamentos y directivas cuya aplicación se confirma explícitamente en el anexo». De conformidad con el artículo 20, todas las cuestiones relativas al ejercicio de estos poderes serán competencia exclusiva del Tribunal de Justicia de las

Comunidades Europeas. El artículo 29 establece que toda controversia «sobre la interpretación o la aplicación del Acuerdo» podrá someterse al Comité mixto creado en virtud del Acuerdo.

- (21) De conformidad con lo dispuesto en el anexo, «siempre que los actos enumerados en el presente anexo contengan referencias a los Estados miembros de la Comunidad Europea, o a la exigencia de un vínculo con éstos, se entenderá que tales referencias se aplican igualmente a Suiza o a la exigencia de un vínculo con Suiza». Entre los actos cuya aplicación «se confirma explícitamente en el anexo» figura el Reglamento (CEE) n° 2408/92, excepto su artículo 11 (disposición sobre el Comité consultivo). Para la aplicación de dicho Reglamento, en cuanto se refiere a los servicios entre la Comunidad y Suiza, la Comisión disfruta por tanto de los mismos derechos de que dispone para la aplicación del Reglamento dentro de la Comunidad, sujetos a la facultad de control del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, salvo «cuando Suiza haya adoptado o contemple la adopción de medidas de carácter medioambiental en virtud del apartado 2 del artículo 8 o del artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo», en cuyo caso «el Comité mixto, a petición de una de las Partes contratantes, decidirá si tales medidas son conformes al Acuerdo».

Poderes pertinentes de la Comisión

- (22) De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo (véase el considerando 20), la Comisión disfruta de los poderes que le han sido conferidos en virtud de los artículos 8 y 9 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. Los apartados 2 y 3 del artículo 8 establecen que, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión estudiará «las normas comunitarias, nacionales, regionales o locales publicadas relativas a la seguridad, a la protección del medio ambiente y a la asignación de franjas horarias» a que están sujetos los derechos de tráfico y decidirá, previa consulta con el Comité a que se refiere el artículo 11, si dicho Estado miembro puede seguir aplicando la medida. El apartado 4 del artículo 8 autoriza a todo Estado miembro a someter al Consejo, la decisión de la Comisión. El Consejo, por mayoría cualificada, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión distinta.
- (23) El apartado 1 del artículo 9 autoriza a los Estados miembros, «cuando existan problemas graves de congestión y/ o medioambientales», a «imponer condiciones y limitar o denegar el ejercicio de los derechos de tráfico», «en particular cuando otras modalidades de transporte puedan

ofrecer un nivel de servicio satisfactorio». El Estado miembro tiene la obligación de notificar la medida a los otros Estados miembros y a la Comisión. El apartado 4 del artículo 9 permite a la Comisión examinar estas medidas y suspender su aplicación durante el examen. Previa consulta al Comité a que se refiere el artículo 11, la Comisión debe decidir si las medidas son pertinentes y se ajustan al Reglamento (CEE) n° 2408/92 o son contrarias al Derecho comunitario. El Consejo, por mayoría cualificada, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión distinta.

- (24) Habida cuenta del ámbito de aplicación del Acuerdo entre Suiza y la Comunidad, estos poderes están limitados, no obstante, al ejercicio de los derechos de tráfico entre Suiza y la Comunidad, lo cual excluye los vuelos dentro de la Comunidad y dentro de Suiza, así como los vuelos entre Suiza y terceros países y entre la Comunidad y terceros países.

Aplicación del artículo 8 en un contexto meramente comunitario

- (25) Si bien es cierto que el artículo 9 aún no se ha aplicado nunca, la Comisión Europea ya ha aplicado varias veces el artículo 8, en situaciones totalmente internas a la Comunidad⁽¹⁾. La Comisión ha examinado las situaciones en función de, por un lado, los principios de libre prestación de servicios (es decir, el criterio de la discriminación) y de proporcionalidad y, por otro lado, el cumplimiento de las demás disposiciones del Derecho comunitario.
- (26) Según ha confirmado el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en una jurisprudencia reciente, el objeto del Reglamento (CEE) n° 2408/92 es, entre otros, definir «en el sector del transporte aéreo las condiciones de aplicación del principio de libre prestación de servicios, principio formulado especialmente en los artículos 59 y 61 del Tratado»⁽²⁾, lo cual «exige no sólo la eliminación de cualquier discriminación contra el prestador de servicios a causa de su nacionalidad, sino también la de cualquier restricción, incluso si se aplica indistintamente a los prestatarios nacionales y a los de otros Estados miembros, cuando el objeto de ésta sea prohibir o obstaculizar de algún modo las actividades del prestatario establecido en otro Estado miembro en el que presta legalmente servicios similares». Para que las medidas que constituyan una restricción de la libre prestación de servicios pueda autorizarse en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92, deberán estar justificadas y, en particular, ser proporcionadas con el fin para el que se adoptaron⁽³⁾.

