

ANEXO A

Comunicaciones del Brasil

Índice		Página
Anexo A-1	Respuesta del Brasil a la comunicación de 16 de mayo dirigida por el Canadá al Brasil	A-2
Anexo A-2	Comunicación de 21 de mayo de 2001 dirigida por el Brasil al Grupo Especial	A-3
Anexo A-3	Primera comunicación escrita del Brasil	A-16
Anexo A-4	Respuesta del Brasil a la comunicación del Canadá relativa a las cuestiones de competencia	A-53
Anexo A-5	Comunicación de 25 de junio de 2001 dirigida por el Brasil al Grupo Especial	A-62
Anexo A-6	Declaración oral del Brasil relativa a las cuestiones de competencia, pronunciada en la primera reunión del Grupo Especial	A-66
Anexo A-7	Declaración oral del Brasil sobre las cuestiones de fondo en la primera reunión del Grupo Especial	A-68
Anexo A-8	Respuesta del Brasil a la declaración oral del Canadá relativa a las cuestiones de competencia pronunciada en la primera reunión del Grupo Especial	A-81
Anexo A-9	Respuestas del Brasil a preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión	A-84
Anexo A-10	Respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión	A-100
Anexo A-11	Respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión	A-140
Anexo A-12	Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial	A-149
Anexo A-13	Comunicación del Brasil sobre los datos utilizados como fuentes, presentada en la segunda reunión del Grupo Especial	A-173
Anexo A-14	Respuestas del Brasil a preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	A-175
Anexo A-15	Respuesta del Brasil a la pregunta adicional formulada por el Grupo Especial después de su segunda reunión	A-185
Anexo A-16	Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	A-187
Anexo A-17	Observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial	A-200
Anexo A-18	Observaciones del Brasil sobre el informe provisional del Grupo Especial	A-218
Anexo A-19	Observaciones del Brasil acerca de las observaciones del Canadá sobre el informe provisional del Grupo Especial	A-220

ANEXO A-1

**RESPUESTA DEL BRASIL A LA COMUNICACIÓN DE 16 DE MAYO
DIRIGIDA POR EL CANADÁ AL BRASIL**

(21 de mayo de 2001)

En carta dirigida al Grupo Especial con fecha de 16 de mayo de 2001, el Canadá pidió que el Brasil aportara "aclaración" y "confirmación" acerca de una serie de puntos relativos a la impugnación por el Brasil de varias subvenciones canadienses. De conformidad con la práctica normal de la OMC, el Brasil tiene intención de presentar su posición al Grupo Especial, al Canadá y a los Terceros en su primera comunicación escrita al Grupo Especial en el momento que el Grupo Especial ha determinado en sus procedimientos de trabajo.

ANEXO A-2

COMUNICACIÓN DE 21 DE MAYO DE 2001 DIRIGIDA POR EL BRASIL AL GRUPO ESPECIAL

1. Mediante la presente carta, el Brasil solicita que el Grupo Especial ejerza sus facultades discrecionales, en el marco del párrafo 1 del artículo 13 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"), y recabe del Canadá documentos y otra información relativa a las condiciones de cualquier apoyo comprometido o concedido, a partir del 1º de enero de 1995, por la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC"), Cuenta del Canadá, Investissement Québec ("IQ"), o cualesquiera otras organizaciones subsidiarias de éstas, en relación con la venta de aeronaves de transporte regional por parte de Bombardier, el fabricante canadiense. Como saben ustedes por la solicitud de establecimiento del presente Grupo Especial, el Brasil considera que los apoyos otorgados por el Canadá a su rama de producción de aeronaves de transporte regional en virtud de los mencionados programas -cada uno de los cuales fue impugnado en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* ("*Canadá - Aeronaves*")¹- constituyen subvenciones prohibidas a la exportación. Una reciente transacción en la que participó Air Wisconsin, que se examina más adelante, es uno de diversos ejemplos de ese apoyo.

2. La presente solicitud es indispensable en vista de que el Canadá se ha negado a presentar pruebas de las que es único poseedor y que son necesarias para que el Grupo Especial pueda evaluar la presente diferencia. Más adelante en la presente carta el Brasil presentará pruebas disponibles en fuentes del dominio público con las que se demuestra la existencia de presunción *prima facie* de que el apoyo otorgado por Cuenta del Canadá a la transacción de Air Wisconsin y el apoyo de la EDC y de IQ a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional, son subvenciones prohibidas a la exportación. En ulteriores comunicaciones el Brasil aportará nuevas pruebas en apoyo de sus alegaciones, tanto por lo que se refiere a la transacción de Air Wisconsin como a otras transacciones. Sin embargo, dada la naturaleza confidencial de las transacciones de aeronaves de transporte regional², las únicas pruebas directas -es decir, documentos relativos a las condiciones del apoyo del Gobierno canadiense a las transacciones de aeronaves de transporte regional- están en posesión exclusiva del Gobierno del Canadá.

Negativa del Canadá a proporcionar información

3. El hecho de que repetidamente el Canadá no haya proporcionado pruebas pertinentes de las que es único poseedor está bien documentado. En el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Canadá se negó, en consultas con el Brasil, a facilitar información documental relativa al apoyo prestado en el marco de los mismos programas a los que se refiere la presente diferencia.³ Más aún, en el Informe del Grupo Especial de aquella diferencia se incluyen 26 citas de la negativa canadiense a facilitar

¹ WT/DS70/R (14 de abril de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999).

² *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/R (14 de abril de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 7.27 (el Grupo Especial observa que las transacciones de aeronaves regionales entrañan "información comercial confidencial que por lo general no está disponible para el público").

³ WT/DS70/R, párrafo 4.80.

información documental específica pedida, no por el Brasil, sino por el propio Grupo Especial, y que se refería una vez más a los mismos programas que se impugnan en la presente diferencia.⁴

4. En el presente procedimiento parece repetirse la misma pauta de actuación. En consultas mantenidas con el Canadá el 21 de febrero de 2001, el Brasil pidió claramente información pertinente a la transacción sobre los detalles del apoyo prestado por la EDC, Cuenta del Canadá e IQ a transacciones de la industria de aeronaves de transporte regional.⁵ Aparte de una declaración según la cual "probablemente" se prestaría apoyo a una transacción -la de Air Wisconsin- por conducto de Cuenta del Canadá, los representantes canadienses participantes en las consultas se negaron a facilitar esa información.⁶

5. El hecho de que el Canadá no proporcionara al Brasil esa información durante las consultas es totalmente contrario a sus obligaciones legales. Los tribunales de diversas instancias internacionales han reconocido desde hace tiempo que los gobiernos que son partes en diferencias internacionales tienen la particular responsabilidad de proporcionar la documentación que obra en su exclusivo poder.⁷ Efectivamente, en el asunto *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura ("India - Productos farmacéuticos")*, el Órgano de Apelación reconoció específicamente que todos los Miembros están obligados a "exponer plenamente" la información en todas las etapas de los procedimientos de solución de diferencias de la OMC y observó que:

Todas las partes que intervengan en la solución de diferencias con arreglo al ESD deben exponer plenamente desde el principio las alegaciones que configuran la diferencia y los elementos de hecho relacionadas con esas alegaciones ... Así debe suceder en las consultas y en las reuniones más formales del procedimiento de los grupos especiales.⁸

⁴ WT/DS70/R, párrafos 6.80, 6.171, 6.203, 6.258, 6.259, 6.260, 6.279, 6.303, 6.304, 6.326, 6.327, 9.176, 9.188, 9.218, 9.244, 9.253, 9.272, 9.293, 9.294, 9.299, 9.303, 9.313, 9.314 (nota 621), 9.327, 9.345, 9.347 (nota 633).

⁵ El Brasil adjunta su lista de preguntas a Canadá durante las consultas como Prueba documental 1.

⁶ Funcionarios de la EDC han manifestado públicamente que no proporcionarán "detalles financieros" de la transacción de Air Wisconsin. "Bombardier Snags \$2.4 Border from U.S. Airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan", *The National Post*, 17 de abril de 2001 (Prueba documental BRA-2).

⁷ Véase, por ejemplo, Mexico/USA General Claims Commission, *William A. Parker (USA) v. United Mexican States*, IV *Recueil des Sentences Arbitrales* 35, 39 (31 de marzo de 1926) ("En cualquier asunto en el que el reclamante o el gobierno demandado tengan de alguna manera conocimiento de la existencia de pruebas que probablemente podrían influir en la decisión, la Comisión puede tener en cuenta para su decisión la negativa no fundamentada a facilitar esas pruebas"); Charles N. Brower, *The Anatomy of Fact-Finding before International Tribunals: An Analysis and a Proposal Concerning the Evaluation of Evidence*, en *FACT-FINDING BEFORE INTERNATIONAL TRIBUNALS* 147, 150-151 (R. Lillich, ed., 1991) (El juez Brower, del Tribunal de Reclamaciones Irán-Estados Unidos, percibe "la aparición de una *lex evidentiæ* que adoptará principios comunes para la evaluación de la prueba por tribunales internacionales", en particular el principio de que "[c]uando razonablemente se pueda esperar la existencia de ciertas pruebas que están en posesión de una parte, el hecho de que esa parte no facilite las pruebas da pie a presumir justificablemente que, de haber sido presentadas, esas pruebas serían adversas a esa parte"); Durward V. Sandifer, *EVIDENCE BEFORE INTERNATIONAL TRIBUNALS* (Rev. Ed., Univ. Press of Virginia, 1975) 112 ("[L]as partes en procedimientos judiciales internacionales tienen la obligación más amplia de aportar todas las pruebas que tengan en su posesión que la que se impondría normalmente a los litigantes en procedimientos de jurisdicción interna").

⁸ WT/DS50/AB/R (19 de diciembre de 1997) (adoptado el 16 de enero de 1998), párrafo 94.

El hecho de que el Canadá no proporcionara la información solicitada por el Brasil en las consultas relativas a la presente diferencia contraviene directamente esas obligaciones.

Facultad incondicional del Grupo Especial para recabar información

6. En su Informe en el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación confirmó tanto las facultades de un grupo especial, en virtud del párrafo 1 del artículo 13 del ESD, para recabar información de cualquier parte que le interese y siempre que lo desee, como la obligación legal de un Miembro de atender la petición del grupo especial.⁹ Según el Órgano de Apelación, "en el párrafo 1 del artículo 13 *no se imponen condiciones* para el ejercicio de esta facultad discrecional [de un grupo especial]".¹⁰ Además, en su Informe en el asunto *India - Productos farmacéuticos* el Órgano de Apelación aconseja específicamente a los Miembros que invoquen la autoridad de un grupo especial para solicitar información cuando en el curso de las consultas no se facilitan las pruebas necesarias para su examen por el grupo especial:

Si después de las consultas, cualquiera de las partes estima que, por los motivos que sea, no se han expuesto al grupo especial todos los elementos de hecho pertinentes relacionados con una alegación, esa parte debe pedir al grupo especial encargado de ese caso que inicie trámites adicionales de ampliación de información.¹¹

Por último, el artículo 11 del ESD prescribe que el grupo especial debe hacer "una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido".

7. La intervención del Grupo Especial en esta fase está plenamente justificada por el hecho de que el Canadá no ha observado la prescripción de "exponer claramente las alegaciones ... y los elementos" en las consultas con el Brasil, dicho con palabras del Órgano de Apelación en el asunto *India - Productos farmacéuticos*. El hecho de que el Canadá no haya aportado las pruebas que tiene exclusivamente en su posesión no carece de efectos, ya que ha causado (y seguirá causando) la ausencia de "hechos pertinentes" necesarios para que el Grupo Especial examine este asunto. Solamente la prueba directa del apoyo canadiense a su industria de aeronaves de transporte regional -prueba que, una vez más, está exclusivamente en poder del Canadá- puede resolver definitivamente esta cuestión. En tales circunstancias, a fin de que el Grupo Especial pueda cumplir efectivamente su obligación de hacer "una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido", de conformidad con el artículo 11 del ESD, es a la vez "necesaria y pertinente", en el sentido del párrafo 1 del artículo 13 del ESD, que inicie los "trámites adicionales" mencionados por el Órgano de Apelación en el asunto *India - Productos farmacéuticos* y pida información documental relativa al apoyo a las transacciones de aeronaves de transporte regional canadienses, incluida la de Air Wisconsin, proporcionado por la EDC, Cuenta del Canadá e IQ.

Confidencialidad

8. El Órgano de Apelación determinó que la autoridad de un grupo especial para recabar información en virtud del párrafo 1 del artículo 13 del ESD es incondicional. Sin embargo, en el asunto *Canadá - Aeronaves* el Canadá alegó que el cumplimiento de una petición de un grupo especial en virtud del párrafo 1 del artículo 13 estaba sujeto a condiciones. El Canadá alegó que no podía cumplir la petición del Grupo Especial de que presentara pruebas documentales en aquel asunto porque iba en contra de una enmienda que el Grupo Especial había introducido en el procedimiento de

⁹ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R (2 de agosto de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 189.

¹⁰ WT/DS70/AB/R, párrafo 185.

¹¹ WT/DS50/AB/R, párrafo 94.

confidencialidad propuesto por el Canadá.¹² El Órgano de Apelación rechazó la alegación del Canadá de que las objeciones al procedimiento de confidencialidad justificaban la negativa a proporcionar la información documental pedida por el Grupo Especial.¹³

Presunción prima facie

9. El Canadá también alegó que la autoridad del Grupo Especial para recabar información estaba limitada porque el Brasil presuntamente no había establecido, con antelación a la petición de información por el Grupo Especial, la existencia de una presunción *prima facie*. Esa defensa fue rechazada por el Órgano de Apelación diciendo que "este argumento está, simplemente, desprovisto de toda base textual o lógica".¹⁴ Aunque el párrafo 1 del artículo 13 no obliga a que un Miembro establezca una presunción *prima facie* antes de que un grupo especial pueda recabar información, el Brasil, con miras a convencer al Grupo Especial de que el Brasil no está lanzando globos sonda, presenta pruebas que demuestran la existencia de una presunción *prima facie* de que el apoyo aportado por el Canadá constituye una subvención prohibida a la exportación.

10. A tenor del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, existe subvención cuando un gobierno hace una "contribución financiera" que confiere un "beneficio", y, según definición del Órgano de Apelación, existe un beneficio si el receptor ha recibido una contribución financiera "en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado competitivo".¹⁵ De conformidad con el párrafo 1 a) del Acuerdo SMC, está prohibida la subvención si depende, *de jure* o *de facto*, de los resultados de exportación. En base a esas normas legales, el Brasil presenta en primer lugar pruebas que demuestran que el apoyo a una transacción reciente -la de Air Wisconsin- por conducto de Cuenta del Canadá constituye una subvención prohibida a la exportación. Como ya se ha señalado, éste es solamente uno de diversos ejemplos de transacciones apoyadas por la EDC, Cuenta del Canadá o IQ. En segundo lugar, el Brasil presenta pruebas relacionadas con el apoyo por conducto de la EDC. En tercer lugar, el Brasil presenta pruebas relativas al apoyo prestado por IQ.

Presunción prima facie en relación con Cuenta del Canadá

11. El apoyo de Cuenta del Canadá a la transacción de Air Wisconsin constituye una subvención prohibida a la exportación. El 10 de enero de 2001, el Ministro de Industria canadiense, Brian Tobin, junto con el Ministro de Comercio Internacional, Pierre Pettigrew, dieron a conocer el apoyo del Gobierno a la venta de 75 aeronaves de transporte regional a reacción Bombardier a Air Wisconsin, con opción para la adquisición de 75 más. Aunque no se dieron detalles del apoyo del Gobierno canadiense, un portavoz de la EDC, Rod Giles, señaló que "[e]sta transacción se llevará a cabo en el marco de Cuenta del Canadá [de la EDC], que se utiliza en aquellos casos en que [la transacción comercial] se considera de interés nacional".¹⁶ Se adjuntó una "nota informativa" relativa a Cuenta

¹² WT/DS70/R, párrafo 9.60 ("el Canadá manifestó que, debido a que el procedimiento modificado no ofrecía el grado necesario de protección [para la información comercial confidencial], el Canadá no estaría en condiciones de facilitar información de esa naturaleza conforme al procedimiento modificado"). Véase también WT/DS70/AB/R, párrafo 195.

¹³ WT/DS70/AB/R, párrafos 195-196.

¹⁴ WT/DS70/AB/R, párrafo 185.

¹⁵ WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

¹⁶ "Bombardier Snags \$2.4 order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low cost loan", *The National Post*, 17 de abril de 2001 (Prueba documental BRA-2).

del Canadá, administrada por la EDC, al comunicado de prensa del Ministerio de Industria que acompañaba a la comunicación de los Ministros.¹⁷

12. El Ministro Tobin describió el apoyo que el Canadá prestaba a Air Wisconsin como préstamos o financiación directa a un tipo igual al que presuntamente ofrecía el Brasil a la oferta que Embraer hacía a Air Wisconsin en competencia con Bombardier.¹⁸ Concretamente, el Ministro Tobin manifestó que el Canadá estaba igualando el apoyo supuestamente ofrecido por el Brasil para ayudar a que Embraer lograra la venta.¹⁹ Según el Ministro Tobin, el apoyo presuntamente prestado por el Brasil constituía una subvención, concedida a tipos inferiores a los del mercado.²⁰ En consecuencia, todo lo que "iguale" esos tipos es también por definición una subvención. De hecho, el Ministro Tobin describió en esos precisos términos el apoyo ofrecido por el Canadá: "Lo que

¹⁷ "Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs", *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-3).

¹⁸ "Canadian Government lends \$1.7 billion to Bombardier", *Canadian Machinery and Metalworking*, 11 de enero de 2001 ("El Gobierno canadiense prestará 1.700 millones de dólares en régimen de *financiación directa* en apoyo de la lucha de Bombardier Inc. contra el fabricante aeronáutico brasileño Embraer SA, fuerte (e ilegalmente) subvencionado, dice el recientemente nombrado Ministro de Industria Brian Tobin") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-4); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 de enero de 2001 ("El Ministro de Industria, Brian Tobin, anunció ayer que Ottawa prestaría unos 1.700 millones de dólares a una aerolínea estadounidense para comprar 75 aeronaves a reacción regionales Bombardier. Dijo que el *préstamo* a Air Wisconsin Airlines Corp. es necesario para igualar dólar por dólar las subvenciones que el Gobierno brasileño ha concedido a su empresa aeroespacial, Empresa Brasileira de Aeronautica SA") (sin cursivas en el original) (Brasil- Prueba documental 5).

