

美歐就 1992 年航空協定在 WTO 下進行言詞辯論

編譯：陳靜儀

2007.3.23

美歐本週就DS316 案中小組是否應審查 1992 雙邊航空協定爭論不已¹。本月 21 及 22 號小組舉行言詞辯論，美國認為歐盟對其民用航空器及基礎建設之補貼並不合法，要求歐盟放棄，並指出小組審查唯一的重點應僅在於歐盟「發射補貼」(Launch Aid)²是否合法，審查歐盟是否遵守 1992 雙邊航空協定並無意義。在 1992 年之美歐雙邊協定中，歐盟同意對空中巴士補助最高 33% 新型航空器的研發費用，而美國則同意減少其對波音的補貼，歐盟官方指出此協定係美歐共同擬定，歐盟向來遵守協定之要求，反認為美方欲利用 WTO 規定推翻該協定之合法性。因此歐盟於言詞辯論中指出，小組有此機會向大眾表達 WTO 法「不應自外於其他國際法」，且於補貼及平衡措施協定 (Agreement on Subsidies and Countervailing Measures，下稱 SCM) 生效前之協定亦應納入解釋及適用之範圍。

美國本週再次主張歐盟對於空中巴士進行非法補貼，因該補貼大多以長期且低於市場利率方式補助，僅在於新型客機研發成功且獲利始需償還。美國又稱自雙方協商新協定過程中，歐盟對空中巴士的補貼不減反增，使波音降低市場競爭力，而歐盟所補貼之飛機多以出口為導向，亦影響全球航空市場，美方認為此舉已違反 SCM 第三條禁止性補貼。

歐盟辯稱所有會員國所補貼者均需返還，且借款條件亦與一般市場條件相符，空中巴士亦給付政府權利金，而自 1990 年以來，僅三種機型獲得財務補貼，另六種機型完全由空中巴士以自有基金支付，其他則由空中巴士自行籌措資金進行研發；另外在基礎建設補助部分，空中巴士本身亦共同出資，未從會員國中獲得利益，而且 SCM 也排除部分基礎建設之適用。歐盟又指出空中巴士並未損及波音的市場競爭力，波音公司的營業額仍持續增加，銷售量更是業界的 2 倍，甚至當研發兩款大型客機時，尚有能力買回 90 億股權，看不出有受影響之跡象。(資料來源：Inside U.S. Trade, Mar.23, 2007)

¹關於美歐航空貼補爭端之詳情，請參閱本中心第二十九期、三十四期、三十五期、四十二、四十六、四十七電子報內容，「WTO 秘書長針對航空補貼爭議任命小組成員」、「歐盟針對航空補貼案要求成立第二個爭端解決小組」、「歐盟在要求美方提供波音補貼細節中陷入程序面爭議」與「Airbus 提議移除 Wilmer Holf 在 WTO 案件中的代表資格」、「WTO 同意美方要求暫停第二個空中巴士小組審查」、「小組訂出美歐間民用航空器爭端案之審理時間表」。

²即以長期無擔保方式提供低於市場之利率，償還時程訂於交貨後，而當銷售不足償付時尚可無限延期甚至無需償還。