⁽¹⁾ Véanse, por ejemplo, las Decisiones 1994/290/CE, «Orly» (DO L 127 de 19.5.1994, p. 22), 2001/13/63/CE, «Malpensa» (DO L 58 de 28.2.2001, p. 29) y 98/523/CE, «Karlstad» (DO L 233 de 20.8.1998, p. 25).

⁽²⁾ Actuales artículos 49 y 51.

⁽³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-361/98, Malpensa, (Rec. 2001, p. I-385), apartados 31-36. Cabe observar que la Decisión sobre el acceso al aeropuerto de Karlstad establece que la Comisión, «al ejercer los poderes conferidos por el apartado 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, debe asegurarse de que ninguna medida tomada por las autoridades de los Estados miembros sea contraria a otras disposiciones del Derecho comunitario». (DO L 233 de 20.8.1998, p. 25).

V — ANÁLISIS

Fundamento jurídico

- (27) Tal como se ha declarado anteriormente en la sección IV, la primera frase del apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo entre la Comunidad y Suiza, en los casos que puedan afectar a los servicios aéreos que han de ser autorizados en virtud del capítulo 3 del Acuerdo, es decir, en lo que respecta a los derechos de tráfico con arreglo al artículo 15 del Acuerdo, confiere poderes a la Comisión para que examine la norma de aplicación 213 en virtud de los apartados 2 a 4 del artículo 8 y del artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 2408/92. La denuncia suiza se refiere a ambas disposiciones de dicho Reglamento sin especificar explícitamente el fundamento en virtud del cual solicita la intervención de la Comisión. Aunque la Comisión ha solicitado por escrito de las autoridades suizas que aclarasen el fundamento jurídico de su petición, Suiza ha mantenido que corresponde a Alemania especificar si entiende justificar sus medidas en virtud de los apartados 2 a 4 del artículo 8 o en virtud del artículo 9. A falta de aclaración adicional, la Comisión debería examinar las medidas alemanas en todos sus aspectos.
- (28) El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 establece que el ejercicio de los derechos de tráfico estará sujeto a «las normas comunitarias, nacionales, regionales o locales publicadas relativas a la seguridad, a la protección del medio ambiente y a la asignación de franjas horarias». La norma 213 es una norma operativa nacional publicada relativa a la seguridad ⁽¹⁾ y a la protección del medio ambiente y se incluye, por tanto, en el ámbito de aplicación del apartado 2 del artículo 8.
- (29) La argumentación alemana de que las medidas de control del tráfico aéreo se excluyen del ámbito de aplicación de los poderes de examen de la Comisión en virtud del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 no puede aceptarse.
- (30) A diferencia del apartado 4 del artículo 9 del Reglamento de referencia, el artículo 8 no remite a medidas provisionales, tal como solicita Suiza. A falta de una disposición específica sobre la adopción de medidas provisionales, Suiza ha basado su petición de estas medidas (en tanto que la Comisión no optara por el artículo 9 como fundamento adecuado para la Decisión) en la jurisprudencia por la que es importante que, mientras prosigue la investigación, no se cause un daño irreparable que no pueda ser solventado por una Decisión que pudiera tomar la Comisión al concluir el procedimiento administrativo ⁽²⁾. Si bien es cierto que el tema
- de las medidas provisionales ya no será pertinente cuando se adopte la presente Decisión, cabe observar que, incluso si la concesión de medidas provisionales fuera posible en virtud del artículo 8, las autoridades suizas no han presentado ninguna prueba irrefutable de un daño irreparable.
- (31) La aplicación de los apartados 2 a 4 del artículo 8 debe examinarse a la luz del objeto y del ámbito de aplicación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y Suiza y del Reglamento (CEE) n° 2408/92. Por consiguiente, los poderes conferidos a la Comisión en el apartado 3 del artículo 8 se limitan a las medidas que afectan a las operaciones de las compañías aéreas, es decir, a «aquellos casos en que puedan verse afectados los servicios aéreos», tal como indica el apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo.
- (32) El apartado 3 del artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 establece que un Estado miembro sólo podrá aplicar las medidas adoptadas con arreglo al apartado 1 de dicho artículo si ningún Estado miembro interesado ni la Comisión las impugnan en un plazo de un mes tras la recepción de la notificación de las mismas por el primer Estado miembro. Dicha notificación a los demás Estados miembros y a la Comisión deberá producirse al menos tres meses antes de la entrada en vigor de las medidas propuestas. Las autoridades alemanas no notificaron sus medidas a la Comisión tres meses antes de su entrada en vigor (ni lo hicieron después, de hecho). Así pues, la Comisión no puede aplicar el artículo 9 para el examen de las normas operativas alemanas ⁽³⁾.
- (33) Por consiguiente, la Comisión examinará las medidas alemanas en virtud de los apartados 2 y 3 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.
- (34) El artículo 11 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, a que se refiere el apartado 3 del artículo 8, no se incluye en el anexo del Acuerdo. En general, las referencias al Comité consultivo en otros artículos del Reglamento se incluyen en el Acuerdo. Además, el Acta final contiene una Declaración sobre la participación de Suiza en los Comités, por la que «los representantes de Suiza [pueden participar] para los puntos que les afectan» en las reuniones, entre otros, de los «Comités consultivos sobre las rutas aéreas». Así pues, la Comisión ha considerado necesario consultar al Comité consultivo creado en virtud del artículo 11 del Reglamento, con la participación de Suiza en calidad de observador.