¹⁹ "Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil", *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001 ("La subvención, con cargo a Cuenta del Canadá controlada por el gabinete ministerial, tratará de igualar las condiciones de una oferta apoyada por el Estado que ha presentado Embraer para el contrato de Air Wisconsin, ha dicho Tobin") (Prueba documental BRA-6); "Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001 ("Estamos igualando las condiciones de un programa que la OMC ha considerado ilegal", dijo el miércoles el Ministro de Industria Brian Tobin al anunciar la decisión del gabinete para "igualar las subvenciones y préstamo ilegales por un valor estimado de 1.500 millones de dólares a tipos inferiores a los del mercado ofrecidos a un comprador norteamericano de aeronaves Bombardier") (Prueba documental BRA-7); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 de enero de 2001 ("El Ministro de Industria Brian Tobin anunció ayer que Ottawa *prestaría* unos 1.700 millones de dólares a una aerolínea estadounidense para comprar 75 aeronaves de transporte regional a reacción Bombardier. Dijo que el *préstamo* a Air Wisconsin Airlines Corp. es necesario para igualar dólar por dólar las subvenciones que el Gobierno brasileño ha concedido a su empresa aeroespacial, Empresa Brasileira de Aeronautica SA") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-5); "Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", *Globe and Mail*, 10 de enero de 2001 ("Embraer, dijo [Tobin], está actualmente en condiciones de lograr tipos de interés preferenciales, inferiores a los comerciales, para financiar la venta de aeronaves gracias a las subvenciones de recibe del Gobierno brasileño. El Canadá, dijo, igualará esas condiciones para Bombardier") (Prueba documental BRA-8).

²⁰ "Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share", *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001 ("Estamos igualando las condiciones de un programa que la OMC ha considerado ilegal", dijo ... el Ministro de Industria Brian Tobin ... (Prueba documental BRA-7); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 de enero de 2001 ("El Ministro de Industria Brian Tobin anunció ayer que Ottawa *prestaría* unos 1.700 millones de dólares a una aerolínea estadounidense para comprar 75 aeronaves de transporte regional a reacción Bombardier. Dijo que el *préstamo* a Air Wisconsin Airlines Corp. es necesario para igualar dólar por dólar las subvenciones que el Gobierno brasileño ha concedido a su empresa aeroespacial, Empresa Brasileira de Aeronautica SA") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-5); "Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War", *Globe and Mail*, 10 de enero de 2001 ("Embraer, dijo [Tobin], está actualmente en condiciones de lograr tipos de interés preferenciales, inferiores a los comerciales, para financiar la venta de aeronaves gracias a las subvenciones que recibe del Gobierno brasileño. El Canadá, dijo, igualará esas condiciones para Bombardier") (Prueba documental BRA-8).

hacemos es utilizar la fuerza y capacidad de endeudamiento del Gobierno para ofrecer mejor un tipo de interés".²¹

13. La operación con Air Wisconsin, por valor de 2.350 millones de dólares, fue confirmada por Bombardier el 16 de abril de 2001, con la declaración de Sebastien Theberge, portavoz del Ministerio de Comercio Internacional, de que "la operación es fundamentalmente la anunciada [por Tobin]".²²

14. El Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* constató que el apoyo de Cuenta del Canadá, que según funcionarios canadienses es el origen del apoyo del Gobierno canadiense a la transacción de Air Wisconsin, era una subvención prohibida a la exportación.²³ Las medidas adoptadas por el Canadá para aplicar las constataciones no apeladas del Grupo Especial relativas a Cuenta del Canadá fueron impugnadas por el Brasil, en virtud del párrafo 5 del artículo 21 del ESD, por considerarlas incompatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC. El Grupo Especial se mostró de acuerdo con el recurso al párrafo 5 del artículo 21 y constató que el Canadá no había aplicado las recomendaciones y decisiones del Órgano de Solución de Diferencias respecto de Cuenta del Canadá.²⁴ No se apeló en contra de ese resultado y el Canadá no ha anunciado nuevas medidas para que Cuenta del Canadá sea compatible con las obligaciones que impone el Acuerdo SMC.

15. De hecho, el Canadá ha reafirmado que el apoyo a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional por conducto de Cuenta del Canadá sigue constituyendo un caso de subvención prohibida a la exportación. En la reciente transacción con Air Wisconsin y en los documentos actuales relativos a Cuenta del Canadá, el Canadá declara que el apoyo de Cuenta del Canadá constituye una contribución financiera que confiere un beneficio, en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, y que *de jure* o *de facto* está supeditada a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

²¹ Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-5).

Para declaraciones similares del Ministro Tobin sobre el carácter de subvención del apoyo del Gobierno canadiense a la transacción de Air Wisconsin, véase también "Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil", *BBC Summary of World Broadcasts*, 20 de enero de 2001 ("El Ministro Tobin admite que el préstamo a tipos reducidos sería ilegal de acuerdo con las normas comerciales internacionales, pero dice que es la única manera de igualar las condiciones de competencia y de defender puestos de trabajo canadienses") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-10); "Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier", *Milwaukee Journal Sentinel*, 17 de abril de 2001 ("El Gobierno canadiense proporciona a Air Wisconsin un tipo de interés subvencionado para cerrar la operación. Brian Tobin, Ministro de Industria canadiense, dice que la subvención es necesaria para igualar las condiciones ofrecidas por el fabricante brasileño Embraer") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-11); "Bombardier lashes out at professor", *Globe and Mail*, 12 de enero de 2001 ("El Ministro de Industria Brian Tobin anunció el miércoles que Ottawa prestaría a la aerolínea un máximo de 1.700 millones de dólares a tipos de interés inferiores a los del mercado para cerrar la operación [de Air Wisconsin]") (Prueba documental BRA-12); "Ottawa bankrolls jet deal", *Globe and Mail*, 11 de enero de 2001 ("Tobin dijo que no le quedaba a Ottawa otro remedio que contraatacar con una subvención directa a la exportación sin precedentes para proteger los puestos de trabajo de 24.000 trabajadores canadienses de la industria aeroespacial") (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-13).

²² "Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35 billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", *Ottawa Citizen*, 17 de abril de 2001 (Brasil- Prueba documental 14). Véase también "Bombardier signs contract with Air Wisconsin for up to 150 CRJ200 regional jets", *Bombardier Press Release*, 16 de abril de 2001 (Prueba documental BRA-15).

²³ WT/DS70/R, párrafos 9.231, 10.1.

²⁴ WT/DS70/RW (9 de mayo de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.2.

16. Por lo que respecta a la "contribución financiera", la página de la EDC en Internet confirma que Cuenta del Canadá proporciona "cobertura de seguros, financiación y garantías"²⁵, cada uno de cuyos elementos constituye, ya sea una "transferencia directa de fondos" o "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos", de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, como ya se ha señalado antes, el Ministro Tobin declaró que el apoyo canadiense a la transacción de Air Wisconsin adoptaría la forma de un préstamo o de financiación directa, lo cual constituye "una transferencia directa de fondos".

17. En lo que se refiere al "beneficio", el Ministro Tobin reconoce, como se ha señalado anteriormente, que el Canadá está igualando lo que él mismo ha calificado de apoyo subvencionado del Brasil a Air Wisconsin. El Brasil recuerda la determinación del Órgano de Apelación de que existe beneficio si el receptor ha recibido una contribución financiera "en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado competitivo".²⁶ Cualquier apoyo que preste para "igualar" condiciones que sean más favorables que las que encontraría Air Wisconsin en el mercado ofrece, por definición, condiciones análogamente más favorables que las disponibles en el mercado para Air Wisconsin. Más aún, el Ministro manifestó que en el presente caso el Canadá estaba utilizando "la fuerza y la capacidad de endeudamiento del Gobierno para ofrecer un mejor tipo de interés".²⁷ Ambas declaraciones, así como otras señaladas anteriormente, se ajustan a la definición de "beneficio" establecida por el Órgano de Apelación.

18. Por último, en lo que se refiere a la supeditación a los resultados de exportación, la página de la EDC en Internet confirma que "[l]a Cuenta del Canadá se utiliza para apoyar transacciones de exportación ...".²⁸ Del mismo modo, el documento de información sobre Cuenta del Canadá, adjunto al anuncio de Industry Canada de su apoyo a la operación con Air Wisconsin, dice que Cuenta del Canadá es una de las maneras de que la EDC cumpla su "mandato de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".²⁹

19. Así pues, aunque el Órgano de Apelación ha afirmado que el establecimiento de una presunción *prima facie* no es condición para una solicitud de información a tenor del párrafo 1 del artículo 13 del ESD, el Brasil, con las presentes pruebas, ha demostrado la existencia de una presunción *prima facie* de que el apoyo de Cuenta del Canadá a la transacción de Air Wisconsin constituye una subvención prohibida a la exportación. Como ya se ha señalado antes, en sus comunicaciones al presente Grupo Especial, el Brasil proporcionará más información de fuentes del dominio público acerca de otros ejemplos de apoyo de la EDC, Cuenta del Canadá e IQ a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional. Sin embargo, las pruebas directas de ese apoyo están en poder exclusivamente del Canadá.

²⁵ Página de la EDC en Internet, "How We Work" (Prueba documental BRA-16).

²⁶ WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

²⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9); "Ottawa backs Bombardier", *Politix*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-5).

²⁸ Página de la EDC en Internet, "How We Work" (Prueba documental BRA-16).

²⁹ "Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs", *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (documento informativo sobre la EDC - Cuenta del Canadá) (Prueba documental BRA-3).

Presunción prima facie respecto de la EDC

20. El propio Canadá, en actuaciones relativas a la compatibilidad del programa PROEX del Brasil con el *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("el Acuerdo SMC"), reconoció que la EDC proporciona apoyo a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional a un tipo de interés inferior a los tipos de interés comercial de referencia ("CIRR") establecidas en el *Acuerdo [de la OCDE] sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial*. El Canadá señaló que "hubo casos en los que determinadas transacciones financieras de la EDC se realizaron con arreglo a un tipo de interés inferior al CIRR aplicable en la fecha en que se cerró la transacción".³⁰

21. En su Informe en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Órgano de Apelación declaró que el hecho de que un tipo de interés neto "esté por debajo del CIRR pertinente es una indicación positiva de que en ese caso el pago por el gobierno se ha utilizado para lograr una ventaja importante en las condiciones de los créditos a la exportación", en el sentido del punto k) del Anexo 1 del Acuerdo SMC.³¹ El Órgano de Apelación también observó que en aquel asunto el término "beneficio", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, es diferente del término "ventaja importante" del punto k) y que el punto k) y la "ventaja importante" solamente tendrán algún significado cuando se haya determinado que el apoyo confiere un beneficio y constituye una subvención. Dicho de otra manera, el apoyo a la exportación que confiere una ventaja importante siempre otorgará un beneficio, pero el apoyo a la exportación que otorga un beneficio no siempre comportará una ventaja importante.³²

22. Debido a que el Canadá ha reconocido que la EDC ha prestado a tipos [], también ha proporcionado, dicho con palabras del Órgano de Apelación, una "indicación positiva" de que la EDC no sólo garantiza una ventaja importante, sino que también confiere un beneficio.

23. Por lo que se refiere a la supeditación a los resultados de exportación, en el párrafo 1) del artículo 10 de la Ley para el Desarrollo de la Exportación se declara que la EDC se fundó "con el fin de apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales"³³ Como tal, el apoyo de la EDC a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional está supeditado *de jure o de facto* a los resultados de exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

24. Una vez más, aunque el establecimiento de una presunción *prima facie* no es condición previa para una solicitud de información en virtud del párrafo 1 del artículo 13, las pruebas antes aportadas demuestran efectivamente que el apoyo de la EDC a la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional constituye una subvención prohibida a la exportación.

³⁰ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (9 de mayo de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.102.

³¹ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/AB/R (2 de agosto de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 182.

³² WT/DS46/AB/R, párrafo 179.

³³ Ley para el Desarrollo de la Exportación (Prueba documental BRA-17).

Presunción prima facie respecto de IQ

25. Junto con la ayuda federal, la transacción de Air Wisconsin también se benefició del apoyo de IQ, como parte de la garantía de un préstamo de 226 millones de dólares que recientemente se facilitó a los compradores de aeronaves Bombardier.³⁴ Según Jean Cyr, portavoz de IQ:

... [E]n 1996 el fondo provincial de inversiones creó un programa de 450 millones de dólares con el fin de proporcionar garantías de créditos a clientes de Bombardier. Se han empleado unos 300 millones de dólares de aquel programa y Cyr ha declarado que, el 20 de diciembre, Bombardier "se puso en contacto con nosotros para decir que estaban negociando ese importante negocio con Air Wisconsin, que exigiría" una suma superior a los 150 millones de dólares restantes.

En consecuencia, el gobierno provincial aprobó otra partida de 76 millones de dólares, con lo que se puso un total de 226 millones de dólares a disposición de las aerolíneas que compraran aeronaves Bombardier. Añadió Cyr que esa suma no se utilizará enteramente en la operación con Air Wisconsin.³⁵

26. Como se ha señalado, las observaciones de Cyr, portavoz de IQ, demuestran que IQ ha proporcionado tanto una contribución financiera, en forma de garantías de préstamos, como un beneficio, al sustituir el índice de solvencia del prestatario, Air Wisconsin, por el del Gobierno de Quebec. El propio Canadá estableció firmemente este principio cuando, en el caso *Brasil - Aeronaves*, describió los efectos benéficos de una garantía de préstamo en los siguientes términos:

La transacción mencionada por el Brasil es una simple garantía de préstamo del Ex-Im Bank de los Estados Unidos por la cual el Gobierno de los Estados Unidos extiende su propio riesgo crediticio del soberano para cubrir un porcentaje de la cantidad financiada. En tales circunstancias, el banco prestamista establece las condiciones de financiación teniendo en cuenta el riesgo del Gobierno de los Estados Unidos y no el del prestatario.³⁶

Así pues, la provisión de una garantía y la sustitución del riesgo crediticio de un prestatario por el del Gobierno confieren un beneficio.

27. En lo que se refiere a la supeditación a los resultados de exportación, el artículo 25 de la Ley relativa a Investissement-Québec y Garantie-Québec establece que, como parte de su mandato, IQ tiene la misión de facilitar "actividades de exportación".³⁷ De igual manera, el párrafo 1 del Decreto 572-2000 de Quebec faculta a IQ a ofrecer apoyo financiero para alentar a las empresas, entre otras cosas, a emprender proyectos de exportación, incluida, según el párrafo 2, la venta de bienes fuera de Quebec.³⁸ Además, el párrafo 2 del Decreto 841-2000 de Quebec prescribe que IQ limite su

³⁴ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 ("Además de la ayuda federal, Bombardier también logró 226 millones de dólares de Investissement Québec en garantías de préstamos, en parte para la operación con Air Wisconsin ...") (Prueba documental BRA-9).

³⁵ *Id.*

³⁶ WT/DS46/RW, anexo 1-2, párrafo 36.

³⁷ Ley relativa a Investissement-Québec y Garantie-Québec (Prueba documental BRA-18).

³⁸ Décret 572-2000, 9 mai 2000, concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi, párrafo 1)"1. Le présent programme vise à permettre à

apoyo financiero, entre otras cosas, a proyectos de "desarrollo del mercado"³⁹, lo cual, de acuerdo con el párrafo 3, incluye el crecimiento de las ventas de exportación y la venta de bienes fuera de Quebec.⁴⁰ El párrafo 10 del anexo II del Decreto 841-2000 proporciona información adicional sobre los proyectos de "desarrollo del mercado" que puedan recibir apoyo de IQ, por ejemplo, la promoción de exportaciones en mercados existentes, la creación de consorcios de exportación y la extensión de los márgenes de créditos a la exportación.⁴¹

28. Durante las consultas, el Brasil pidió al Canadá detalles relativos a IQ y sus actividades. Los representantes del Canadá manifestaron que no disponían de información acerca de IQ, que no habían llevado a las consultas a ningún funcionario capaz de tratar acerca de IQ y que, por consiguiente, no estaban dispuestos a tratar el tema. De conformidad con el párrafo 2 del artículo 4 del ESD, el Miembro cuyas acciones sean objeto de consulta tiene la obligación de examinar con comprensión las representaciones que puedan formularle otros Miembros. A falta de cualquier información aportada por el Canadá, las pruebas aducidas en el presente documento son suficientes para establecer la existencia de una presunción *prima facie* de que el apoyo de IQ constituye una subvención prohibida a la exportación.

Documentos e información que se deben pedir

29. Con miras a facilitar una evaluación objetiva del asunto que tiene ante sí, a saber, si la EDC, Cuenta del Canadá e IQ proporcionan subvenciones prohibidas a la exportación por parte de la rama de producción canadiense de aeronaves de transporte regional, el Brasil estima que el Grupo Especial necesitaría pedir, como mínimo, documentos que aportaran la siguiente información sobre transacciones durante el período comprendido entre el 1º de enero de 1995 y el presente:

- ? Tipo de apoyo (por ejemplo, préstamo, garantía de préstamo, garantía de acciones, apoyo de capital, etc.)
- ? Tipo de interés bajo aplicado al receptor (para transferencias directas de fondos) o logrado por el receptor (para posibles transferencias directas de fondos)
- ? Distribución de los riesgos añadida al tipo bajo de interés
- ? Tipo y/o prima aplicadas
- ? Tenor del apoyo

Investissement-Québec, dans le cadre de la réalisation de sa mission, d'apporter son soutien financier afin d'inciter les entreprises à réaliser des projets d'investissement et d'exportation et de favoriser l'émergence de nouveaux projets ...") (Prueba documental BRA-19). Véase también *Id.*, párrafo 2 ("exportation": toute activité ayant pour objet: - la vente de biens, la prestation de services et l'exécution de contrats à l'extérieur de Québec").

³⁹ Décret 841-2000, 28 juin 2000, Concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, párrafo 2 ("L'aide financière accordée en vertu du présent programme doit avoir pour objet ... de développement de marchés ...") (Prueba documental BRA-20).

⁴⁰ *Id.*, párrafo 3 ("Développement de marchés: ... - la commercialisation ... pour l'accroissement de ventes ... à l'extérieur de Québec; - la vente de biens ... à l'extérieur de Québec; - la formation d'un groupement d'entreprises à des fins de vente de biens ... à l'extérieur de Québec ...").

⁴¹ *Id.*, anexo II, párrafo 10 (10. Développement de marchés: ... - la promotion des exportations sur un marché existant; ... - la formation de consortium d'exportation; ... la marge de crédit à l'exportation ...).

- ? Índice de solvencia del receptor
- ? Fecha de la transacción
- ? Valor de la transacción (en la moneda de la transacción)
- ? Valor del apoyo de EDC/Cuenta del Canadá/IQ a la transacción (en la moneda de la transacción)
- ? Condiciones de pago en efectivo para la transacción
- ? Cobertura de los repuestos proporcionada por el apoyo de EDC/Cuenta del Canadá/IQ
- ? Cualesquiera condiciones aplicadas a la concesión o recepción del apoyo

Conclusión

30. Por las razones expuestas, el Brasil pide que el Grupo Especial ejerza inmediatamente su facultad discrecional para recabar del Canadá documentos relativos al apoyo de la EDC, Cuenta del Canadá e IQ a las transacciones de aeronaves canadienses de transporte regional desde el 1º de enero de 1995 en adelante, incluida, pero no exclusivamente, la operación con Air Wisconsin. Esta información confidencial no está disponible en fuentes del dominio público y la negativa del Canadá a proporcionarla, tanto en la previa diferencia *Canadá - Aeronaves* como hasta ahora en el presente procedimiento, está bien documentada. La petición por el Grupo Especial al Canadá para que presente esa información documental, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 13 del ESD, es "necesaria y pertinente" para que el Grupo Especial cumpla su mandato de realizar "una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido", en cumplimiento del artículo 11 del ESD.