⁽¹⁾ Basado en el apartado 32, punto 1.1 y puntos 3.2 y 3.3 de las normas de tráfico aéreo alemanas (DO p. 550 de 27 de marzo de 1999), en conjunción con el punto 27a, punto 1 y punto 2.1 del reglamento del tráfico aéreo (DO p. 580 de 27 de marzo de 1999).

⁽²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-792/79, Camera Care, (Rec. 1980, p. 119) (texto no disponible en lengua española).

⁽³⁾ Las autoridades suizas aducen en su carta de 21 de octubre que la falta de notificación no puede excluir la aplicabilidad del artículo 9. No obstante, el apartado 4 del artículo 9 indica claramente lo siguiente: «Si, en el plazo de un mes después de haber sido informada con arreglo al apartado 3, la Comisión somete a examen dichas medidas». Véase asimismo la Decisión 98/523/CE de la Comisión en el asunto Karlstad, *op. cit.*, apartados 41 a 43.

Crterios aplicables

- (35) Los criterios indicados en los considerandos 25 y 26 han sido establecidos en un contexto meramente comunitario⁽¹⁾. Por consiguiente, se trata de determinar si pueden aplicarse los mismos criterios en el contexto del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.

a) No discriminación

La prohibición de la discriminación puede aplicarse claramente. Tal como se ha indicado anteriormente, el artículo 3 del Acuerdo entre Suiza y la Comunidad establece que «en el contexto del presente Acuerdo, y sin perjuicio de cualesquiera disposiciones especiales contenidas en el mismo, queda prohibida toda discriminación por razones de nacionalidad». Habida cuenta del contexto del Acuerdo, el análisis de la posible discriminación no puede limitarse a la discriminación directa, sino que ha de incluir asimismo la discriminación indirecta.

b) Proporcionalidad

A diferencia del principio de no discriminación, el principio de proporcionalidad no se menciona específicamente en el Acuerdo. En la jurisprudencia mencionada anteriormente⁽²⁾, el Tribunal de Justicia consideró que era aplicable el principio de proporcionalidad ya que el Reglamento (CEE) n° 2408/92 define «en el sector del transporte aéreo las condiciones de aplicación del principio de libre prestación de servicios, principio formulado especialmente en los artículos 59 y 61 del Tratado»⁽³⁾. Ahora bien, tal como se ha indicado anteriormente, de momento Suiza no está participando en el mercado interior de los servicios aéreos. Las compañías aéreas suizas sólo podrán acceder a los vuelos intracomunitarios en junio de 2004, mientras que todavía está por negociar el acceso de las compañías aéreas comunitarias a los vuelos nacionales suizos y el acceso de las compañías aéreas suizas a los vuelos interiores de los Estados miembros de la Comunidad Europea. Por consiguiente, en la actualidad el Acuerdo sólo permite un intercambio de derechos de tráfico. Así pues, es obvio que la libre prestación de servicios a efectos de lo dispuesto en los artículos 49 y 51 no existe en lo que se refiere al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza⁽⁴⁾. En cualquier caso, dado que el mercado interior de los servicios aéreos, tal como

queda establecido en virtud del Reglamento (CEE) n° 2408/92, no se aplica a los derechos de tráfico entre Estados miembros y terceros países, los vuelos entre terceros países y Suiza quedarían excluidos de este análisis.

En todo caso, la jurisprudencia mencionada anteriormente fue emitida tras la conclusión del Acuerdo. El apartado 2 del artículo 1 establece que «se comunicarán a Suiza las sentencias y decisiones emitidas con posterioridad a la fecha de la firma del Acuerdo. A petición de una de las Partes contratantes, el Comité mixto determinará las implicaciones dichas sentencias y decisiones posteriores, con objeto de garantizar el correcto funcionamiento» del Acuerdo. El Comité mixto no ha abordado la jurisprudencia mencionada.

Así pues, no parece adecuado examinar la denuncia suiza en virtud del principio de proporcionalidad. Ahora bien, dado que ha sido aplicado en asuntos anteriores y habida cuenta de la ambigüedad de las disposiciones del Acuerdo, el criterio de proporcionalidad debería examinarse con carácter subsidiario, para determinar si las medidas alemanas supondrían una infracción del mismo, en caso de haber sido aplicable.

c) Conformidad con las demás disposiciones del Acuerdo

En lo que se refiere a la conformidad con las demás disposiciones del Acuerdo, sólo pueden resultar pertinentes las disposiciones del Derecho comunitario que entran en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Ahora bien, la norma básica para la aplicación del Acuerdo figura en el apartado 1 del artículo 18: «Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 y en el capítulo 2, cada Parte contratante será responsable en su propio territorio de la correcta aplicación del mismo y, en particular, de la aplicación de los Reglamentos y Directivas enumerados en el anexo». Los poderes que se confieren a las instituciones comunitarias en el apartado 2 del artículo 18 constituyen una excepción de esta norma básica. Así pues, la Comisión no parece disponer de los poderes que le permitan examinar posibles infracciones del Acuerdo allende los límites de la primera frase del apartado 2 del artículo 18.

No discriminación

- (36) La norma de aplicación 213 no establece distinción alguna en función de la nacionalidad o identidad de las compañías aéreas. Los criterios aplicados para acogerse a exenciones de las normas generales son objetivos (misiones de salvamento y rescate, malas condiciones climáticas, pistas bloqueadas como consecuencia de un accidente, averías en los sistemas de navegación, aviones demasiado pesados para alcanzar determinada altura por encima de la frontera alemana). Por consiguiente, se aplican de igual modo a las compañías aéreas comunitarias y suizas en las operaciones de aproximación al aeropuerto de Zurich por encima del territorio alemán o en la salida del aeropuerto de Zurich por encima del territorio alemán. Si la trayectoria de vuelos debe ajustarse o si deben pagarse tasas adicionales, todas las compañías aéreas están sujetas al mismo trato.

⁽¹⁾ Cabe observar que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha declarado que la similitud de las disposiciones en los acuerdos internacionales entre la Comunidad y un tercer país con las disposiciones del Tratado no constituye una razón suficiente para incorporar a las disposiciones del acuerdo la jurisprudencia del Tribunal. El alcance de la jurisprudencia debe determinarse a la luz de los objetivos y actividades de la Comunidad, tal como se definen en el Tratado, incluido, en particular, el objetivo de un mercado único con las características de un mercado nacional. Sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto C-270/80, «Polydor», (Rec. 1982, p. 329) (texto no disponible en lengua española).

⁽²⁾ Véase la nota 8, C-361/98, «Malpensa».

⁽³⁾ Actuales artículos 49 y 51.

⁽⁴⁾ En contradicción con el pleno derecho de establecimiento a que se refiere el artículo 4 del Acuerdo.

- (37) No obstante, tal como ya declaró la Comisión en las Decisiones 95/259/CE ⁽¹⁾, 98/710/CE ⁽²⁾ y 2001/163/CE ⁽³⁾, el principio de no discriminación que establece el apartado 1 del artículo 8 también prohíbe todas las medidas que, aun sin referirse explícitamente a la nacionalidad o identidad de la compañía aérea, produzcan no obstante, en la práctica, efectos discriminatorios, incluso indirectos. Por consiguiente, procede examinar si las compañías aéreas suizas se ven afectadas en un modo en que no se ven afectadas las compañías aéreas comunitarias. Es jurisprudencia consolidada que la discriminación consiste en la aplicación de normas diferentes a situaciones comparables o en la aplicación de la misma norma a situaciones diferentes ⁽⁴⁾.
- (38) A este respecto, la Comisión observa que la explotación de redes de sistemas radiales ha pasado a ser una característica común de las compañías aéreas. Las redes de estas compañías se basan en importantes centros de operaciones aeroportuarias («hub») que casi siempre están ubicados en el Estado en el que la compañía ha obtenido su licencia y en el que ejerce su actividad principal. Esta organización permite una cobertura total del mercado del transporte aéreo, prestando servicios entre dos aeropuertos pasando por el aeropuerto central, sin tener que incurrir en las inversiones que suponen los servicios directos. Las compañías aéreas que utilizan un aeropuerto como centro de conexiones suelen tener una cuota muy importante del tráfico en dicho aeropuerto. Así pues, cualquier restricción tendrá automáticamente más repercusiones para la compañía dominante que para sus competidores. Este hecho no supone de por sí discriminación. De lo contrario, toda restricción debería considerarse una discriminación y se negaría la posibilidad, para los Estados miembros, de imponer normas de funcionamiento a tenor de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8.
- (39) Para que exista discriminación indirecta, las medidas alemanas deberían afectar, entre los vuelos que se incluyen en el ámbito de aplicación del Acuerdo (es decir, tan sólo los vuelos entre la Comunidad y Suiza), predominantemente a los vuelos explotados por compañías aéreas suizas. Tal no es el caso, obviamente, en las horas en que se aplican las medidas alemanas, dado que las compañías aéreas suizas y comunitarias se ven afectadas de un modo exactamente proporcional a su cuota de vuelos incluidos en el ámbito de aplicación del Acuerdo, en la medida en que se ven afectados igualmente todos los vuelos entre la Comunidad y Suiza, con independencia de la nacionalidad de la compañía. Por consiguiente, las medidas alemanas no pueden considerarse discriminatorias.
- (40) El objeto del Reglamento (CEE) n° 2408/92 —en el contexto de la primera frase del apartado 2 del artículo 18 del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza— son los derechos de tráfico. No crea derechos para los aeropuertos. Una posible discriminación del aeropuerto de Zurich frente a los aeropuertos