Lista de pruebas documentales

Preguntas formuladas por el Brasil al Canadá en las consultas	Prueba documental BRA-1
"Bombardier Snags \$2.4 B order from U.S. airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost Loan", <i>The National Post</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-2
"Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs," <i>Industry Canada News Release</i> , 10 de enero de 2001	Prueba documental BRA-3
"Canadian government lends \$1.7 billion to Bombardier," <i>Canadian Machinery and Metalworking</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-4
"Ottawa backs Bombardier," <i>Politix</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-5
"Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil," <i>Ottawa Citizen</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share," <i>Ottawa Citizen</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War," <i>Globe and Mail</i> , 10 de enero de 2001	Prueba documental BRA-8
"Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies," <i>The Montreal Gazette</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil," <i>BBC Summary of World Broadcasts</i> , 20 de enero de 2001	Prueba documental BRA-10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier," <i>Milwaukee Journal Sentinel</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-11
"Bombardier lashes out at professor," <i>Globe and Mail</i> , 12 de enero de 2001	Prueba documental BRA-12
"Ottawa bankrolls jet deal," <i>Globe and Mail</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-13

"Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate," <i>Ottawa Citizen</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-14
"Bombardier signs contract with Air Wisconsin for up to 150 CRJ200 regional jets," <i>Bombardier Press Release</i> , 16 de abril de 2001	Prueba documental BRA-15
Página de la EDC en Internet, "How We Work"	Prueba documental BRA-16
Ley de Desarrollo de la Exportación	Prueba documental BRA-17
Ley relativa a Investissement-Québec and Garantie-Québec	Prueba documental BRA-18
Décret 572-2000, 9 mai 2000, Concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi	Prueba documental BRA-19
Décret 841-2000, 28 juin 2000, Concernant le Programme d'aide au financement des entreprises	Prueba documental BRA-20

ANEXO A-3

PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL BRASIL

Volumen 1 de 4 (Comunicación expositiva)

(30 de mayo de 2001)

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. INTRODUCCIÓN.....	A-22
II. IMPUGNACIÓN PREVIA DE ESOS PROGRAMAS POR EL BRASIL	A-24
A. CUENTA DEL CANADÁ	A-24
B. CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES	A-25
C. INVESTISSEMENT QUÉBEC	A-27
III. CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES ("EDC").....	A-27
A. LA EDC SE ESTABLECIÓ PARA PROPORCIONAR SERVICIOS FINANCIEROS A LOS EXPORTADORES CANADIENSES EN CONDICIONES MÁS FAVORABLES QUE LAS QUE PODRÍAN OBTENER EN EL MERCADO	A-27
B. EL CANADÁ UTILIZA LA "VENTANA DE MERCADO" PARA PROPORCIONAR SERVICIOS FINANCIEROS A LOS EXPORTADORES CANADIENSES EN CONDICIONES MÁS FAVORABLES QUE LAS QUE PODRÍAN OBTENER EN EL MERCADO	A-29
C. LA EDC PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL.....	A-33
D. LA EDC CONFIERE UN BENEFICIO A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL	A-36
1. Unas condiciones más favorables que las previstas en el Acuerdo de la OCDE son indicación positiva de un beneficio	A-36
2. La EDC proporciona créditos a la exportación en condiciones más favorables que las disponibles en el marco del Acuerdo de la OCDE.....	A-38
3. Los servicios financieros que "complementan" al mercado confieren un beneficio	A-40

Página

4.	La prestación por el Estado de servicios financieros de mejor calidad que la disponible en el mercado es un beneficio	A-40
5.	Las garantías con apoyo estatal confieren un beneficio	A-42
E.	EL APOYO DE LA EDC ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN	A-42
F.	EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE LA EDC	A-43
IV.	CUENTA DEL CANADÁ	A-43
A.	CUENTA DEL CANADÁ PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA	A-44
B.	CUENTA DEL CANADÁ CONFIERE UN BENEFICIO	A-45
C.	EL APOYO DE CUENTA DEL CANADÁ ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN	A-45
D.	EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE CUENTA DEL CANADÁ.....	A-46
V.	INVESTISSEMENT QUÉBEC	A-46
A.	IQ PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL	A-49
B.	IQ PROPORCIONA UN BENEFICIO A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL	A-49
C.	EL APOYO DE IQ ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN.....	A-50
D.	EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE IQ.....	A-51
VI.	CONCLUSIÓN	A-51

Lista de pruebas documentales

(Las pruebas documentales BRA-1 a BRA-20 se incluyen en la carta del Brasil al Grupo Especial de 21 de mayo de 2001)

Preguntas formuladas por el Brasil al Canadá en las consultas	Prueba documental BRA-1
"Bombardier Snags \$2.4 B order from US airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan," <i>The National Post</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-2
"Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs," <i>Industry Canada News Release</i> , 10 de enero de 2001	Prueba documental BRA-3
"Canadian government lends \$1.7 billion to Bombardier," <i>Canadian Machinery and Metalworking</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-4
"Ottawa backs Bombardier," <i>Politix</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-5
"Canada to aid Bombardier in jet deal: Tobin vows to protect jobs in subsidy battle with Brazil," <i>Ottawa Citizen</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share," <i>Ottawa Citizen</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War," <i>Globe and Mail</i> , 10 de enero de 2001	Prueba documental BRA-8
"Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies," <i>The Montreal Gazette</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil," <i>BBC Summary of World Broadcasts</i> , 20 de enero de 2001	Prueba documental BRA-10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier," <i>Milwaukee Journal Sentinel</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-11
"Bombardier lashes out at professor," <i>Globe and Mail</i> , 12 de enero de 2001	Prueba documental BRA-12
"Ottawa bankrolls jet deal," <i>Globe and Mail</i> , 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-13

"Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate," <i>Ottawa Citizen</i> , 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-14
"Bombardier signs contract with Air Wisconsin for up to 150 CRJ200 regional jets," <i>Bombardier Press Release</i> , 16 de abril de 2001	Prueba documental BRA-15
Página de la EDC en Internet, "How We Work"	Prueba documental BRA-16
Ley de Desarrollo de la Exportación	Prueba documental BRA-17
Ley relativa a Investissement-Québec y Garantie-Québec	Prueba documental BRA-18
Décret 572-2000, 9 mai 2000, Concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi	Prueba documental BRA-19
Décret 841-2000, 28 juin 2000, Concernant le Programme d'aide au financement des entreprises	Prueba documental BRA-20
Transcripción de la conferencia de prensa del Ministro de Industria Brian Tobin, 10 de enero de 2001	Prueba documental BRA-21
EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION ANNUAL REPORT 2000	Prueba documental BRA-22
EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION ANNUAL REPORT 1999-2000 REFERENCE GUIDE	Prueba documental BRA-23
EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION, <i>1995 Chairman and President's Message</i>	Prueba documental BRA-24
Declaración de funcionarios de la EDC, Senado del Canadá, 35ª legislatura, 1ª sesión, Actas del Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, N° 48, 28 de noviembre de 1995	Prueba documental BRA-25
Declaración del Sr. Ian Gillespie, Presidente de la EDC, ante el Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, 6 de noviembre de 1997	Prueba documental BRA-26
WT/DS46/RW, anexo 1-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial	Prueba documental BRA-27
RESPUESTA DEL GOBIERNO AL COMITÉ PERMANENTE DE RELACIONES EXTERIORES Y COMERCIO INTERNACIONAL (SCFAIT) DURANTE EL EXAMEN DE LA LEY DE DESARROLLO DE LAS EXPORTACIONES	Prueba documental BRA-28

Lawrence H. Summers, "The Importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies," comentarios formulados con motivo del 65° aniversario del Banco de Exportación e Importación, 16 de mayo de 2000	Prueba documental BRA-29
Steve Cutts & Janet West, "The arrangement on export credits," <i>OECD Observer</i> , 1 de abril de 1998	Prueba documental BRA-30
EDC 2000-2004 CORPORATE PLAN SUMMARY	Prueba documental BRA-31
Stephen S. Poloz, "The Global Transportation Outlook: Moderate Turbulence Ahead," 11 de septiembre de 2000	Prueba documental BRA-32
Análisis de regresión	Prueba documental BRA-33
Dominic Jones, "Ready, Steady ...," <i>Air Finance Journal</i> , enero de 2000	Prueba documental BRA-34
"Bombardier signs major Canadair Jet order with Australia's Kendell Airlines," <i>Bombardier Press Release</i> , 21 de octubre de 1998	Prueba documental BRA-35
ASA Holdings, Inc., formulario 10-Q (Form 10-Q), presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos y referente al trimestre que finalizó el 31 de marzo de 1997	Prueba documental BRA-36
ASA Holdings, Inc., Annual Report 1997, "Liquidity and Capital Resources," Lexis Disclosure Report	Prueba documental BRA-37
ASA Holdings, Inc., formulario 10-K (Form 10-K) correspondiente al ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 1998	Prueba documental BRA-38
Comair Holdings, Inc., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de marzo de 1998	Prueba documental BRA-39
Comair Holdings, Inc., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al trimestre que finalizó el 30 de junio de 1998	Prueba documental BRA-40
Midway Airlines Corp., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 1997	Prueba documental BRA-41
<i>Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial (1998)</i>	Prueba documental BRA-42

<i>Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial</i> (1992)	Prueba documental BRA-43
Atlantic Coast Airlines Holdings, Inc., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2000	Prueba documental BRA-44
Declaración de funcionarios de la EDC, Cámara de los Comunes del Canadá, 35ª legislatura, 1ª sesión, Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, Reunión N° 43	Prueba documental BRA-45
EDC SUMMARY REPORT TO TREASURY BOARD ON CANADA ACCOUNT OPERATIONS FISCAL YEAR 1998/1999	Prueba documental BRA-46
Discurso sobre el presupuesto de 1998-1999, pronunciado ante la Asamblea Nacional por el Sr. Bernard Landry, Viceprimer Ministro y Ministro de Estado de Economía y Finanzas, 31 de marzo de 1998	Prueba documental BRA-47
Ley relativa a la Société de Développement Industriel de Québec	Prueba documental BRA-48
Offering Memorandum	Prueba documental BRA-49
Cartas de bancos	Prueba documental BRA-50
Monica Biringer, "Cross-Border Equipment Leasing May Reduce Financing Costs for Canadian Users," 5 <i>Journal of International Taxation</i> 230 (mayo de 1994)	Prueba documental BRA-51

I. INTRODUCCIÓN

1. El 10 de enero de 2001, el Ministro de Industria canadiense, Brian Tobin, anunció que el Canadá proporcionaría créditos a la exportación incompatibles con las obligaciones del Canadá en el marco del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC" o "Acuerdo") para ayudar a la aerolínea regional estadounidense Air Wisconsin en la compra de 75 aeronaves a reacción, con opción a otras 75, del fabricante canadiense Bombardier.¹ El comunicado de prensa emitido tras la conferencia de prensa del ministro Tobin señalaba como fuentes de la subvención a la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC") y a Cuenta del Canadá.² En su conferencia de prensa, el Ministro Tobin mencionó también la ayuda de la Provincia de Quebec.³

2. El 22 de enero de 2001, tomando como base la declaración del Ministro Tobin y otras informaciones que había obtenido, el Brasil solicitó la celebración de consultas con el Canadá. El Brasil actuó convencido de que la EDC y Cuenta del Canadá estaban proporcionando créditos a la exportación, en el sentido del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, a la rama de producción de aeronaves de transporte regional canadiense, y que la Provincia de Quebec, por conducto de su organismo Investissement Québec ("IQ") estaba proporcionando a esa misma rama de producción garantías de préstamo, en el sentido del punto j) del Anexo I del Acuerdo. El Brasil estimó que todas esas medidas eran subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo y que, *de jure* o *de facto*, estaban supeditadas a los resultados de exportación, en el sentido del artículo 3 del Acuerdo.

3. Las consultas tuvieron lugar en Ginebra el 21 de febrero de 2001. Los representantes canadienses en las consultas no pudieron o no quisieron especificar si la asistencia a la rama canadiense de producción de aeronaves de transporte regional procedería de Cuenta del Canadá, de la EDC, o de ambas, ni proporcionar detalle alguno aparte de los que había dado el Ministro de Industria. También manifestaron que no conocían detalles de IQ y que, por consiguiente, no podían responder a las preguntas del Brasil a ese respecto.

4. En vista de que el Canadá se negaba a proporcionar en las consultas información relativa a la EDC, a Cuenta del Canadá o a IQ, en términos generales, ni tampoco concretamente acerca de la operación con Air Wisconsin, el Brasil sacó la conclusión de que el Canadá no había "examinado con comprensión" las representaciones del Brasil, como dispone el párrafo 2 del artículo 4 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("Entendimiento sobre solución de diferencias" ó "ESD"), y que la diferencia no podía resolverse mediante consultas.

5. El 1º de marzo de 2001 el Brasil solicitó el establecimiento de un grupo especial, al amparo del artículo XXIII del GATT de 1994, el artículo 6 del ESD y el párrafo 4 del artículo 4 del Acuerdo SMC. El Brasil solicitó que el grupo especial considerara y constatará que:

1. Los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés concedidos por Cuenta del Canadá o por conducto de ella son y

¹ Transcripción de la conferencia de prensa del Ministro de Industria, Brian Tobin, el 10 de enero de 2001, párrafo 7 ("Conferencia de prensa de Tobin" (Prueba documental BRA-21). Se trata de la transcripción de una grabación de la conferencia de prensa realizada por la Parliamentary Press Gallery, un grupo de periodistas canadienses acreditados para cubrir las informaciones del Gobierno y del Parlamento del Canadá y que disponen de oficinas en los edificios del Parlamento.

² "Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs", *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-3).

³ Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 7 (Prueba documental BRA-21).

seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

2. El Canadá no ha aplicado el informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, adoptado por el OSD, en el que se solicitaba al Canadá que retirara las subvenciones de Cuenta del Canadá.

3. El Canadá, sin atender a las resoluciones y recomendaciones del Órgano de Solución de Diferencias, sigue concediendo u ofrece conceder a la industria de aeronaves para transporte regional por conducto de Cuenta del Canadá créditos a la exportación que son subvenciones prohibidas en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

4. La concesión u oferta de concesión por el Canadá a Air Wisconsin de créditos a la exportación de Cuenta del Canadá es una subvención prohibida a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

5. Los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés facilitados por la EDC o por conducto de ella son subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

6. La concesión u oferta de concesión a Air Wisconsin por el Canadá de créditos a la exportación otorgados por la EDC o por conducto de la EDC es una subvención prohibida a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

7. Los créditos a la exportación y garantías proporcionadas por *Investissement Québec*, incluidas la garantía de préstamos, las garantías de acciones, las garantías del valor residual y las "garantías de compensación de pérdidas iniciales" son subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.⁴

6. El Brasil solicitó además que el Grupo Especial recomendara al Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") que ordenara al Canadá que retirara sin demora esas subvenciones prohibidas.⁵ El 12 de marzo de 2001, el OSD estableció el Grupo Especial con el mandato uniforme. Como las partes no se pusieron de acuerdo acerca de la composición del Grupo Especial, el 7 de mayo de 2001 el Brasil pidió que el Director General estableciera la composición del Grupo Especial. El 11 de mayo de 2001, el Director General procedió en consecuencia a establecer la composición del Grupo Especial.

7. En la presente comunicación, el Brasil tratará en primer lugar de su previa impugnación de los mismos programas, comenzando con Cuenta del Canadá, para seguir con la EDC y terminar con IQ. Ahora bien, como Cuenta del Canadá está administrada por la EDC, para comprender mejor los complejos datos de la presente diferencia es mejor comenzar por el fondo de la cuestión en relación con la EDC y luego seguir con la Cuenta del Canadá. En consecuencia, tras examinar el asunto previo, que se inicia con Cuenta del Canadá, el Brasil iniciará su presentación de hechos y argumentos en el presente asunto abordando la cuestión de la EDC. En el curso del examen de la EDC y Cuenta del Canadá se utiliza a veces la expresión "Cuenta Mercantil". Se hace referencia con ello a las operaciones que están administradas por la EDC y al mismo tiempo dependen financieramente de la

⁴ Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales, Solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil, WT/DS222/2 (1º de marzo de 2001).

⁵ *Id.*

EDC.⁶ Cuenta del Canadá, como se explica más adelante⁷, está administrada por la EDC, pero la responsabilidad financiera de la misma recae en el Gobierno del Canadá.

II. IMPUGNACIÓN PREVIA DE ESOS PROGRAMAS POR EL BRASIL

8. Ésta es la segunda vez que el Grupo Especial tiene la oportunidad de examinar los programas de la EDC, de Cuenta del Canadá y de IQ, por conducto de los cuales el Canadá subvenciona exportaciones de aeronaves de transporte regional fabricadas por Bombardier.⁸ El Brasil ha tomado la inusual medida de impugnar por segunda vez esas tres medidas por las siguientes razones: 1) por lo que se refiere a una de las medidas -la asistencia a la exportación por conducto de Cuenta del Canadá- el Canadá sigue utilizando un programa que anteriormente ya había sido considerado una violación de sus compromisos en el marco del Acuerdo SMC; 2) en cuanto a otra de las medidas -la ayuda a la exportación por conducto de la EDC-, nueva información recibida y nuevos acontecimientos han llevado al Brasil a actuar acogiéndose a la sugerencia del Órgano de Apelación en los procedimientos anteriores de que volviera a plantear la cuestión ante un grupo especial; y 3) en lo que se refiere a la tercera medida -la asistencia a la exportación por conducto de IQ-, el Brasil ha obtenido más información que respalda sus alegaciones.

A. CUENTA DEL CANADÁ

9. El 29 de agosto de 1999, el OSD adoptó el Informe del Grupo Especial, refrendado por el Órgano de Apelación, en el asunto "Canadá - Aeronaves". En dicho informe se constató que los créditos a la exportación otorgados por Cuenta del Canadá eran subvenciones supeditadas a los resultados de exportación y que, en consecuencia, estaban prohibidas por el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El ESD recomendó que el Canadá retirara aquellas subvenciones en el plazo de 90 días.