alemanes, de existir, no entraría en el ámbito de aplicación del análisis que ha de realizar la Comisión. En cualquier caso, las situaciones no son comparables, ya que Alemania goza de plena autoridad para dirigir el desarrollo de los aeropuertos en su propio territorio, mientras que no dispone de autoridad alguna sobre el aeropuerto de Zurich. De igual modo, el Reglamento (CEE) n° 2408/92 no regula la exposición de la población al ruido de los aviones. Una posible discriminación de la población en las regiones suizas afectadas frente a la población de las regiones alemanas afectadas, de existir, quedaría asimismo excluida del ámbito de aplicación del análisis que ha de realizar la Comisión.

Proporcionalidad

- (41) Parecería adecuado concluir en función de los argumentos mencionados anteriormente en el punto IV que el principio de proporcionalidad no es un criterio que la Comisión deba utilizar en el contexto del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza. En efecto, como ya se ha demostrado, no se ha introducido la libre prestación de servicios de transporte aéreo, sino tan sólo un intercambio de derechos de tráfico entre la Comunidad y Suiza, que deja al margen, al menos de momento, el cabotaje y los vuelos entre Estados miembros de la Comunidad. Además, no es obvio que las medidas alemanas supongan necesariamente restricciones, dado que las medidas requieren esencialmente un ajuste de las trayectorias de vuelo que no afecta, como tal, a los derechos de tráfico. Por otra parte, la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto «Malpensa» ⁽⁵⁾ no ha sido notificada ni examinada en el Comité mixto, por lo que no puede dar orientaciones sobre la interpretación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.
- (42) Incluso si se considerara que debería aplicarse el principio de proporcionalidad, la Comisión considera que las medidas alemanas no son desproporcionadas. En primer lugar, no es cierto que las medidas alemanas sean innecesarias. Por el contrario, las largas negociaciones que han mantenido Alemania y Suiza en los últimos años parecen ser la prueba de que las medidas sí son necesarias, aunque Suiza aduzca que, en la situación actual, los niveles de ruido en Alemania no exceden de los «límites válidos de ruido». Ahora bien, los límites de ruido deben considerarse umbrales máximos aceptables, y no recomendarse como niveles adecuados. En principio, los Estados miembros pueden tomar medidas para reducir los niveles de ruido por debajo de esos límites en función de las circunstancias locales. Tal como señaló Alemania, la región alemana sobrevolada por aviones en las operaciones de aproximación a Zurich es un destino turístico importante y, como tal, es especialmente vulnerable a las emisiones sonoras. Además, las medidas alemanas se refieren principalmente a los vuelos a primera y última hora del día, cuando la sensibilidad al ruido es especialmente elevada.

⁽¹⁾ DO L 162 de 13.7.1995, p. 25.

⁽²⁾ DO L 337 de 12.12.1998, p. 52, considerando 30.

⁽³⁾ DO L 58 de 28.2.2001, p. 29, considerando 49.

⁽⁴⁾ Véase, por ejemplo, el asunto C-311/97, «Royal Bank of Scotland», Rec. 1999, p. I-2651, apartado 26.

⁽⁵⁾ TJCE, asunto C-361/98, «Malpensa».

- (43) Tampoco puede afirmarse que las medidas alemanas sean desproporcionadas, es decir, que otras normas menos costosas impuestas por Alemania permitiesen alcanzar el mismo resultado, a saber, una mejora de la situación medioambiental en Alemania, ámbito de los poderes de las autoridades alemanas en este contexto. Tal como han subrayado las autoridades alemanas, Alemania no dispone de autoridad alguna sobre el aeropuerto, ya que está ubicado en territorio suizo. Por consiguiente, no está en manos de las autoridades alemanas cualquier otro modo de garantizar una reducción del ruido en el territorio alemán, como por ejemplo una utilización distinta del aeropuerto. Sólo Suiza tiene autoridad para imponer estas medidas, incluida la instalación de los equipos necesarios. En efecto, resulta que uno de los objetivos de las negociaciones con Suiza fue garantizar que Suiza adoptara las medidas adecuadas en el marco de sus poderes, cosa que no ha hecho en los últimos 20 años.
- (44) Además, para evaluar si otras medidas de efecto equivalente habrían resultado menos costosas, el análisis en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza y del Reglamento (CEE) n° 2408/92 se limita a la fuerza a tener en cuenta su impacto en los servicios aéreos. En primera instancia, el impacto de la norma de aplicación 213 es un mero cambio en la trayectoria de vuelo que pueden adoptar los aviones entrantes a primera y última hora del día. En la actualidad, los aviones deben seguir operaciones de aproximación particulares; el efecto de la norma alemana en combinación con las medidas suizas de control del tráfico aéreo, será sustituir una aproximación obligatoria por otra, durante determinados períodos del día.
- (45) Tampoco resulta obvio que las medidas alemanas reduzcan la capacidad del aeropuerto de Zurich en una medida significativa. Si Suiza adopta las medidas adecuadas en materia de equipo de las demás pistas con instrumentos de previsión para el aterrizaje y establece los correspondientes procedimientos de vuelo, el impacto podría ser muy reducido, e incluso nulo.
- (46) Suiza alega que la capacidad del aeropuerto de Zurich queda reducida de forma significativa con respecto al cupo anterior máximo de 40-42 aterrizajes y 44 despegues (un total de 68). Con la aplicación de las medidas alemanas, la capacidad máxima sería de 26-30 aterrizajes y 30-32 despegues (un total de 56-60). Ahora bien, incluso sin la aplicación de las medidas alemanas, el sistema utilizado para los vuelos de 21.00 a 7.00 horas sólo tendría una capacidad media de 25 aterrizajes y despegues. En cualquier caso, de acuerdo con la programación del verano 2003 y del invierno 2003-2004, el número máximo de aterrizajes programados durante esas horas es de 23 y el número máximo de movimientos totales es de 34 ⁽¹⁾.
- (47) De haber algún impacto, quedaría limitado a tres horas durante los fines de semanas y días festivos. En las programaciones de verano e invierno, el mayor número de movimientos totales durante esas horas asciende a 60; sólo una pequeña cantidad de vuelos supera la capacidad indicada anteriormente, y tan sólo en algunas de esas horas. Además, la capacidad restante en las horas inmediatamente anteriores y posteriores es importante ⁽²⁾.
- (48) En cuanto al temor de que, por las medidas alemanas previstas para el 10 de julio de 2003, el aeropuerto de Zurich hubiera de cerrar en determinadas condiciones climáticas regulares, este asunto fue abordado por el acuerdo bilateral de 26 de junio de 2003. Alemania aceptó aplazar las medidas previstas y Suiza presentó un calendario con el fin de equipar al aeropuerto de Zurich para los aterrizajes desde el sur de tal modo que pueda funcionar en todas aquellas condiciones climáticas para las que Alemania no conceda autorizaciones excepcionales. Así pues, queda anulado este elemento de la denuncia.
- (49) Por consiguiente, la proporcionalidad de las medidas alemanas sólo podrían haberse puesto en duda si Alemania hubiese podido, tomando otras medidas menos costosas, alcanzar el mismo resultado. Sin embargo, para conseguir la reducción de ruido deseada, Alemania no disponía de otros medios. Además, dado que el impacto en los servicios aéreos es muy reducido o incluso inexistente, es difícil imaginar que Alemania pudiese adoptar otra medida, dentro de sus poderes, con un impacto aún menor en los derechos de tráfico. Así pues, aunque el principio de proporcionalidad fuese aplicable en este caso —y la Comisión considera que no lo es—, la Comisión estima que las medidas alemanas sometidas a examen no habrían infringido dicho principio.

Las medidas alemanas infringen otras disposiciones del Acuerdo

- (50) La Confederación Suiza alega, además, que la norma de aplicación 213 infringe el artículo 17 del Acuerdo de 21 de junio de 1999 entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.