10. En un informe de situación al ESD de 18 de noviembre de 1999, el Canadá manifestaba lo siguiente:

En lo que respecta a la financiación de deudas por parte de Cuenta del Canadá con relación a la exportación de aeronaves canadienses de transporte regional, que se constató que era incompatible con las obligaciones que incumben al Canadá en virtud del Acuerdo SMC, el Canadá desea informar al OSD de que después del 18 de noviembre de 1999 no habrá más entregas de aeronaves de transporte regional que se beneficien de esa financiación por parte de Cuenta del Canadá. Además, el Ministro de Comercio Internacional ha aprobado una directriz de política general que exige que todas las transacciones futuras de Cuenta del Canadá en cualquier sector, y no sólo las transacciones relativas al sector de las aeronaves de transporte regional, se ajusten al Acuerdo de la OCDE relativo a las directrices para los créditos a la exportación concedidos con apoyo oficial. En virtud de esa directiva, el Ministro tiene la intención de prohibir toda transacción en el marco del programa de Cuenta

⁶ Aunque ésta ha sido la posición que en el pasado ha adoptado el Canadá, el Brasil observa que en el Informe Anual de la EDC se dice que "a todos los efectos, la EDC es un agente de Su Majestad en el Canadá. Todas las obligaciones relativas a instrumentos de deuda emitidos por la Corporación son obligaciones del Canadá". EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION ANNUAL REPORT 2000, página 47 ("Informe Anual de la EDC, 2000") (Prueba documental BRA-22).

⁷ Véase *infra* párrafo 74.

⁸ La ocasión previa fue el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R (14 de abril de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999), y WT/DS70/AB/R (2 de agosto de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999).

del Canadá que no sea compatible con dicho Acuerdo. Ninguna transacción de Cuenta del Canadá podrá llevarse a cabo sin la correspondiente autorización ministerial.⁹

11. El Brasil opinó que esta medida era insuficiente para aplicar la conclusión y recomendación del ESD respecto de Cuenta del Canadá, por lo que, en consecuencia, pidió que se revisara de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. El Grupo Especial establecido para examinar el asunto acordado con el Brasil llegó a la conclusión de que "el Canadá no ha cumplido la recomendación de 20 de agosto de 1999 del OSD de que el Canadá retire la asistencia otorgada por Cuenta del Canadá a la rama canadiense de producción de aeronaves de transporte regional en el plazo de 90 días".¹⁰

12. El Canadá no apeló la conclusión. Sin embargo, desde entonces el Canadá no ha hecho nada para aplicar la recomendación del ESD y sigue sin cumplir las obligaciones que le impone el Acuerdo SMC.

13. La promesa del Canadá al ESD de que "no habrá más entregas de aeronaves de transporte regional después del 18 de noviembre de 1999 que se beneficien de esa financiación por parte de Cuenta del Canadá" fue violado el 10 de enero de 2001 cuando el Ministro Tobin anunció la intención canadiense de apoyar la operación de venta Bombardier-Air Wisconsin con subvenciones ilegales. Esas subvenciones se concedían en condiciones que, según admitió el Ministro Tobin, eran incompatibles con el Acuerdo SMC.¹¹

B. CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES

14. El Brasil también impugnó a la EDC en el asunto *Canadá - Aeronaves*. En aquellas actuaciones, el Brasil se vio gravemente obstaculizado por el hecho de que el Canadá no había notificado a la OMC, tal como prescribe el artículo 25 del Acuerdo SMC, los detalles pertinentes de su programa de subvenciones de la EDC. En consecuencia, el Grupo Especial pidió al Canadá información específica, que el Canadá se negó a proporcionar.¹² Si bien el Grupo Especial manifestó que "lamenta[ba] profundamente la negativa del Canadá a presentar la información solicitada"¹³, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que, a falta de la información pedida al Canadá, el Brasil no había demostrado la existencia de una presunción *prima facie* y, en consecuencia, falló en favor del Canadá.¹⁴

15. El Brasil apeló, alegando que el Grupo Especial incurrió en error de derecho al no inferir conclusiones desfavorables de la negativa del Canadá a facilitarle información que el propio Grupo Especial había pedido. En una opinión que dejó bien sentada la obligación de las partes de atender las

⁹ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Informe de situación presentado por el Canadá*, WT/DS70/8 (26 de noviembre de 1999) (Sin cursivas en el original).

¹⁰ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (9 de mayo de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.2.

¹¹ Véase, por ejemplo, Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21). Véase también Carta del Brasil al Grupo Especial de 21 de mayo de 2001, párrafos 12 y 13.

¹² WT/DS70/R, párrafo 9.176.

¹³ WT/DE70/R, párrafo 9.178.

¹⁴ WT/DS70/R, párrafo 9.182.

solicitudes de información de los grupos especiales, el Órgano de Apelación también dejó sentadas las facultades de los grupos especiales para inferir las pertinentes conclusiones de la negativa de las partes a proporcionar la información solicitada.¹⁵ El Órgano de Apelación dijo seguidamente que si hubiera "resuelto la cuestión con la que se encontró el Grupo Especial hubiéramos llegado a la conclusión de que los hechos de que había constancia justificaban la conclusión de que la información que el Canadá retuvo" daban pie a una inferencia contraria al Canadá.¹⁶ No obstante, el Órgano de Apelación llegó a la conclusión de que, aunque pudiera haber fallado de manera diferente, el Grupo Especial no había incurrido en error de derecho ni había utilizado indebidamente sus facultades discrecionales.¹⁷

16. Al desestimar la apelación del Brasil, el Órgano de Apelación hizo algo sumamente inusual -por no decir sin precedentes-, al insinuar que el Brasil podría presentar nuevamente su reclamación ante un grupo especial. "Con esta constatación", dijo el Órgano de Apelación, "no pretendemos sugerir que el Brasil no pueda presentar otra reclamación en el marco del procedimiento de solución de diferencias contra el Canadá, al amparo de las disposiciones del *Acuerdo SMC* y del ESD, en relación con la compatibilidad de determinadas medidas de financiación de la EDC con las disposiciones del *Acuerdo SMC*".¹⁸ El Órgano de Apelación incluso sugirió un procedimiento alternativo en el Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias que el Brasil podría considerar.¹⁹

17. El Brasil no llevó a cabo la sugerencia del Órgano de Apelación en aquel momento porque las partes habían estado negociando activamente desde agosto de 1999 en un intento de resolver sus diferencias. Sin embargo, aquellas negociaciones no tuvieron éxito y, a la luz de medidas adoptadas por el Canadá ulteriormente, el Brasil ha decidido seguir la sugerencia del Órgano de Apelación y presentar "otra reclamación contra el Canadá, al amparo de las disposiciones del *Acuerdo SMC* y del ESD, en relación con la compatibilidad de determinadas medidas de financiación de la EDC con las disposiciones del *Acuerdo SMC*".

18. En el presente procedimiento, el Brasil presentará al Grupo Especial todas las pruebas que, cuando se presentaron al grupo especial anterior, impelieron a éste a pedir información específica al Canadá. El Brasil presentará también pruebas que consiguió posteriormente, pese a la continua falta de transparencia que caracteriza a las operaciones de la EDC. El Brasil cree que el presente Grupo Especial, al igual que el anterior, debe pedir al Canadá que proporcione toda la información necesaria para que el Grupo Especial pueda realizar una evaluación objetiva de todos los hechos pertinentes. En carta de 21 de mayo de 2001, el Brasil solicitó que el Grupo Especial presentara una adecuada petición al Canadá de información pertinente a la presente diferencia y que se encuentra en la posesión exclusiva del Canadá. En el caso de que el Canadá se niegue a proporcionar dicha información, el Brasil pide que el presente Grupo Especial, a la luz del amplio examen realizado por el Órgano de Apelación en los párrafos 181 a 206 de su Informe en el asunto *Canadá - Aeronaves* saque las apropiadas inferencias contrarias al Canadá.

¹⁵ WT/DS70/AB/R, párrafos 181 a 206.

¹⁶ WT/DS70/AB/R, párrafo 205 (se omite la nota a pie de página).

¹⁷ *Id.*

¹⁸ WT/DS70AB/R, párrafo 206.

¹⁹ *Id.*

C. INVESTISSEMENT QUÉBEC

19. En lo que respecta a IQ, el anterior Grupo Especial concluyó que el Brasil no había aportado pruebas suficientes para establecer una presunción *prima facie*.²⁰ También en aquel procedimiento el Brasil se vio obstaculizado por la falta de transparencia de los programas del Canadá. El Brasil hizo referencia al Examen de las Políticas Comerciales del Canadá, de noviembre de 1998, como prueba de las subvenciones aportadas por IQ, y señaló que había hecho esas subvenciones al "ofrecer garantías a la exportación para proyectos que son considerados demasiado arriesgados por las instituciones financieras privadas".²¹ Pese a ello, el Grupo Especial estimó que el Mecanismo de Examen de las Políticas Comerciales "no tiene ... por finalidad servir de base ni para hacer cumplir obligaciones específicas contraídas en el marco de los Acuerdos, ni para los procedimientos de solución de diferencias" y por lo tanto desestimó aquellas pruebas.²²

20. Al igual que hizo en relación con otros programas, el Canadá se negó, en el asunto *Canadá - Aeronaves*, a proporcionar la información sobre IQ que había solicitado el Grupo Especial.²³ En las presentes actuaciones, el Brasil sigue estando obstaculizado por la falta de transparencia del programa, por lo que se incluye a IQ en la petición que el 21 de mayo de 2001 elevó el Brasil al Grupo Especial. Pese a todo, el Brasil ha logrado obtener cierta información adicional relativa a IQ, información que presenta al Grupo Especial en la presente comunicación.

III. CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES ("EDC")

A. LA EDC SE ESTABLECIÓ PARA PROPORCIONAR SERVICIOS FINANCIEROS A LOS EXPORTADORES CANADIENSES EN CONDICIONES MÁS FAVORABLES QUE LAS QUE PODRÍAN OBTENER EN EL MERCADO

21. La EDC se estableció en 1969 "con el fin de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".²⁴ Su condición de empresa pública de la Corona le concede tres importantes privilegios:

1. Está exenta del impuesto sobre la renta;
2. No tiene que pagar dividendos;
3. Puede contraer préstamos con la garantía del Gobierno del Canadá.²⁵

²⁰ WT/DS70/R, párrafo 9.275.

²¹ WT/DS70/R, párrafo 9.274.

²² *Id.*

²³ WT/DS70/R, párrafo 9.272.

²⁴ Ley de Desarrollo de la Exportación, artículo 10 1) (Brasil- Prueba documental 17); Informe anual de la EDC, página 47 (Prueba documental BRA-22).

²⁵ EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION 1999-2000 REFERENCE GUIDE, página 9 ("EDC Reference Guide") (Prueba documental BRA-23).

22. Dicho con sus propias palabras, la EDC "está orientada al volumen de las exportaciones, a diferencia de otras instituciones financieras que están orientadas a la obtención de beneficios".²⁶ "Si se privatizara la EDC", señala la Corporación, "su enfoque empresarial se orientaría a lograr un máximo de beneficios, más que a incrementar las exportaciones. Así pues, como entidad privada, a fin de lograr el máximo beneficio para sus accionistas, la EDC ya no podría servir a los segmentos del mercado que no están bien atendidos por los prestamistas y aseguradores comerciales. ... La EDC, en su calidad de empresa pública de la Corona, presta servicios a los canadienses de una manera distinta a la de otras instituciones".²⁷

23. Una y otra vez, la EDC insiste en que, al primar las exportaciones más que los beneficios, su objeto y finalidad es proporcionar servicios financieros a los exportadores canadienses en condiciones más favorables que las que esos exportadores podrían encontrar en el mercado:

- ? "La capacidad de las empresas canadienses de obtener capital para ventas e inversiones internacionales ha sido limitada. Sencillamente, muchas empresas canadienses carecen de la fortaleza financiera para movilizar financiación para deuda e inversión en el mismo grado que sus rivales más altamente capitalizados."²⁸
- ? "El comercio internacional es arriesgado y requiere una capacidad financiera de la que con frecuencia se carece debido a esos riesgos. La EDC se creó para ayudar a las empresas a enfrentar esos riesgos y para incrementar la capacidad financiera internacional a disposición de las empresas canadienses. Al realzar la capacidad exportadora canadiense, la EDC ayuda a las empresas a crear y mantener empleo y generar beneficios."²⁹
- ? "La EDC ha demostrado repetidas veces su apetito por el riesgo internacional, en particular durante la crisis asiática de 1997, que impulsó a muchos intermediarios financieros privados a retirarse del mercado. Esos episodios subrayan la necesidad de una institución financiera dedicada exclusivamente a las necesidades financieras de los exportadores canadienses."³⁰

24. La EDC admite que obtiene su capital de los contribuyentes canadienses y tomando préstamos amparada en el crédito soberano del Gobierno del Canadá. "Todas las obligaciones de los instrumentos de deuda emitidos por la Corporación son obligaciones del Canadá".³¹ De esa manera tiene capacidad para obtener recursos a tipos de interés que ninguna institución basada en el mercado puede igualar. Además, según admite también, a diferencia de las instituciones basadas en el mercado, no paga impuesto alguno sobre los beneficios que pueda obtener, y sus accionistas no pueden esperar dividendo alguno. Esas ventajas permiten a la EDC proporcionar a los exportadores canadienses, incluidos los exportadores de aeronaves de transporte regional, servicios financieros que aquellos exportadores, ni tampoco sus clientes, podrían obtener en el mercado en condiciones igualmente favorables.

²⁶ *Id.*, página 10.

²⁷ *Id.*, página 26.

²⁸ Informe anual de la EDC, página 3 (Prueba documental BRA-22).

²⁹ *Id.*, página 14.

³⁰ *Id.*, página 17.

³¹ *Id.*, página 47 (nota 1).

25. La EDC reconoce explícitamente ese papel: "La EDC complementa a los bancos y otros intermediarios financieros, pero no puede sustituirlos".³² Su "objetivo es ayudar a absorber el riesgo en nombre de los exportadores canadienses, más allá de lo que es posible para otros intermediarios financieros".³³ La EDC, dicho con sus propias palabras, trata de satisfacer "el aparentemente insaciable apetito de apoyo financiero que tienen los exportadores canadienses ...".³⁴

26. El ex Presidente de la EDC, Sr. Paul Labbé, en una declaración ante el Parlamento canadiense, puso de manifiesto la diferencia entre la EDC y una institución basada en el mercado. La EDC se esfuerza por "igualar por lo menos el tipo de inflación", dijo, reconociendo que eso está muy por debajo del rendimiento "que sería necesario para sobrevivir en el sector privado".³⁵ El actual Presidente de la EDC, Sr. Ian Gillespie, ha declarado: "El objetivo que persigue el Canadá es conseguir una ventaja competitiva, ... no simplemente igualdad de fuerzas".³⁶

27. El Canadá logra esa "ventaja competitiva" mediante el funcionamiento de una denominada "ventana de mercado". Esa es la expresión utilizada para describir las operaciones en el "mercado" o "no oficiales" de la EDC, a diferencia de sus operaciones "oficiales". No es expresión que se utilice en ninguno de los Acuerdos de la OMC y, por consiguiente, el Brasil cree que es una expresión con la que muy pocos Miembros de la OMC están familiarizados. No obstante, las operaciones de créditos a la exportación a través de la ventana de mercado del Canadá han sido criticadas por otros aparte del Brasil. Habida cuenta de la importancia de las operaciones canadienses mediante la ventana de mercado para las operaciones de la EDC, en la siguiente sección de la presente Comunicación el Brasil describirá las ventanas de mercado y su funcionamiento. En las secciones subsiguientes el Brasil demostrará que la EDC proporciona a la rama de producción de aeronaves de transporte regional subvenciones supeditadas a los resultados de exportación. El hecho de que esas subvenciones puedan aportarse por conducto de operaciones de ventana de mercado no modifica la realidad de que se trata de subvenciones.

B. EL CANADÁ UTILIZA LA "VENTANA DE MERCADO" PARA PROPORCIONAR SERVICIOS FINANCIEROS A LOS EXPORTADORES CANADIENSES EN CONDICIONES MÁS FAVORABLES QUE LAS QUE PODRÍAN OBTENER EN EL MERCADO

28. Los créditos a la exportación facilitados por el Estado normalmente se ajustan a la definición de subvención prohibida que figura en el Acuerdo SMC. Se trata de contribuciones financieras que tienen por objeto conferir un beneficio, en el sentido del artículo 1, y que están supeditadas a los resultados de exportación, en el sentido del artículo 3. No obstante, el Acuerdo SMC prevé una excepción a esa prescripción en el punto k) del Anexo I, la "Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación". El segundo párrafo del punto k) especifica que no se considerará una subvención a la exportación prohibida las prácticas de crédito a la exportación que se ajusten a las "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE relativo a las directrices para los créditos a la*

³² EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION, 1995 *Chairman and President's Message*, página 4 ("EDC Message") (Prueba documental BRA-24).

³³ *Id.*, página 2.

³⁴ *Id.*, página 4.

³⁵ Declaración de funcionarios de la EDC, Senado del Canadá, 35ª legislatura, 1ª sesión, Actas del Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, N° 48, 28 de noviembre de 1995, página 48:22 (Brasil - Prueba documental 25).

³⁶ Declaración del Sr. Ian Gillespie, Presidente de la EDC, ante el Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, 6 de noviembre de 1996, página 15 (Prueba documental BRA-26).

exportación concedidos con apoyo oficial ("Acuerdo de la OCDE" o "Acuerdo")".³⁷ El Acuerdo de la OCDE se aplica a "todo apoyo oficial a las exportaciones de bienes y/o servicios, o a préstamos financieros, cuyas condiciones de amortización sean ... de dos años o más".³⁸

29. En el *Acuerdo* no se define la expresión "apoyo oficial" porque los participantes no se pusieron de acuerdo acerca de una definición.³⁹ Su desacuerdo se centra en otra expresión, "ventana de mercado".⁴⁰ Las prácticas canadienses en lo que se refiere a los créditos a la exportación son fundamentales para el desacuerdo dentro de la OCDE acerca de la definición de "apoyo oficial" y la legitimidad de las operaciones de "ventana de mercado" por organismos de crédito a la exportación que proporcionan apoyo oficial". El Grupo Especial en el asunto *Brasil - Aeronaves* relativo al párrafo 5 del artículo 21 se manifestó "sorprendido" por el hecho de que el Canadá calificase de "comerciales" las transacciones de ventana de mercado a tipos inferiores al tipo oficial de la OCDE.⁴¹

30. Aunque el Canadá es participante en el *Acuerdo de la OCDE* y, por conducto de la EDC, proporciona "apoyo oficial" a las exportaciones, también sostiene que proporciona "apoyo no oficial" mediante la "ventana de mercado". El Canadá ha descrito de la manera siguiente las operaciones de ventana de mercado:

La expresión "ventana de mercado" se utiliza para describir la provisión de financiación en condiciones que son compatibles con las que puede obtener en el mercado un prestatario particular en una transacción particular. Cuando un organismo de crédito a la exportación proporciona financiación de "ventana de mercado", lo que hace es proporcionar financiación en condiciones compatibles con las que pueden obtenerse de los bancos e instituciones de crédito comerciales. En ese sentido, el prestatario obtiene un tipo de interés neto que es compatible con el mercado. Como el prestatario podría acceder al mercado y obtener de un banco o institución de crédito comerciales un tipo de interés competitivo para una transacción,

³⁷ En el segundo párrafo del punto k) se hace referencia a "un compromiso internacional en materia de créditos oficiales a la exportación en el cual sean partes por lo menos 12 Miembros originarios del presente Acuerdo al 1° de enero de 1979". El *Acuerdo de la OCDE* es el único compromiso internacional que se ajusta a esa descripción. WT/DS70/RW, párrafo 5.78. Además del segundo párrafo del punto k), el Brasil estima que ciertos créditos a la exportación también son acreedores a una protección en virtud del primer párrafo, basándose en una interpretación *a contrario* de dicho párrafo. Por otra parte, en virtud del artículo 27, la prohibición del artículo 3 no se aplica a los países en desarrollo, en ciertas circunstancias concretas, hasta el 1° de enero de 2003.