⁽¹⁾ Cabe observar que, entre las 6.00 y las 7.00 horas, cuando, al parecer, se registra un exceso de demanda, la inmensa mayoría de los vuelos proceden de terceros países, por lo que no se incluyen en el ámbito de aplicación del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte aéreo.

⁽²⁾ En este contexto, cabe indicar que estos cálculos se basan en datos facilitados por Suiza e impugnados por Alemania. Se basan, por tanto, en las hipótesis más favorables para la argumentación suiza.

- (51) El artículo 17 estipula:
- «Las Partes contratantes adoptarán todas las medidas oportunas, tanto de carácter general como particular, que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones resultantes del mismo, y se abstendrán de adoptar cualquier medida que pudiera comprometer la consecución de los objetivos del presente Acuerdo.»
- (52) Tal como se deduce claramente del texto del artículo 17, éste crea obligaciones para las Partes en el Acuerdo, es decir, Suiza y la Comunidad Europea. Alemania no es una Parte Contratante en el Acuerdo y, por consiguiente, no está cubierta por esta disposición. No obstante, cabe observar, tal como demuestra el historial de negociaciones entre Alemania y Suiza en los últimos 20 años, que ha habido un esfuerzo serio y permanente para alcanzar una solución que fuese aceptable para ambas partes.
- (53) Suiza también se refiere a la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios, cuyo considerando 7 exige un «enfoque equilibrado» en relación con la gestión del ruido. Dado que la norma ha sido adoptada por la Comunidad tras la conclusión del Acuerdo entre la Comunidad y Suiza, deberá ser adoptada por el Comité mixto en virtud del artículo 23 de dicho Acuerdo, para que pueda aplicarse a efectos del Acuerdo, cosa que aún no se ha hecho, por lo que no es aplicable, en contra de

lo que declara Suiza en su carta de 21 de octubre de 2003. Ahora bien, aunque hubiese sido incorporada al Acuerdo, cabe señalar que, en virtud del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva, los Estados miembros adoptarán un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos situados en su territorio.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Alemania puede seguir aplicando la norma 213 para la aplicación de las normas de tráfico aéreo alemanas por las que se establecen los procedimientos de aterrizajes y despegues por instrumentos en el aeropuerto de Zurich, tal como quedó modificada por la primera norma modificadora de 4 de abril de 2003.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 5 de diciembre de 2003.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 85 de 28.3.2002, p. 40.

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de enero de 2004

por la que se da por concluido el procedimiento de examen referente a la aplicación del programa brasileño de financiación de exportaciones «PROEX» en el sector de los aviones de transporte regional

(2004/13/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3286/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 27 de enero de 1999, el fabricante alemán de aviones de transporte regional Dornier Luftfahrt GmbH (en lo sucesivo, «Dornier»), presentó una denuncia ante la Comisión con arreglo a los artículos 3 y 4 del Reglamento sobre obstáculos al comercio. La denuncia se refería al programa brasileño de financiación de exportaciones denominado Programa de Financiamento das Exportações («PROEX»), que, en lo que respecta a la exportación de aviones, funciona como un sistema de nivelación de tipos de interés.
- (2) De acuerdo con las alegaciones del demandante, la aplicación del PROEX al sector aeronáutico brasileño, y concretamente al fabricante de aviones reactores de transporte regional Embraer, permitía a este último ejercer una competencia desleal con Dornier en el mercado de aviones reactores de 30 plazas. En particular, según el demandante, el PROEX permitía a los compradores de aviones Embraer reducir sus costes de financiación a niveles inferiores a los obtenidos en los mercados financieros, lo que se traducía en una marcada disminución del precio de las aeronaves. El demandante aducía que el PROEX constituía una ayuda a la exportación prohibida en virtud de la letra a) del apartado 1 del artículo 3 del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre subvenciones y medidas compensatorias (Acuerdo SMC). Dornier alegaba, asimismo, que la utilización abusiva del PROEX por parte de Embraer le causaba importantes perjuicios en el mercado comunitario y tenía efectos comerciales adversos en terceros mercados, especialmente en los mercados suizo y estadounidense.
- (3) La Comisión determinó que la denuncia presentaba indicios razonables suficientes de la existencia de un obstáculo al comercio, y, mediante Comunicación publicada en el Diario Oficial el 17 de abril de 1999 ⁽²⁾, anunció la incoación de un procedimiento de examen. A continuación se resumen las principales conclusiones de la Comisión.