³⁸ *Acuerdo de la OCDE* (1998), artículo 2.

³⁹ *Acuerdo de la OCDE* (1998), artículo 88 ("No ha sido posible llegar a un acuerdo total sobre la definición de apoyo oficial, a la luz de las diferencias entre sistemas nacionales de crédito a la exportación establecidos desde hace mucho tiempo").

⁴⁰ *Acuerdo de la OCDE* (1998), artículo 86 ("Los Participantes se comprometen a seguir investigando tanto la cuestión de la transparencia como la definición de operaciones de ventana de mercado, a fin de evitar la distorsión de la competencia").

⁴¹ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (9 de mayo de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.99. El tipo de la OCDE se denomina "tipo de interés comercial de referencia", o "CIRR". Véase *Acuerdo de la OCDE* (1998), artículo 15.

no se otorga beneficio alguno en el sentido de lo dispuesto en el artículo 1 del Acuerdo SMC y, por lo tanto, no existe una subvención.⁴²

Según este razonamiento, el Canadá no considera que sus transacciones de ventana de mercado requieran recurso al amparo incluido en el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa.

31. "Las transacciones de ventana de mercado", según el Canadá, "son diferentes de las transacciones de "apoyo oficial ... [L]as disciplinas del *Acuerdo de la OCDE* simplemente no son aplicables a las transacciones de ventana de mercado".⁴³ "[L]as transacciones de ventana de mercado", subraya el Canadá, "se realizan en condiciones que son compatibles con las condiciones ofrecidas a los prestatarios en el mercado".⁴⁴ Así, "el Canadá declaró en la reunión con el Grupo Especial el 4 de febrero de 2000 que, si la Corporación de Fomento de las Exportaciones proporciona financiación a tipos iguales o superiores a los de sus costos de endeudamiento, pero inferiores al CIRR, esa práctica tampoco constituye una subvención porque no se confiere beneficio alguno".⁴⁵

32. La posición del Canadá es evidente en su descripción del *Acuerdo de la OCDE*:

Las directrices consensuadas de la OCDE ... establecen las condiciones más generosas permitidas en transacciones *no comerciales* y, en consecuencia, evitan una carrera de créditos a la exportación destructiva y costosa entre los gobiernos que tratan de promover sus exportaciones nacionales. Además, la OCDE proporciona un mecanismo de transparencia mediante el cual los miembros del consenso de la OCDE pueden intercambiar información sobre sus políticas y prácticas. El Canadá es miembro del consenso de la OCDE y está sujeto a las directrices del Consenso de la OCDE en todas sus operaciones de *apoyo oficial*.⁴⁶

33. El Brasil no es miembro de la OCDE y, por consiguiente, no puede hacer observaciones acerca del "mecanismo de transparencia" del *Acuerdo* a que se refiere el Canadá. El Brasil puede, sin embargo, manifestar que, aunque ese mecanismo pueda proporcionar transparencia a los miembros de la OCDE, no hay *nada* que proporcione transparencia respecto de las operaciones de ventana de mercado del Canadá a la mayoría de los Miembros de la OMC que no son miembros de la OCDE. El Canadá trata de justificar su falta de transparencia equiparando la EDC, en su versión de ventana de mercado, a un banco comercial. Por ejemplo, al responder a una serie de recomendaciones relativas a las operaciones de la EDC que forman parte de un reciente examen de la EDC, el Departamento de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional del Canadá manifestó lo siguiente:

...[E]n lo que se refiere al grado de divulgación, puede establecerse una distinción entre Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil. La primera tiende a ser una operación de alto riesgo amparada en el crédito soberano que se realiza como una obligación

⁴² WT/DS46/RW, anexo 1-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial el 3 de febrero de 2000, respuesta a la pregunta 2 (Prueba documental BRA-27).

⁴³ *Id.*, respuesta a la pregunta 4.

⁴⁴ *Id.*, respuesta a la pregunta 6.

⁴⁵ WT/DS46/RW, anexo 1-4, respuestas del Canadá a otras preguntas formuladas por el Grupo Especial el 7 de febrero de 2000 (Prueba documental BRA-27).

⁴⁶ EDC Reference Guide, página 7 (sin cursivas en el original). En ocasiones se prefiere la expresión "*Consenso de la OCDE*" a la de "*Acuerdo de la OCDE*". La expresión "cuenta de la Corporación" incluye, naturalmente, tanto el apoyo "oficial" como el "no oficial" proporcionado por la EDC, en contraste con el apoyo de Cuenta del Canadá.

directa del Estado, en tanto que la segunda incluye un mayor porcentaje de transacciones comerciales de "ventana de mercado", en las que es mayor la necesidad de proteger la confidencialidad y en las que el riesgo de pérdidas corresponde a la propia empresa.⁴⁷

34. De la misma manera, en respuesta a la pregunta "¿Por qué no hace públicas sus transacciones la EDC?", esta Corporación responde:

La EDC funciona de manera muy semejante a la de un banco o de una compañía de seguros. Recibe un gran volumen de información confidencial de sus clientes y posibles clientes y no divulga esa información sin el permiso de éstos.⁴⁸

35. Pero la EDC no es un banco más. Es una entidad de propiedad estatal cuyas acciones están sujetas al Acuerdo SMC. Goza de ventajas de las que no goza ninguna institución financiera privada: 1) contrae préstamos al tipo soberano del Gobierno del Canadá; 2) está exenta del impuesto sobre la renta; y 3) sus accionistas no esperan cobrar dividendos.⁴⁹ Esto permite a la EDC, siempre que lo desee, ofrecer condiciones más favorables que las que puede ofrecer una institución financiera comercial para "conseguir una ventaja competitiva para los exportadores canadienses, no simplemente igualdad de fuerzas".⁵⁰ La diferencia entre la EDC y un banco queda demostrada también por su restricción de clientes. Un banco financiaría cualquier transacción, a condición de que la considerase rentable. No tendrían importancia la nacionalidad del fabricante ni la del comprador, ni tampoco el origen nacional de las piezas y componentes del producto financiado. En cambio, la EDC solamente financia el comercio de exportación del Canadá.⁵¹

36. El ex Secretario del Tesoro norteamericano Lawrence Summers ha señalado que "las instituciones de 'ventana de mercado' *pretenden* operar de acuerdo con la disciplina del sector privado. "Sin embargo", añadió:

creemos que las instituciones de ventana de mercado infringen, directa o potencialmente, las normas del Acuerdo [de la OCDE] porque están controladas e implícitamente subvencionadas por el Estado. En consecuencia, *las instituciones de ventana de mercado operan con una injusta ventaja competitiva* por cuanto se benefician de concesiones especiales del gobierno en particular garantías del Estado, que les permiten obtener recursos a un costo inferior al de sus competidores del sector privado, y porque están exentas de ciertos impuestos y del pago de dividendos. Al mismo tiempo, actúan como organismos de crédito a la exportación oficiales al limitar su financiación a los exportadores nacionales.⁵²

⁴⁷ RESPUESTA DEL GOBIERNO AL COMITÉ DE RELACIONES EXTERIORES Y COMERCIO INTERNACIONAL (SCFAIT) DURANTE EL EXAMEN DE LA LEY DE DESARROLLO DE LAS EXPORTACIONES, página 12 (Prueba documental BRA-28).

⁴⁸ EDC Reference Guide, página 26 (Prueba documental BRA-23).

⁴⁹ *Id.*, página 9 (Prueba documental BRA-23).

⁵⁰ Declaración del Sr. Ian Gillespie, Presidente de la EDC, ante el Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, 6 de noviembre de 1997, página 15 (Prueba documental BRA-26).

⁵¹ Informe anual de la EDC, páginas 3, 14, 47 (Prueba documental BRA-22).

⁵² Lawrence H. Summers, "The Importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies", comentarios formulados con motivo del 65 aniversario del Banco de Exportación e Importación, 16 de mayo de 2000, página 3 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-29).

37. El análisis de Summers viene confirmado por el jefe de la Dirección Comercial de la OCDE y uno de sus especialistas en créditos y financiación de la exportación. Ambos definen las ventanas de mercado como "instituciones afines al Estado que tienen capacidad para obtener financiación y que prestan a tipos de interés muy bajos, pero que no pueden al mismo tiempo atenerse a las disposiciones del Acuerdo".⁵³

38. Por más que las ventanas de mercado puedan ser objeto de debate dentro de la OCDE, no lo son en el seno de la OMC. Un organismo estatal de crédito a la exportación es un "gobierno o ... cualquier organismo público en el territorio de un Miembro", en el sentido del artículo 1. El hecho de que un crédito aportado por un organismo estatal de crédito sea "apoyo oficial" en el sentido del *Acuerdo de la OCDE* no tiene importancia a los fines de la OMC. Como se trata de una entidad estatal, todo crédito que proporcione debe ajustarse a las prescripciones de la OMC. Un organismo estatal de crédito a la exportación hace una contribución en el sentido del artículo 1 cada vez que concede préstamos o garantías, o proporciona otros servicios financieros. Las únicas cuestiones pendientes son "beneficio" y "supeditación a los resultados de exportación", que se examinan en las secciones III.D y III.E *infra*. Si una operación de ventana de mercado cumple esos criterios, constituye una subvención prohibida, a menos que pueda acogerse al amparo del punto k).

39. El criterio de que las operaciones de ventana de mercado son privadas y no tienen por qué ser transparentes, adoptado por el Canadá a lo largo de estas diferencias, es particularmente subversivo del sistema de la OMC porque confiere al Canadá, y al Canadá únicamente, el derecho de decidir, en secreto, la posibilidad y el momento de observar sus obligaciones internacionales. La posición del Canadá es que cuando se le ofrece a la EDC una posible transacción, es la EDC la que decide si el apoyo de la Cuenta Mercantil que proporciona va a ser "oficial" o "no oficial". En el primer caso, la transacción presumiblemente es transparente. Pero si la EDC decide utilizar la ventana de mercado, la transacción se convierte en "privada" y, a juicio del Canadá, no se requiere transparencia. Desde luego, el Canadá reconoce que ambos tipos de apoyo, el oficial y el no oficial, están sujetos a las normas de la OMC. Pero en lo que respecta a si esas normas se observan en las transacciones de ventana de mercado, la posición del Canadá puede resumirse así: "Créannos". Si la norma que el Canadá establece para sí mismo fuera adoptada por todos los Miembros de la OMC, dejarían de existir las disciplinas del Acuerdo SMC relativas a los créditos a la exportación.

C. LA EDC PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL

40. La EDC ofrece "una amplia gama de servicios comerciales" a empresas canadienses.⁵⁴ Esos servicios financieros abarcan seguros de crédito, servicios financieros, garantías de obligaciones, seguros contra riesgo político y capital.⁵⁵ Todos ellos constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

41. La rama canadiense de producción de aeronaves de transporte regional, encabezada por Bombardier, es un importante usuario de esos servicios. El capítulo Transporte Aéreo representó el 26 por ciento de todos los préstamos comerciales de la EDC en 1999.⁵⁶ El economista jefe de la EDC ha indicado que "el sector del transporte aéreo es un importante contribuyente a los excelentes resultados de las exportaciones canadienses. Dejando aparte los automóviles, las exportaciones de los

⁵³ Steve Cutts & Janet West, "The arrangements on export credits", *OECD Observer*, 1º de abril de 1998, páginas 12, 14 (Prueba documental BRA-30).

⁵⁴ EDC 2000-2004 CORPORATE PLAN SUMMARY, página 4 (Prueba documental BRA-31).

⁵⁵ *Id.*, páginas 4-5.

⁵⁶ Informe anual de la EDC, página 28 (Prueba documental BRA-22).

sectores de transporte terrestre y aéreo ascendieron el año pasado a casi 12.000 millones de dólares, y la participación de la EDC en la prestación de servicios de seguros y de financiación representó unos 4.000 millones de dólares, o sea, aproximadamente una tercera parte del total".⁵⁷

42. También se puede demostrar mediante un análisis estadístico el amplio apoyo de la EDC a Bombardier. Un análisis de regresión del volumen de préstamos comerciales de la EDC y de los ingresos de Bombardier en las ramas aeroespacial y de transporte durante el período de 1995 a 2000 demuestra la estrecha correlación entre las ventas de Bombardier y los préstamos de la EDC.⁵⁸ El coeficiente de determinación (R^2) entre los ingresos de Bombardier en las ramas aeroespacial y de transporte, por una parte, y los préstamos comerciales de la EDC, por la otra, es elevado: 0,9895. Esto significa que existe una asociación sumamente fuerte entre el nivel anual de los préstamos comerciales de la EDC y el nivel anual de los ingresos de Bombardier en las ramas aeroespacial y de transporte. El Ministro Tobin confirma este análisis en términos menos técnicos: "No puedo darles en este momento el número total de cuentas que Bombardier tiene con la EDC, pero es un número importante.⁵⁹ Una de esas cuentas, naturalmente, sería la de la transacción de Air Wisconsin anunciada aquel mismo día por el Ministro Tobin.

43. La información de dominio público confirma que, además de la venta de Air Wisconsin, la rama de producción de aeronaves de transporte regional utiliza servicios financieros de la EDC para adquirir aeronaves Bombardier:

- ? *Air Finance Journal* informa de la participación de la EDC en la financiación de una venta, por valor de 112 millones de dólares, de ocho aviones a reacción Bombardier CRJ a la aerolínea regional australiana Kendell.⁶⁰ Bombardier anunció la transacción mediante un comunicado de prensa en octubre de 1998.⁶¹
- ? El transportista regional estadounidense ASA, en un formulario 10-Q de 1997, indicó que en abril de 1997 había concertado un acuerdo para la venta de 30 aeronaves CRJ (con opciones sobre otras 60), por un valor aproximado de 600 millones de dólares EE.UU., a la empresa ASA Holdings, Inc., y a su filial Atlantic Southeast Airlines.⁶² La transacción incluía el compromiso de la EDC de financiar hasta un 85 por ciento del precio de compra o el arrendamiento financiero de los 30 CRJ, opción ejercida

⁵⁷ Stephen S. Poloz, "The Global Transportation Outlook: Moderate Turbulence Ahead", 11 de septiembre de 2000, página 1 (Prueba documental BRA-32).

⁵⁸ Análisis de regresión (Prueba documental BRA-33).

⁵⁹ Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 27.

⁶⁰ Dominic Jones, "Ready, Steady ...", *Air Finance Journal*, enero de 2000, página 48 (Prueba documental BRA-34).

⁶¹ "Bombardier signs major Canadair Jet order with Australia's Kendell Airlines", *Bombardier Press Release*, 21 de octubre de 1998 (Prueba documental BRA-35).

⁶² ASA Holdings, Inc., formulario 10-Q (Form 10-Q), presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos y referente al trimestre que finalizó el 31 de marzo de 1997, página 12 de la versión de Internet (Prueba documental BRA-36)

por ASA para las aeronaves entregadas hasta la fecha.⁶³ El compromiso de la EDC se utilizó para financiar el arrendamiento de los CRJ por un período de 16,5 años.⁶⁴

- ? En un formulario 10-K, presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos para el ejercicio fiscal de 1998, ASA informó de una transacción con Bombardier y declaró: "ASA obtuvo un compromiso de la Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC) del Canadá para proporcionar financiación a ASA por un máximo aproximado del 85 por ciento del precio de compra de las 45 aeronaves CRJ-2000".⁶⁵
- ? La empresa de transporte regional Comair, de los EE.UU., en un formulario 10-K presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos para el ejercicio fiscal que terminó el 31 de marzo de 1998, informó que "en el curso del ejercicio de 1998 había recibido once aeronaves Canadair Jet, de nueva generación, con cabida para 50 pasajeros, con lo que la flota de Canadair Jet asciende a 59 ... Comair espera financiar la compra de las mencionadas aeronaves mediante una combinación de capital de operaciones y arrendamiento financiero, capital social y financiación de la deuda, utilizando para ello la ayuda del fabricante y *garantías estatales* en la medida disponible".⁶⁶
- ? Comair repitió la declaración en un ulterior formulario 10-K presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos.⁶⁷
- ? En un formulario 10-K presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal de 1997, Midway Airlines Corp. informó de la adquisición de 10 aeronaves CRJ, y opciones sobre 20 más, durante un período de 16,5 años al tipo del 6,9 por ciento.⁶⁸

44. La financiación del tipo que la EDC proporcionó a Kendell y ASA constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Es una transferencia directa de fondos en forma de préstamo. Además, la financiación de la EDC del tipo mencionado por el Ministro Tobin en la operación con Air Wisconsin constituye una "contribución

⁶³ ASA Holdings, Inc., Annual Report 1997, "Liquidity and Capital Resources", Lexis Disclosure Report, páginas 15-16 (Prueba documental BRA-37).

⁶⁴ *Id.*

⁶⁵ ASA Holdings, Inc., formulario 10-K (Form 10-K) correspondiente al ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 1998, página 48 de la versión en Internet (Prueba documental BRA-38).

⁶⁶ Comair Holdings, Inc., formulario 10-K (Form 10-K) de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de marzo de 1998, página 33 de la versión en Internet (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-39).

⁶⁷ Comair Holdings, Inc., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al trimestre que finalizó el 30 de junio de 1998, página 14 de la versión en Internet (Prueba documental BRA-40).

⁶⁸ Midway Airlines Corp., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 1997, página 30 de la versión en Internet (Prueba documental BRA-41). Se declara también que el tipo del 6,9 por ciento se convierte en un tipo "efectivo" del 7,2 por ciento. No se indica que la EDC participase en la operación; no obstante, Embraer ha informado al Brasil de que sus fuentes comerciales indican de que la EDC participó en la financiación. Toda información relativa a la participación de la EDC se encuentra, desde luego, en la exclusiva posesión del Canadá, como señaló el Brasil en su carta de 21 de mayo dirigida al Grupo Especial solicitando que el Grupo Especial pidiera al Canadá que aportara la información pertinente.

financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, como transferencia directa o posible de fondos.

45. Las garantías del tipo que proporciona la EDC, como las que proporcionó a Comair, también constituyen una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Son posibles transferencias directas de fondos.

46. La prestación de servicios financieros por la EDC en forma de créditos a la exportación, incluidos préstamos y garantías, constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1a)1)iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Se trata de servicios que no son de infraestructura general.

D. LA EDC CONFIERE UN BENEFICIO A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL

1. Unas condiciones más favorables que las previstas en el *Acuerdo de la OCDE* son indicación positiva de un beneficio

47. El Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* determinó que se confiere un beneficio cuando una contribución financiera coloca al receptor en una situación más ventajosa que la que habría tenido de no ser por ella".⁶⁹ El Órgano de Apelación refrendó esa constatación con referencias específicas a préstamos, garantías crediticias y la prestación de servicios por un gobierno, y afirmó que con arreglo a cada una de esas categorías existe un beneficio "si el receptor ha recibido una 'contribución financiera' en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado competitivo".⁷⁰ Las pruebas de que se dispone demuestran que los receptores de préstamos, garantías crediticias y servicios financieros de la EDC obtienen esas contribuciones financieras en condiciones más favorables que lo que podrían obtener en el mercado.

48. Como se demostró patentemente en la previa diferencia *Canadá - Aeronaves*, el mercado para la financiación de aeronaves se caracteriza por una general falta de transparencia. El Canadá ha decidido no divulgar ningún detalle de las transacciones en que ha participado. Los participantes en el mercado, como las aerolíneas, parecen divulgar información únicamente cuando tienen obligación legal de hacerlo, como ocurre a veces con las declaraciones de valores en los Estados Unidos.

49. En un esfuerzo por someter a disciplina la amplia y secreta participación estatal en la financiación, particularmente de aeronaves, los miembros de la OCDE concertaron el *Acuerdo* en 1978. Como ya se ha señalado, el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, "Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación", especifica que no están prohibidos los créditos a la exportación proporcionados por cualquier Miembro de la OMC -sea o no miembro de la OCDE- que se conceden de conformidad con las disposiciones sobre tipos de interés del *Acuerdo*.⁷¹

50. El *Acuerdo* pone limitaciones a las condiciones de los créditos a la exportación que se benefician de apoyo oficial estatal. "Establece las condiciones de amortización *más generosas* que se pueden aceptar".⁷² Fija un límite del que no deben bajar los organismos de créditos a la exportación al proporcionar créditos de cualquier tipo en apoyo de las exportaciones.

⁶⁹ WT/DS70/R, párrafo 9.112.

⁷⁰ WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

⁷¹ Véase *supra* párrafo 28.

⁷² *Acuerdo de la OCDE* (1998), Introducción (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-42).

51. En el asunto *Brasil - Aeronaves* el Órgano de Apelación llegó a la conclusión de que el *Acuerdo* es un punto de referencia para determinar si los pagos efectuados por los gobiernos, comprendidos en las disposiciones del punto k), se utilizan para lograr una ventaja importante en las condiciones de los créditos a la exportación.⁷³ El Órgano de Apelación también observó que "beneficio" y "ventaja importante" son diferentes y que el punto k) y la ventaja importante constituyen una cuestión que dilucidar cuando existe una subvención, incluido un beneficio. Dicho de otra manera, el apoyo a la exportación que confiere una ventaja importante siempre conferirá un beneficio, pero no siempre un apoyo a la exportación que confiere un beneficio garantiza una ventaja importante.⁷⁴

52. Este análisis es consecuente con el del Grupo Especial sobre el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, cuando se discutía si un tipo de interés inferior al pertinente tipo de interés comercial de referencia ("CIRR") del *Acuerdo* confería una ventaja importante en el sentido del primer párrafo del punto k). El Grupo Especial observó que el Órgano de Apelación parecía haber "identificado al CIRR como punto de referencia pertinente respecto de la cláusula de la ventaja importante porque representa 'el tipo de interés comercial mínimo' frente a un posible prestatario respecto de determinada moneda".⁷⁵ A continuación el Grupo Especial observó que "el CIRR, en principio, tiene por objeto aproximarse al tipo de interés que los prestatarios de primera categoría pagarían 'en el comercio', es decir, en transacciones privadas que no se beneficien de apoyo oficial".⁷⁶

53. El hecho de que determinado tipo de interés neto aplicado a un prestatario esté por debajo del CIRR pertinente es una "indicación positiva" de que otorga una ventaja importante.⁷⁷ *A fortiori*, como la ventaja importante tiene un umbral más bajo que el beneficio, un tipo de interés inferior al pertinente CIRR es indicación positiva de que se está confiriendo un beneficio. Aunque el Órgano de Apelación en el caso *Brasil - Aeronaves* se refería específicamente a los tipos de interés y al primer párrafo del punto k), su razonamiento se aplica igualmente a las otras condiciones del *Acuerdo*. El principio jurídico establecido en aquel caso es que presumiblemente el *Acuerdo* establece las condiciones más favorables disponibles en el mercado y que la concesión de condiciones todavía más favorables es indicación positiva de la existencia no sólo de una ventaja importante, sino también de un beneficio.

54. Aparte del CIRR, la disposición del *Acuerdo* más pertinente al presente procedimiento es el artículo 21 de su *Entendimiento sectorial sobre créditos a la exportación para aeronaves civiles* que prescribe un plazo de amortización máximo de 10 años para las aeronaves de transporte regional.⁷⁸ De la misma manera que un tipo de interés inferior al CIRR es indicación positiva de la existencia de una ventaja importante y, *a fortiori*, de un beneficio, también un plazo de amortización superior a 10 años para las aeronaves de transporte regional es indicación positiva de la existencia de un beneficio. Como el propio Canadá ha dicho en otro lugar:

⁷³ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/AB/R, párrafo 181 (2 de agosto de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999).

⁷⁴ WT/DS46/AB/R, párrafo 179.

⁷⁵ WT/DS46/RW, párrafo 6.91 (cursivas en el original).

⁷⁶ *Id.*

⁷⁷ WT/DS46/AB/R, párrafo 182.

⁷⁸ *Acuerdo de la OCDE* (1998), anexo II, artículo 21a) (Prueba documental BRA-42). Véase también *Acuerdo de la OCDE* (1992), anexo IV, artículo 21 (Prueba documental BRA-43).

El segundo párrafo [del punto k)] establece una excepción a la aplicación del artículo 3 respecto a las prácticas seguidas en materia de crédito a la exportación en que se apliquen las "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*. Esas disposiciones incluyen disposiciones relativas al CIRR y al *plazo de reembolso* de la ayuda otorgada. Por consiguiente, si un Miembro aplica las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo, una práctica en materia de crédito a la exportación que esté en conformidad con esas disposiciones no será considerada como una subvención a la exportación de las prohibidas con arreglo al artículo 3.⁷⁹

Las pruebas de que se dispone demuestran que el Canadá, por conducto de la EDC, proporciona créditos a la exportación para aeronaves de transporte regional a tipos inferiores al pertinente CIRR y en condiciones de amortización superiores a 10 años.

2. La EDC proporciona créditos a la exportación en condiciones más favorables que las disponibles en el marco del *Acuerdo de la OCDE*

55. Pese a la falta de transparencia del sistema canadiense de créditos a la exportación, la información de dominio público confirma que el Canadá, por conducto de la EDC, proporciona créditos que no cumplen las disposiciones mínimas del Acuerdo en lo que respecta al tipo de interés y al plazo de amortización.

56. El Canadá admite que la EDC suministra financiación a tipos de interés inferiores al CIRR pertinente. Como manifestó el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, "No obstante, nos sorprendió la afirmación del Canadá de que los créditos a la exportación proporcionados por la EDC a través de la operación de 'ventana de mercado', incluso a tipos de interés inferiores al CIRR, fueran, sin embargo, créditos a la exportación 'comerciales' que no otorgaban un beneficio en el sentido del artículo 1."⁸⁰

57. El Canadá no ha aportado detalles del apoyo que ha proporcionado a tipos inferiores al CIRR pertinente, ni explicó cuál era el lado "comercial" del mismo. En *Brasil - Aeronaves* el Canadá admitió que, al menos en un caso, había utilizado las disposiciones de "igualación" del *Acuerdo*.⁸¹ Esas disposiciones permiten que un participante en el *Acuerdo* deje en suspenso sus prescripciones a fin de "igualar" condiciones no compatibles apoyadas por otro organismo de créditos a la exportación.⁸² El Grupo Especial sobre el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* sostuvo, sin embargo, que las disposiciones de igualación *no* son parte de las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del *Acuerdo*.⁸³ Por consiguiente, la utilización de las disposiciones de igualación, incluso de conformidad con las prescripciones de la OCDE, no proporciona amparo para una subvención que de otro modo sería prohibida. Incluso el Canadá, observó el Grupo Especial en el

⁷⁹ WT/DS46/RW, anexo 1-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial el 3 de febrero de 2000, respuesta a la pregunta 1 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-27).

⁸⁰ WT/DS46/RW, párrafo 6.99.

⁸¹ WT/DS46/RW, párrafo 6.101.

⁸² *Acuerdo de la OCDE* (1992), artículo 11 (Prueba documental BRA-43); *Acuerdo de la OCDE*, art. 9 (Prueba documental BRA-42).

⁸³ WT/DS70/RW, párrafo 5.125.

asunto *Brasil - Aeronaves*, "no afirma que esta transacción fuera en ningún sentido una transacción basada en el mercado".⁸⁴

58. Por último, el propio Ministro Tobin admitió que el Canadá utiliza la EDC para financiar exportaciones de aeronaves a tipos de interés que confieren un beneficio. Inequívocamente manifestó que el tipo de interés que el Canadá ha aplicado a la transacción de Air Wisconsin era "un tipo más favorable que el que se obtendría normalmente en el caso de un préstamo comercial".⁸⁵ Según el Ministro Tobin, el Canadá está utilizando "la fuerza de endeudamiento y la capacidad del Estado para ofrecer un mejor tipo de interés sobre un préstamo que el que de otro modo podría obtener Bombardier".⁸⁶

59. Además de la reconocida práctica canadiense de apoyar las exportaciones de aeronaves de transporte regional a tipos de interés inferiores al CIRR, los datos de dominio público ofrecen pruebas de que el Canadá, rutinariamente, excede el plazo de amortización de 10 años previsto en el *Acuerdo*:

- ? La venta por Bombardier de ocho CRJ a Kendell Airlines, con financiación de la EDC, se hizo con amortización a 12 años.⁸⁷
- ? Al menos una parte de los CRJ adquiridos por Comair con "garantías estatales en la medida disponible" "se financiaron mediante contratos de arrendamiento con plazos de hasta 16,5 años".⁸⁸
- ? La aerolínea regional estadounidense Atlantic Coast Holdings, Inc., en un formulario 10-K presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2000, informó de que "el 14 de marzo de 2001, la compañía adquirió, mediante transacciones de arrendamiento financiero respaldado, su 41 aeronave CRJ. Las condiciones de arrendamiento prevén un plazo aproximado de 16,8 años".⁸⁹
- ? En un formulario 10-K presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal 1998, la aerolínea regional estadounidense ASA informó de la compra de más de 90 CRJ y de la entrega de 17 aeronaves "mediante operaciones de arrendamiento financiero con plazo de 16,5 años". Y decía seguidamente: "ASA obtuvo un compromiso de la Corporación para el Fomento de las Exportaciones (EDC) del Canadá para proporcionar financiación a ASA hasta un máximo aproximado del 85 por ciento del precio de compra de las 45 aeronaves CRJ-200 ... Ese servicio ... se facilita aeronave por aeronave en forma de préstamos directos o arrendamientos financieros, con intereses pagaderos a diversos tipos determinados

⁸⁴ WT/DS46/RW, párrafo 6.101 (en cursiva en el original).

⁸⁵ Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21).

⁸⁶ *Id.*, párrafo 20.

⁸⁷ Dominic Jones, "Ready, Steady ...", página 48 (Prueba documental BRA-34).

⁸⁸ Comair Holdings, Inc, formulario 10-K para el ejercicio fiscal que finalizó el 31 de marzo de 1998, página 33 en la Web (Prueba documental BRA-39); Comair Holdings, Inc., formulario 10-Q correspondiente al trimestre que finalizó el 30 de junio de 1998, página 14 de la versión en Internet (Prueba documental BRA-40).

⁸⁹ Atlantic Coast Airlines Holdings, Inc., formulario 10-K de la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 2000, página 29 en la Web (Prueba documental BRA-44).

tomando como referencia los tipos del Tesoro de los EE.UU o el LIBOR, y con varios plazos de amortización".⁹⁰

- ? En una declaración en formulario 10-K a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos correspondiente al ejercicio fiscal 1997, Midway Airlines Corp. informó de la adquisición de 10 aeronaves CRJ, con opción a 20 más, durante un plazo de 16,5 años y al tipo del 6,9 por ciento de interés.⁹¹

3. Los servicios financieros que "complementan" al mercado confieren un beneficio

60. Como ya ha observado el Brasil en la presente comunicación, el Canadá ha admitido que "la EDC *complementa* a los bancos y otros intermediarios financieros, pero no puede sustituirlos"⁹² y que "el objetivo [de la EDC] es ayudar a absorber el riesgo en nombre de los exportadores canadienses, más allá de lo que es posible para otros intermediarios financieros".⁹³ Esta descripción deja bien a las claras que la EDC va más allá del mercado en su prestación de servicios.

61. Por definición, un servicio que "complementa" al mercado proporciona algo que no está disponible en el mercado. El significado corriente de la palabra "complemento" es "la cantidad que completa o llena la totalidad".⁹⁴ Dicho de otra manera, un "complemento" añade algo que no había anteriormente. No duplica lo que ya existe. De igual manera, cuando el Gobierno "absorbe el riesgo ... más allá de lo que es posible para otros intermediarios financieros", está proporcionando algo que esos intermediarios -los intermediarios del *mercado*- no proporcionan. Todo eso es simplemente otra manera de decir que la EDC proporciona servicios financieros, inclusive créditos a la exportación, "en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado".⁹⁵ Así pues, todo eso es otra manera de decir que la prestación por la EDC de servicios financieros superiores confiere un beneficio.

4. La prestación por el Estado de servicios financieros de mejor calidad que la disponible en el mercado es un beneficio

62. Ante el Grupo Especial del anterior procedimiento, el Brasil citó la declaración del ex Presidente de la EDC, Paul Labbé:

⁹⁰ ASA Holdings, Inc., formulario 10-K correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 1998, página 48 de la versión en Internet (Prueba documental BRA-38). El Brasil señalaría que la financiación de la EDC mencionada en esa declaración de ASA incluye tipos flotantes de interés en LIBOR. El argumento del Canadá de que los tipos flotantes son elegibles para acogerse a la excepción del segundo párrafo del punto k) ha sido rechazado. Véase WT/DS70/RW, párrafos 5.102 a 5.106.

⁹¹ Midway Airlines Corp., formulario 10-K correspondiente al ejercicio fiscal que finalizó el 31 de diciembre de 1997, página 30 en la Web (Prueba documental BRA-41). Como ya se ha señalado, la declaración no indica que la EDC participara en la transacción, pero Embraer ha informado al Brasil de que sus fuentes comerciales indican que la EDC participó en la financiación. Además, toda información relativa a la participación de la EDC está exclusivamente en poder del Canadá.

⁹² EDC Message, página 4 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-24).

⁹³ *Id.*, página 2 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-24).

⁹⁴ NEW SHORTER OXFORD ENGLISH DICTIONARY 460 (cuarta edición, 1993) (The quantity or amount that completes or fills, the totality).

⁹⁵ WT/DS70/R, párrafo 9.112.

El apoyo financiero de la EDC ofrece a los exportadores canadienses un margen de acción cuando licitan en el exterior. [...] Los contratos de comercio exterior dependen cada vez más de acuerdos financieros complejos y negociados minuciosamente, en los que unos pocos puntos básicos en los tipos de interés pueden hacer que se apruebe o rechace la operación. Los exportadores tienen que competir no sólo en calidad y precio sino también a través del paquete financiero que apoya la venta.⁹⁶

63. El Brasil alegó que la declaración del Sr. Labbé equivalía al reconocimiento de que la EDC proporcionaba una "ventaja" a los exportadores canadienses de "unos pocos puntos básicos" y que tiene que ser mejor que la que podría obtenerse en el mercado.⁹⁷ Sin embargo, el Canadá argumentó que, al hacer referencia al "margen de acción" que proporcionaba la EDC, el Sr. Labbé se refería simplemente a "la capacidad de los funcionarios de la EDC para reunir paquetes financieros mejor estructurados, basándose en sus conocimientos y experiencia".⁹⁸ El Grupo Especial llegó a la conclusión, compartida por el Órgano de Apelación, de que "esta declaración no proporciona una orientación firme para determinar si la EDC ofrece a los exportadores un 'margen de acción' por medio de subvenciones".⁹⁹

64. Ulteriores declaraciones de funcionarios de la EDC se hicieron eco de la opinión del Sr. Labbé. Por ejemplo, su sucesor en cargo, el Sr. Ian Gillespie, encomia la "pericia y experiencia" de los empleados de la EDC y señala que "la EDC alberga a la mayor mancomunidad de conocimientos especializados en financiación comercial del Canadá en un único lugar".¹⁰⁰

65. El asunto que tuvo ante sí el Grupo Especial en el procedimiento anterior se refería solamente a las contribuciones financieras en el sentido del inciso i) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, es decir, transferencias directas de fondos (préstamos), aportaciones de capital y garantías de préstamos. Aquel procedimiento no entrañaba la cuestión del inciso iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, es decir, la aportación de bienes o servicios que no sean de infraestructura general.¹⁰¹ El presente procedimiento se refiere explícitamente tanto al inciso i) como al iii).

66. El Brasil sigue creyendo que la interpretación más razonable del significado corriente de las palabras del Sr. Labbé es que en ellas se admite que la EDC proporciona apoyo en forma de créditos "unos pocos puntos básicos" por debajo del mercado. Sin embargo, se nos dice que, al hablar de un "margen de acción" que representa "unos pocos puntos básicos", el Sr. Labbé se refería meramente a "la capacidad de los funcionarios de la EDC para reunir paquetes financieros mejor estructurados, basándose en sus conocimientos y experiencia". Aun en ese caso hay un beneficio. La aportación por el Gobierno de capacidad, conocimientos y experiencia por conducto de servicios financieros superiores a los que el receptor hubiera encontrado en el mercado -mediante "paquetes financieros mejor estructurados"- también constituye la concesión de un beneficio.

67. Pese a la alegación del Canadá de que la EDC es sencillamente un banco más, esas aptitudes, esos "conocimientos y experiencia", esa capacidad "para reunir paquetes financieros mejor

⁹⁶ WT/DS70/R, párrafo 6.57.

⁹⁷ WT/DS70/R, párrafo 6.58.

⁹⁸ WT/DS70/R, párrafo 9.163.

⁹⁹ WT/DS70/R, párrafo 9.164; WT/DS70/AB/R, párrafo 213.

¹⁰⁰ Informe anual de la EDC 2000, página 4 (Prueba documental BRA-22).

¹⁰¹ Véase, por ejemplo, WT/DS70/R, párrafos 6.1 a 6.6.

estructurados", sólo se ponen a disposición de los exportadores canadienses. En la rama de las aeronaves de transporte regional, solamente Bombardier puede aprovecharse del "margen de acción" que la EDC proporciona mediante sus servicios superiores. Embraer no puede acceder a ellos. Como tampoco ningún otro participante en el mercado puede acceder a esos servicios que, según descripción del propio Canadá, son superiores a los que encontrarían en el mercado Bombardier, sus clientes y todos los demás. Así pues, al admitir la prestación de servicios superiores a los existentes en el mercado, que no sean de infraestructura general, exclusivamente a empresas canadienses y a sus clientes, la EDC proporciona un beneficio a esas empresas.