- (4) El PROEX funciona como un sistema de nivelación de tipos de interés, con arreglo al cual el Gobierno brasileño reembolsa parte de los intereses que los compradores extranjeros de aviones Embraer han de pagar para financiar sus adquisiciones. Los reembolsos representaron 3,8 puntos porcentuales anuales durante un período de 15 años. El PROEX permitía que las compañías aéreas adquiriesen aviones en condiciones de financiación mucho más favorables que las del mercado, lo que comportaba un beneficio, en términos de valor actual neto, del orden de un 15 % del precio de adquisición de los aparatos. De este modo, Embraer podía ofrecer sistemáticamente un precio inferior al de Dornier por los aviones reactores de 30 plazas, y conseguir, así, el grueso de la cuota de los mercados comunitario y estadounidense de dichos aviones reactores. En efecto, en la mayor parte de los pedidos importantes de las compañías aéreas, las condiciones de financiación del PROEX fueron, de lejos, el factor más determinante a la hora de inclinar a dichas compañías en favor del reactor brasileño.
- (5) En estas circunstancias, la Comisión consideró fundadas las alegaciones del demandante en cuanto a la existencia de un obstáculo al comercio, y estimó que el PROEX causaba perjuicios y producía efectos comerciales adversos a tenor de lo previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 2 del Reglamento sobre obstáculos al comercio.
- (6) En el curso del examen realizado al amparo del referido Reglamento, un grupo especial establecido, a instancias de Canadá, por el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) de la Organización Mundial del Comercio, llegó a la conclusión de que los pagos efectuados en el marco del PROEX constituían subvenciones a la exportación prohibidas e incompatibles con lo dispuesto en el artículo 3 del Acuerdo de la OMC sobre subvenciones y medidas compensatorias. Las conclusiones y consiguientes recomendaciones del grupo especial recibieron el respaldo del Órgano de Apelación de la OMC y ambos informes fueron adoptados por el OSD el 20 de agosto de 1999.
- (7) El 19 de noviembre de 1999, Brasil informó al OSD de las modificaciones introducidas en el PROEX (PROEX II), en atención a las recomendaciones de dicho órgano. Sin embargo, Canadá consideró que el PROEX II seguía otorgando subvenciones a la exportación contrarias al Acuerdo SMC e inició un procedimiento de compatibilidad conforme al apartado 5 del artículo 21 del Entendimiento sobre Solución de Diferencias (ESD). Tanto el grupo especial encargado de examinar la compatibilidad del programa como el Órgano de Apelación apoyaron la postura de Canadá, al considerar también que el PROEX II representaba una ayuda a la exportación de carácter ilegal.

⁽¹⁾ DO L 349 de 31.12.1994, p. 71; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 356/95 (DO L 41 de 23.2.1995, p. 3).

⁽²⁾ DO C 108 de 17.4.1999, p. 33.

- (8) El 6 de diciembre de 2000, Brasil aprobó una nueva versión revisada del PROEX (PROEX III), y Canadá recurrió de nuevo al oportuno grupo especial, al amparo del apartado 5 del artículo 21 del ESD, a fin de determinar la compatibilidad del programa con la normativa de la OMC. En esta ocasión, el informe del grupo especial, adoptado por el OSD el 23 de agosto de 2001, estimaba que, a diferencia de las versiones precedentes, el PROEX III no infringía, en sí, la letra a) del apartado 1 del artículo 3 del Acuerdo SMC, dado que no exigía a Brasil la concesión de créditos a la exportación en condiciones que pudieran asimilarlos a subvenciones. En sus conclusiones, el grupo especial se refería exclusivamente al PROEX III en cuanto texto normativo, con independencia de su aplicación, y precisaba con claridad que la compatibilidad del texto del PROEX III con el Acuerdo SMC no necesariamente implicaba la de toda futura aplicación del programa.
- (9) Tras la adopción de las conclusiones del grupo especial por el OSD, las Comunidades Europeas declararon su intención de mantenerse vigilantes y cerciorarse de que Brasil cumpliera con las obligaciones impuestas por la OMC a la hora de aplicar el PROEX III en operaciones concretas. No obstante, durante los dos últimos años de seguimiento, no se ha formulado ninguna otra alegación, ni se ha presentado prueba alguna contra Brasil al respecto.
- (10) A falta de indicio alguno del ejercicio de prácticas comerciales desleales por parte de Brasil tras la adopción del informe del grupo especial de la OMC sobre el PROEX III, las Comunidades Europeas no estiman necesario adoptar medida alguna, por lo que, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 11 del Reglamento, procede dar por concluido el procedimiento.
- (11) El Comité consultivo ha sido consultado sobre las medidas previstas en la presente Decisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo único

Se da por concluido el procedimiento de examen incoado el 17 de abril de 1999 en relación con la aplicación del programa brasileño de financiación de exportaciones «PROEX» en el sector de los aviones de transporte regional.

Hecho en Bruselas, el 6 de enero de 2004.

Por la Comisión

Pascal LAMY

Miembro de la Comisión