5. Las garantías con apoyo estatal confieren un beneficio

68. Una garantía reduce el riesgo de una transacción. Incluso si la solvencia del garante es la misma o incluso menor que la de la parte cuyos resultados se garantizan, la suma del garante a la transacción reducirá el riesgo simplemente al añadir otra parte a los que tienen responsabilidad en el caso de que el acto garantizado no tenga lugar.

69. En la mayoría de las circunstancias, la solvencia del garante será superior a la de la parte cuya actuación se está garantizando. Así ocurre en particular cuando es un Estado el que proporciona la garantía. Tal como el Canadá declaró ante otro Grupo Especial que estaba examinando una garantía proporcionada por el Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos, "en tales circunstancias, el banco prestamista establece las condiciones de financiación teniendo en cuenta el riesgo del Gobierno de los Estados Unidos, y no el del prestatario".¹⁰²

70. La aportación de una garantía, así como la sustitución de la solvencia del prestatario por la del Estado mediante una garantía, permiten al prestatario obtener fondos en condiciones más favorables de las que de otro modo hubiera obtenido en el mercado, por lo que se confiere un beneficio.

E. EL APOYO DE LA EDC ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN

71. La EDC " se estableció ... con el fin de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".¹⁰³ En consecuencia, las subvenciones de la EDC están "supeditadas *de jure* ... a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones ...", en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

72. El extremo al que la EDC puede llegar en la prestación de servicios financieros para apoyar ventas de los exportadores canadienses en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado se hace patente en la promoción de venta de su aeronave a reacción de transporte regional que hizo Bombardier a principios del decenio de 1990. La venta se hizo a Air Canada y, por consiguiente, a primera vista era una venta interna. Por lo tanto, también a primera vista, no estaría involucrada la Corporación para el Fomento de las Exportaciones. Pero la EDC estaba involucrada. Cuando en el Parlamento se le planteó la aparente irregularidad de que la EDC financiara una venta a Air Canada, el Sr. Labbé respondió que la venta era, de hecho, una venta de "exportación". Se había establecido en los Estados Unidos un "vehículo fiscal", dijo, y la venta de exportación se había hecho a ese "vehículo fiscal", el cual, a su vez, había cedido las aeronaves a Air Canada en régimen de

¹⁰² WT/DS46/RW, anexo 1-2, párrafo 36.

¹⁰³ Ley de fomento de las exportaciones, artículo 10 1) (Prueba documental BRA-17); Informe anual de la EDC, página 47 (Prueba documental BRA-22).

arriendo.¹⁰⁴ ¿Por qué razón se tomó tanto trabajo la EDC para financiar lo que debería haber sido una mera venta interna? El Sr. Labbé dió la siguiente explicación: "Nuestro centro de interés es el financiamiento de las exportaciones. *Lo que intentamos hacer* en este caso concreto, que es un caso excepcional, *es lanzar una aeronave que tiene un mercado mundial*".¹⁰⁵

F. EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE LA EDC

73. Las pruebas de dominio público, como señaló el Brasil en su carta del 21 de mayo al Grupo Especial, son solamente la punta del iceberg. Pese a ello, esas pruebas demuestran que, por conducto de la EDC, y en particular mediante sus operaciones de ventana de mercado, el Canadá proporciona subvenciones a la exportación prohibidas. La EDC se estableció con el fin de apoyar las exportaciones mediante la prestación de servicios financieros que el mercado no proporciona. La EDC "complementa" al mercado. Ofrece tipos de interés inferiores al CIRR y con períodos de amortización superiores a 10 años. Ahora bien, el CIRR y los 10 años son, en palabras del *Acuerdo de la OCDE*, "las condiciones de amortización más generosas que se pueden soportar". El Órgano de Apelación llegó a la conclusión de que unas condiciones más generosas que las previstas en el *Acuerdo de la OCDE* son indicación positiva de la existencia de ventaja importante; esas condiciones son, *a fortiori*, indicación positiva de la existencia de un beneficio. Según su propia descripción, la EDC proporciona servicios financieros a los exportadores canadienses -y sólo a los exportadores canadienses- que son superiores a aquéllos y también superiores a los que los exportadores podrían obtener en el mercado. La prestación de esos servicios está supeditada *de jure* a los resultados de exportación. En consecuencia, constituyen una subvención prohibida a la exportación.

IV. CUENTA DEL CANADÁ

74. Cuenta del Canadá fue, y sigue siendo, una subvención prohibida a la exportación. Al mismo tiempo, es una operación envuelta en misterio. Hasta la conferencia de prensa del Ministro Tobin, el 10 de enero, relativa a la transacción con Air Wisconsin, el Canadá no había dicho ni divulgado prácticamente nada acerca de Cuenta del Canadá desde la impugnación inicial de ese instrumento por parte del Brasil. El comunicado de prensa emitido en relación con la conferencia de prensa del Ministro Tobin el 10 de enero explicaba lo que es Cuenta del Canadá y su relación con la EDC:

La Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC) tiene el mandato de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales. La Corporación tiene autonomía financiera y debe rendir cuentas al Parlamento por conducto de Ministro de Comercio Internacional.

En el caso de transacciones que son de interés nacional, pero que la EDC no puede apoyar directamente por razones tales como exceso de riesgo o de volumen, la Corporación puede remitirlas a la consideración de Cuenta del Canadá. En esos casos, la Corporación administra la transacción, pero los riesgos recaen en última instancia en Cuenta del Canadá.

La EDC debe obtener autorización del Ministro de Comercio Internacional, con el visto bueno del Ministro de Finanzas, antes de que se puedan firmar las transacciones

¹⁰⁴ Declaración de funcionarios de la EDC, Cámara de los Comunes del Canadá, 35° legislatura, 1° sesión, Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, Reunión N° 43, página 43:30 (Prueba documental BRA-45).

¹⁰⁵ *Id.* (sin cursivas en el original).

de Cuenta del Canadá. Las transacciones por un valor superior a 50 millones de dólares se remiten al Gabinete para su autorización. En todos los casos, el apoyo de financiación se proporciona en condiciones que son compatibles con nuestras obligaciones internacionales en materia de créditos a la exportación dimanantes del Acuerdo de la OCDE en lo relativo a los créditos a la exportación con apoyo oficial.¹⁰⁶

75. El Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* determinó que Cuenta del Canadá constituía una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC porque era una contribución financiera y confería un beneficio.¹⁰⁷ El Grupo Especial también determinó que las subvenciones de Cuenta del Canadá estaban supeditadas *de jure* a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC¹⁰⁸, y en consecuencia estaban prohibidas por el párrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo.¹⁰⁹ Nada ha ocurrido desde entonces que pueda modificar esa conclusión.

76. A raíz de la adopción del informe del asunto *Canadá - Aeronaves*, el Canadá trató de amparar a Cuenta del Canadá en el refugio del segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. Ese intento fue rechazado por el Grupo Especial sobre el párrafo 5 del artículo 21 que examinó la cuestión.¹¹⁰ En particular, el Canadá trató de armonizar Cuenta del Canadá con sus obligaciones en la OMC aviniéndose a observar la totalidad del *Acuerdo de la OCDE*, incluidas sus disposiciones sobre igualdad. El Grupo Especial, tras observar que el punto k) se refería solamente a las "disposiciones en materia de tipos de interés" del *Acuerdo*, y no a todas sus disposiciones, se mostró explícitamente en desacuerdo con el Canadá.¹¹¹ Sin embargo, fueron esas mismas disposiciones sobre igualdad a las que el Ministro Tobin se refirió en su conferencia de prensa cuando se le pidió que justificara las medidas del Canadá.¹¹² La operación con Air Wisconsin, por valor de 2.350 millones de dólares, fue confirmada por Bombardier el 16 de abril de 2001, cuando Sebastian Theberge, portavoz del Ministerio de Comercio Internacional, manifestó que "la operación es fundamentalmente la anunciada [por el Sr. Tobin]".¹¹³

77. La utilización por el Canadá de Cuenta del Canadá para apoyar la venta de aeronaves Bombardier a Air Wisconsin constituye una subvención prohibida.

A. CUENTA DEL CANADÁ PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA

78. Cuenta del Canadá ofrece cuatro servicios financieros principales en apoyo de los exportadores canadienses: seguro de créditos a la exportación, servicios de financiación, seguro de

¹⁰⁶ "Canada Ready to match Brazilian Financial Terms to Preserve Aerospace Jobs", *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-3).

¹⁰⁷ WT/DS70/R, párrafos 2.221, 9.224, 9.226.

¹⁰⁸ WT/DS70/R, párrafo 9.230.

¹⁰⁹ WT/DS70/R, párrafo 9.231.

¹¹⁰ WT/DS70/RW. Párrafo 6.2.

¹¹¹ Véase, por ejemplo, WT/DS70/RW, párrafo 5.125.

¹¹² Conferencia de prensa de Tobin, párrafos 7, 15, 20, 27, 74, 126 (Prueba documental BRA-21).

¹¹³ "Bombardier cranks up job mill after signing \$2.35-billion jet deal: Federal subsidy gives U.S. airline below-market rate", *Ottawa Citizen*, 17 de abril de 2001 (Prueba documental BRA-4). Véase también, "Bombardier signs contract with Air Wisconsin for up to 150 CRJ200 regional jets", *Bombardier Press Release*, 16 de abril de 2001 (Prueba documental BRA-15).

resultados y seguro de riesgo político.¹¹⁴ Todo ello constituye, o bien una "transferencia directa de fondos" o una "posible transferencia de fondos o de pasivos", de acuerdo con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Al hablar del apoyo canadiense a la transacción de Air Wisconsin, el Ministro Tobin manifestó que adoptaría la forma de "préstamo", lo cual constituye una transferencia directa o posible de fondos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1.¹¹⁵ Todos estos créditos a la exportación, cualquiera que sea su forma, también constituyen la prestación de servicios distintos de los de infraestructura general en el sentido del párrafo 1a)1)iii) del artículo 1 del Acuerdo.

B. CUENTA DEL CANADÁ CONFIERE UN BENEFICIO

79. El Órgano de Apelación afirmó en el asunto *Canadá - Aeronaves* que existe un beneficio "si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado competitivo".¹¹⁶ Como ya se ha señalado, por ejemplo, el Ministro Tobin reconoció que el Canadá proporcionaba a Air Wisconsin "un tipo de interés mejor que el que normalmente se encontraría en el mercado".¹¹⁷ Además, el Ministro manifestó que en aquella ocasión el Canadá estaba utilizando "la fuerza y la capacidad de endeudamiento del Gobierno para ofrecer un mejor tipo de interés sobre un préstamo que el que de otro modo podría obtener Bombardier".¹¹⁸ Ambas declaraciones demuestran que, mediante el apoyo de Cuenta del Canadá, el Canadá otorga a los participantes en la transacción de Air Wisconsin condiciones más favorables que las que habrían obtenido en el mercado y, por consiguiente, confiere un beneficio.

C. EL APOYO DE CUENTA DEL CANADÁ ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN

80. La página de EDC en Internet confirma que "[C]uenta del Canadá se utiliza para apoyar transacciones de exportación ...".¹¹⁹ Además, "[l]os objetivos básicos del programa de Cuenta del Canadá son idénticos a los de la Cuenta Mercantil de la EDC. Sin embargo, de acuerdo con el programa de Cuenta del Canadá, la EDC está en condiciones de apoyar transacciones de exportación que, sobre la base de una prudente gestión del riesgo, no se podrían apoyar con cargo a la Cuenta Mercantil".¹²⁰ De igual manera, el documento informativo sobre Cuenta del Canadá que acompañaba al comunicado de Industry Canada sobre su apoyo a la transacción con Air Wisconsin manifiesta que Cuenta del Canadá es uno de los medios por los que la EDC puede cumplir su "mandato de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".¹²¹ Por consiguiente, Cuenta del Canadá sigue estando supeditada *de jure* a los resultados de exportación.

¹¹⁴ EDC SUMMARY REPORT TO TREASURY BOARD ON CANADA ACCOUNT OPERATIONS FISCAL YEAR 1998/1999, página 4 ("EDC SUMMARY REPORT"). La página del EDC en Internet confirma que Cuenta del Canadá sigue proporcionado "cobertura de seguros, financiación y garantías". Página de la EDC en Internet: "How We Work" (Prueba documental BRA-16).

¹¹⁵ Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21).

¹¹⁶ WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

¹¹⁷ Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21).

¹¹⁸ *Id.*, párrafo 20.

¹¹⁹ Página de la EDC en Internet, "How We Work" (Prueba documental BRA-16).

¹²⁰ EDC SUMMARY REPORT, página 4 (sin cursivas en el original).

¹²¹ "Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs", *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-21).

D. EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE CUENTA DEL CANADÁ

81. La utilización de Cuenta del Canadá por parte del Canadá, pese a su promesa anterior al OSD -"el Canadá desea informar al OSD de que después del 18 de noviembre de 1999 no habrá más entregas de aeronaves de transporte regional que se beneficien de esa financiación por parte de Cuenta del Canadá"¹²²-, es particularmente deplorable. La declaración del Ministro Tobin, el comunicado de prensa que acompañó a su conferencia de prensa y la ulterior confirmación por el Sr. Theberge una vez cerrada la transacción, demuestran palpablemente que la transacción con Air Wisconsin se realizó con apoyo de Cuenta del Canadá. Cuenta del Canadá proporciona una contribución financiera y por consiguiente confiere un beneficio. Está supeditada a los resultados de exportación. En consecuencia, sigue siendo una subvención prohibida.

V. INVESTISSEMENT QUÉBEC

82. El 31 de marzo de 1998, el Viceprimer Ministro de Quebec, Sr. Bernard Landry, en un discurso sobre el presupuesto ante la Asamblea Nacional, anunció el establecimiento de IQ como entidad sucesora de la Société de développement industriel du Québec ("SDI").¹²³ La SDI se había constituido con el fin de "promover el desarrollo económico de Quebec, particularmente fomentando el desarrollo de empresas comerciales, el crecimiento de las exportaciones, la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías".¹²⁴ La SDI y su mandato fueron "incorporados a la nueva empresa estatal", es decir, a IQ.¹²⁵

83. La "misión general" de IQ "es facilitar el crecimiento de las inversiones en Quebec y contribuir así al desarrollo económico de Quebec y a la creación de oportunidades de empleo".¹²⁶ Más específicamente, el artículo 25 de la *Ley relativa a Investissement-Québec y Garantie-Québec* ("Ley de IQ") dispone lo siguiente: "El organismo participará en el crecimiento de las empresas, en particular facilitando la investigación y las actividades de desarrollo y exportación".¹²⁷

84. IQ tiene amplias facultades. La Ley de IQ dispone que, "cuando un proyecto reviste una gran importancia económica para Quebec", el Gobierno puede "ordenar al organismo que conceda y administre la asistencia que el gobierno determine para facilitar la realización del proyecto".¹²⁸ La Ley de IQ no sólo autoriza al organismo a proporcionar "intervención financiera" en forma de

¹²² *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Informe de situación presentado por el Canadá*, WT/DS70/8 (26 de noviembre de 1999).

¹²³ Discurso sobre el presupuesto de 1998-1999, pronunciado ante la Asamblea Nacional por el Sr. Bernard Landry, Viceprimer Ministro y Ministro de Estado de Economía y Finanzas, 31 de marzo de 1998, página 24 ("Discurso sobre el presupuesto 1998-1999") Prueba documental BRA-47).

¹²⁴ Ley relativa a la Société de Développement Industriel de Québec, artículo 2 (Prueba documental BRA-48).

¹²⁵ Discurso sobre el presupuesto 1998-1999, página 24 (Prueba documental BRA-47).

¹²⁶ Ley relativa a la Société de Développement Industriel de Québec ("Ley de IQ"), artículo 25 (Prueba documental BRA-48).

¹²⁷ *Id.*

¹²⁸ *Id.*, artículo 28.

garantías ("suretyship") y préstamos, sino que también autoriza "cualquier otra forma de intervención prevista en su plan comercial".¹²⁹

85. En un artículo sobre la transacción de Air Wisconsin, la *Montreal Gazette* del 11 de enero de 2000 exponía un ejemplo de las actividades de IQ:

Además de la ayuda federal, Bombardier también obtuvo 226 millones de dólares de Investissement Québec como garantía de préstamo en parte para la operación con Air Wisconsin, un transportista regional afiliado a United Airlines de Chicago.

Jean Cyr, portavoz de IQ, dijo que en 1996 el fondo provincial de inversiones creó un programa quinquenal, por valor de 450 millones de dólares, para proporcionar garantías a los clientes de Bombardier. De esa suma se han utilizado unos 300 millones y Cyr dijo que el 20 de diciembre Bombardier "se puso en contacto con nosotros para decirnos que estaban negociando una gran operación con Air Wisconsin para la que se necesitaría" más que los restantes 150 millones.

En consecuencia, el gobierno provincial aprobó otra partida de 76 millones, con lo que el total facilitado a las líneas aéreas que adquieren aeronaves Bombardier asciende a 226 millones de dólares. Añadió Cyr que esa suma no irá en su totalidad a la operación con Air Wisconsin.¹³⁰

86. El apoyo de IQ a Bombardier no se limita a garantías de préstamos a sus clientes. IQ también proporciona una ayuda que, según tiene entendido el Brasil, se denomina a veces "garantías de compensación de pérdidas iniciales". Esos instrumentos inusuales protegen a los inversores en empresas creadas para adquirir aeronaves de Bombardier y ceder las aeronaves en régimen de arrendamiento financiero ("leasing") a una línea aérea, en particular mediante las denominadas transacciones de "arrendamientos financiero respaldado". Un "arrendamiento financiero respaldado" se aprovecha de la legislación fiscal del país en que está establecida la empresa para reducir el pago del arrendamiento exigido a la aerolínea cliente. El término "respaldado" hace referencia a la utilización de ahorros fiscales para reducir los pagos por arrendamiento.

87. Por ejemplo, los inversores pueden establecer una empresa para comprar aeronaves de un fabricante con objeto de cederlas en arriendo financiero a una aerolínea. La transacción normalmente habrá sido concertada por el departamento de ventas del fabricante, puesto que se trata de un método para facilitar las ventas. Los inversores aportan el 20 por ciento del capital de la empresa, en tanto que el restante 80 por ciento se toma de bancos o de otras instituciones financieras. Se adquieren las aeronaves, que pasan a servir de garantía de la deuda. Los pagos por arrendamiento financiero abonados por la aerolínea sirven para amortizar la deuda. Poco o nada se paga a los inversores mientras dura el arrendamiento financiero. Así pues, la cuantía de la renta solo tiene que ser suficiente para amortizar la deuda, la cual representa solamente el 80 por ciento del valor de la aeronave. El rendimiento de los inversores de capital procede de dos fuentes: 1) deducciones tributarias y 2) el valor residual de la aeronave.

88. La legislación fiscal de algunos países -en particular, Alemania, los Estados Unidos, Francia, el Japón y el Reino Unido- favorece ese tipo de transacción. Por ser los propietarios de la aeronave, aunque solamente hayan aportado el 20 por ciento del precio de compra, los inversores -de conformidad con la legislación fiscal de esos países- tienen derecho a aplicar el 100 por ciento de la

¹²⁹ *Id.*, artículo 30.

¹³⁰ "Ottawa backs Bombardier: Loan to U.S. firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Brasil – Prueba documental 9).

depreciación de la aeronave contra sus ingresos procedentes de otras fuentes. Así, las pérdidas "contables" por depreciación de la aeronave sirven para reducir la carga impositiva de los inversores durante la vigencia del arrendamiento financiero. Además, cuando se amortiza la deuda y se cancela el arrendamiento, los inversores son los propietarios de la aeronave y pueden reclamar lo que se denomina su "valor residual". Los beneficios obtenidos de cualquier venta de la aeronave en ese momento se consideran "beneficios de capital" y se gravan a un tipo inferior en jurisdicciones cuya legislación fiscal favorece ese tipo de transacción.

89. Los inversores corren dos riesgos importantes. Uno, el de que, al final del arrendamiento, la aeronave pueda tener poco valor. De ordinario, los inversores se protegen contra ese riesgo mediante las estrictas prescripciones de mantenimiento que aplican a las aeronaves y por una "garantía de valor residual" que usualmente proporciona el fabricante.¹³¹ El otro riesgo que corren los inversores es el de que la aerolínea quiebre durante la vigencia del arrendamiento. En el caso de que ocurra la bancarrota, los acreedores -es decir, los que aportaron el 80 por ciento del capital en empréstitos- tendrían derecho a embargar la aeronave para satisfacer sus reclamaciones. Eso denegaría a los inversores el beneficio de reducciones tributarias a partir de ese momento. También podría privarlos de sus activos -la aeronave- si ésta se vende para satisfacer las reclamaciones de los deudores. El precio logrado en la venta puede no ser suficientemente superior a la suma necesaria para cancelar la deuda, por lo que los inversores se verían ante una pérdida parcial, e incluso total. Los inversores se protegen contra ese riesgo mediante una garantía de compensación de pérdidas iniciales.

90. Cuando menos en una ocasión IQ ha ofrecido esa garantía a inversores de capital en una empresa establecida para adquirir aeronaves Bombardier. La Prueba documental BRA-49 es parte de un memorándum dirigido a posibles inversores en una empresa que se establecería para comprar y ceder en arriendo aeronaves fabricadas por Bombardier. El memorándum dice que la transacción entrañará un arrendamiento financiero respaldado con un plazo de [] años como máximo. A continuación especifica lo siguiente:

[¹³²]

91. Aunque esta transacción es la única prueba documental de que actualmente dispone el Brasil en relación con las garantías de IQ a las inversiones, Embraer ha informado al Brasil de que Quebec proporcionó apoyo (que a juicio de Embraer adoptó la forma de garantías de acciones) para facilitar la venta de aeronaves a reacción CRJ 200 de transporte regional a las compañías Atlantic Southeast, Midway y Northwest Airlines en los últimos años del decenio de 1990. Toda la información relativa a esas transacciones obra en la exclusiva posesión del Canadá. Esa información se incluye en la carta de 21 de mayo que el Brasil remitió al Grupo Especial y en la que solicitaba que el Grupo Especial pidiera al Canadá que aportara la información pertinente.

A. IQ PROPORCIONA UNA CONTRIBUCIÓN FINANCIERA A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL

92. La prestación de servicios financieros en forma de préstamos y garantías ("suretyship") constituye una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Entre esos servicios se incluirían los ejemplos concretos citados por el Brasil, a saber, la

¹³¹ Embraer ha comunicado al Gobierno del Brasil que algunos posibles compradores dijeron a su personal de ventas que Bombardier ofrece una garantía de valor residual con apoyo del gobierno. Sin embargo, el Brasil no dispone de documento alguno que confirme esas declaraciones. La información está en exclusiva posesión del Canadá, según se señaló en la carta del Brasil al Grupo Especial de 21 de mayo de 2001.

¹³² [], (Prueba documental BRA-49). De conformidad con lo dispuesto en el procedimiento de trabajo del Grupo Especial, el Brasil solicita que esta cita confidencial entre corchetes se excluya de la versión de la presente comunicación anexa al Informe del Grupo Especial.

garantía descrita por el Sr. Cyr y la garantía proporcionada a los inversores. Esos servicios financieros también constituyen servicios que no son de infraestructura general en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo.

B. IQ PROPORCIONA UN BENEFICIO A LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL

93. El texto del [] evoca las palabras del Canadá a propósito del examen del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, cuando dijo que, en el caso de las garantías de préstamos, "el banco prestamista establece las condiciones de financiación teniendo en cuenta el riesgo del [Gobierno], y no el del prestatario".¹³³ En el presente caso no parece haber una garantía de préstamo, sino solamente una garantía de acciones. Pero el principio es el mismo. La total solvencia y crédito del gobierno de Quebec asegura a los inversores contra pérdidas.

94. De hecho, una garantía a los inversores es un beneficio todavía mayor que una garantía de préstamo. Los inversores normalmente son los tomadores de riesgo en una transacción. A cambio de los posibles beneficios de la propiedad, corren el riesgo de una quiebra. El garante que elimine o reduzca ese riesgo acepta la totalidad del riesgo del sistema de mercado, sin posibilidad de aprovecharse de sus beneficios. En cambio, el garante de un préstamo normalmente tiene una garantía prendaria para reducir su riesgo, aparte de que, a medida que pasa el tiempo y se va amortizando el préstamo, ese riesgo se reduce. El garante de un inversor no goza ni siquiera de esa seguridad. De hecho, es más bien lo contrario, ya que el capital aportado por los inversores está expuesto a riesgo durante todo el período del arrendamiento financiero.

95. Tan inusuales son las garantías de acciones que ni siquiera se mencionan en el texto del Acuerdo, a diferencia de las garantías de préstamos. Además, ni siquiera parecen estar disponibles comercialmente. Tras haber sabido, a través de posibles clientes, que Bombardier podía ofrecer una garantía a posibles inversores en empresas de arrendamiento financiero, Embraer hizo averiguaciones para determinar si podía obtener garantías análogas, pero se le dijo que no existían en el mercado esas garantías.¹³⁴

96. Una garantía de préstamo otorgada por un gobierno confiere la solvencia de ese gobierno a un particular y, en consecuencia, confiere un beneficio al hacer a un prestatario más solvente de lo que de otra forma sería en el mercado. Ahora bien, totalmente aparte de una solvencia potencialmente más favorable, una garantía de préstamo incrementa la seguridad del prestatario al añadir otra parte más a los responsables de la deuda. Se confiere también así un beneficio al hacer que un prestatario sea más solvente de lo que hubiera sido de otra forma. La garantía de un gobierno a un inversor, al proteger a ese inversor contra los riesgos que comporta el mercado de valores, confiere un beneficio al facilitar capital social para financiar transacciones de aeronaves en condiciones más favorables a las otras partes que las que de otra forma obtendrían en el mercado si no existiera la garantía.

C. EL APOYO DE IQ ESTÁ SUPEDITADO A LOS RESULTADOS DE EXPORTACIÓN

97. El artículo 25 de la Ley de IQ menciona las "actividades de exportación" como una de las misiones de IQ. El reglamento de IQ confirma que el programa está supeditado *de jure* a los resultados de exportación.

¹³³ WT/DS46/RW, anexo 1-2, párrafo 36.

¹³⁴ Véanse las cartas de bancos incluidas en la Prueba documental 50 del Brasil.

98. Aunque IQ puede apoyar diversos tipos de proyectos, cuando un proyecto está relacionado con la venta de bienes, como es el caso de las aeronaves, la obtención de fondos de IQ está explícitamente supeditada a la exportación de esos bienes. El Decreto 572-2000, relativo al fondo para el crecimiento de las inversiones del sector privado, faculta a IQ a proporcionar apoyo financiero a proyectos de inversión o proyectos de exportación.¹³⁵ El Decreto especifica que por "exportación" se entiende, entre otras cosas, la venta de bienes, pero solamente si esa venta se realiza fuera de Quebec.¹³⁶ De igual manera, el Decreto 841-2000 faculta a IQ para apoyar proyectos de desarrollo del mercado¹³⁷, lo cual abarca, entre otras cosas, proyectos encaminados en última instancia a la venta de bienes, pero también en este caso solamente si las ventas se realizan fuera de Quebec.¹³⁸

99. Así pues, cada vez que IQ apoya la venta de aeronaves, lo hace solamente a condición de que el receptor exporte esas aeronaves fuera de Quebec. Eso coincide con la definición de "supeditadas *de jure* ... a los resultados de exportación", en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Como cuestión de derecho, un posible receptor debe demostrar que las aeronaves se van a exportar. Así pues, en todos los casos en que se utilice para apoyar transacciones de aeronaves de transporte regional, IQ constituye una subvención prohibida a la exportación.

100. El reglamento de IQ contiene nuevas pruebas de su supeditación a los resultados de exportación. El Decreto 841-2000 prevé la financiación para apoyar el denominado "margen de crédito de exportación":

El nivel de un margen de crédito de exportación se determina de conformidad con las necesidades de financiación a corto plazo de la empresa y la garantía se concede de acuerdo con las actividades de desarrollo del mercado que realice la empresa y con *el contenido originario de Quebec que tengan los productos y servicios que exporta*.¹³⁹

101. El fondo de garantía de préstamos establecido en 1996 específicamente para Bombardier y la garantía de acciones concedida por Quebec a los inversores son otra demostración de que las subvenciones de IQ están *de jure* supeditadas a los resultados de exportación. Prácticamente toda la producción de aeronaves de transporte regional Bombardier se exporta. Incluso la venta de lanzamiento de la aerolínea interna, Air Canada, se estructuró como venta de exportación y recibió financiación de la EDC.¹⁴⁰ Parafraseando al Grupo Especial en el asunto *Australia - Cuero para automóviles*, es evidente que el mercado canadiense para aeronaves es demasiado pequeño para

¹³⁵ Décret 572-2000, 9 mai 2000, Concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi, artículo 1 (Prueba documental BRA-19).

¹³⁶ *Id.*, artículo 2.

¹³⁷ Décret 841-2000, 28 juin 2000, Concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, artículo 2 (Prueba documental BRA-20).

¹³⁸ *Id.*, artículo 3 ("développement de marchés": ... - la commercialisation ... pour l'accroissement de ventes ... à l'extérieur du Québec; - l'acquisition d'une entreprise ou d'un réseau de distribution pour la vente de biens ... à l'extérieur du Québec; - la formation d'un groupement d'entreprises à des fins de ventes ... à l'extérieur du Québec ...").

¹³⁹ Décret 841-2000, 28 juin 2000, Concernant le Programme d'aide au financement des entreprises, artículo 7 (traducción no oficial) (Prueba documental BRA-20).

¹⁴⁰ Véase *supra* párrafo 72.

absorber la producción de Bombardier, y mucho menos cualquier producción ampliada a que puedan llevar los beneficios financieros dimanantes de subvenciones.¹⁴¹

102. La supeditación de IQ a los resultados de exportación se demuestra además por las garantías de acciones que IQ otorga para apoyar transacciones de arrendamiento financiero respaldado.¹⁴² El propósito de las transacciones de arrendamiento financiero respaldado es aprovechar el trato fiscal favorable que proporciona la legislación de la jurisdicción en que se encuentre la propiedad. La legislación fiscal de cinco países -Alemania, los Estados Unidos, Francia, el Japón y el Reino Unido- hace que casi todas, por no decir todas, las transacciones de arrendamiento financiero respaldado se basen en una de esas legislaciones. La legislación fiscal del Canadá garantiza prácticamente que ningún arrendamiento respaldado tenga su base en el Canadá. De hecho, "el arrendamiento financiero basado en legislación fiscal, aparte de ciertas propiedades exentas, es casi inexistente" en el Canadá.¹⁴³ A este respecto, el Brasil recuerda el testimonio del Sr. Paul Labbé, entonces Presidente de la EDC, el cual, para justificar el apoyo de la EDC a una venta aparentemente interna a Air Canada, manifestó ante el Parlamento canadiense que se había establecido un "vehículo fiscal" en los Estados Unidos y que ese "vehículo fiscal" adquirió las aeronaves, con lo que la transacción se podía considerar una exportación, y luego cedió en arriendo las aeronaves a Air Canada.¹⁴⁴

D. EL CANADÁ PROPORCIONA SUBVENCIONES PROHIBIDAS POR CONDUCTO DE IQ

103. Las pruebas de dominio público relativas a las operaciones de IQ, al igual que las pruebas de dominio público relativas a la EDC, constituyen solamente la punta del iceberg.¹⁴⁵ Sin embargo, esas pruebas hacen patente que, como mínimo, mediante las garantías de IQ, el Canadá proporciona subvenciones prohibidas a la exportación. Esas garantías son contribuciones financieras que confieren un beneficio al absorber riesgo que, de otra manera, recaería en los participantes en las transacciones. Están supeditadas, *de jure* o *de facto*, a los resultados de exportación. Por consiguiente, están prohibidas por el Acuerdo.

VI. CONCLUSIÓN

104. La presente es una diferencia relativa a subvenciones, pero es más que eso. En cuanto diferencia relativa a subvenciones, se discuten las actividades de la EDC, de Cuenta del Canadá y de IQ. Las pruebas que el Brasil ha presentado demuestran de manera concluyente que, por conducto de cada uno de esos mecanismos, el Canadá proporciona una subvención que está supeditada a los resultados de exportación, por lo que el Brasil pide que el presente Grupo Especial así lo constate, tal como se expone en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil.

¹⁴¹ *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles*, WT/DS126/R, párrafo 9.67 (25 de mayo de 1999) (adoptado el 16 de junio de 1999) ("...está claro que el mercado australiano del cuero para automóviles es demasiado pequeño para absorber la producción de Howe, y mucho menos cualquier producción ampliada a que puedan llevar las ventajas financieras dimanantes de los pagos por concepto de donación ...").

¹⁴² Offering Memorandum (Prueba documental BRA-49).

¹⁴³ Monica Biringer, "Cross-Border Equipment Leasing May Reduce Financing Costs for Canadian Users", 5, *Journal of International Taxation* 230 (mayo de 1994) (Prueba documental BRA-51).

¹⁴⁴ Declaraciones de funcionarios de la EDC, Cámara de los Comunes del Canadá, 35ª legislatura, 1ª sesión, Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, reunión N° 43, página 43:30 (Prueba documental BRA-45).

¹⁴⁵ Véase supra párrafo 73.

105. Ahora bien, en un plano más amplio, se trata de una diferencia sobre transparencia y sobre el funcionamiento del mecanismo de solución de diferencias de la OMC en lo que se refiere a subvenciones. Ninguno de los programas canadienses que son objeto de la presente diferencia ha sido ni siquiera notificado al Comité de Subvenciones y Medidas Compensatorias en cumplimiento del párrafo 1 del artículo XVI del GATT de 1994 y del artículo 25 del Acuerdo SMC.¹⁴⁶ En el curso de las consultas, el Canadá se negó a proporcionar información en respuesta a las preguntas del Brasil y, de hecho, la delegación canadiense en las consultas manifestó que carecía totalmente de preparación para ni siquiera hablar de IQ. En la diferencia anterior, el Canadá se negó rotundamente a cooperar proporcionando información pertinente de la que es único poseedor, incluso cuando así se lo pidió el Grupo Especial. El Canadá llegó al extremo de alegar que no tenía obligación de cooperar.¹⁴⁷

106. Así pues, lo que se discute es no sólo la compatibilidad o incompatibilidad de los programas del Canadá con sus obligaciones para con la OMC, sino también, cosa quizás todavía más importante, la compatibilidad o incompatibilidad de las obligaciones del Canadá en lo que respecta a transparencia y colaboración de buena fe. Las conclusiones del Grupo Especial respecto del fondo de la diferencia tendrán consecuencias muy importantes para las normas que se aplican a los créditos a la exportación en la OMC. La determinación que haga el Grupo Especial acerca de las cuestiones de transparencia y buena fe que la actitud del Canadá ha suscitado en esta diferencia y en la anterior tendrán consecuencias trascendentales para las normas que se aplican, no sólo a los créditos a la exportación, sino a todas las diferencias en el seno de la OMC.

¹⁴⁶ La notificación canadiense más reciente data del 9 de mayo de 2000. G/SCM/N/48/CAN. Tal vez la próxima notificación del Canadá rectifique ese aparente olvido.

¹⁴⁷ WT/DS70/AB/R, párrafo 186.

ANEXO A-4

RESPUESTA DEL BRASIL A LA COMUNICACIÓN DEL CANADÁ RELATIVA A LAS CUESTIONES DE COMPETENCIA

(22 de junio de 2001)

1. El Grupo Especial ha solicitado al Brasil que responda a la comunicación preliminar del Canadá, de 18 de junio de 2001, relativa a la competencia del Grupo Especial.¹ En esa comunicación, el Canadá sostiene que determinadas alegaciones del Brasil son incompatibles con el párrafo 2 del artículo 6 y el párrafo 5 del artículo 21 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD").

I. LAS ALEGACIONES DEL BRASIL RELATIVAS A LA CUENTA DEL CANADÁ ESTÁN EN ARMONÍA CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 5 DEL ARTÍCULO 21 DEL ESD

2. El Canadá sostiene que el Brasil no puede impugnar, en actuaciones incoadas con arreglo al artículo 6 del ESD, la existencia, o la compatibilidad con los acuerdos abarcados, de medidas adoptadas para cumplir recomendaciones y resoluciones anteriores del OSD con respecto a la Cuenta del Canadá.² El Canadá sostiene que, por el contrario, el único recurso de que dispondría el Brasil es el previsto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. La conclusión del Canadá es errónea, tanto desde el punto de vista de los hechos como del derecho.

3. Por lo que se refiere a los hechos, la conclusión del Canadá de que tres de las "alegaciones" del Brasil "exigirían que este Grupo Especial decidiera cuestiones relativas al cumplimiento de resoluciones anteriores del OSD adoptadas en un asunto diferente", no es correcta.³ El Canadá se equivoca al identificar cada uno de los párrafos numerados de la solicitud de establecimiento de este Grupo Especial formulada por el Brasil que se relacionan con la Cuenta del Canadá como una "alegación" separada.⁴ En el párrafo de su solicitud de establecimiento señalado con el número 1, el Brasil formula una alegación general con respecto al apoyo proporcionado por Cuenta del Canadá, a saber, la de que "los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés concedidos por Cuenta del Canadá o por conducto de ella son y seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3" del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC").

4. En los párrafos señalados con los números 2 a 4 se explica la naturaleza de esa alegación de manera más detallada. En los mismos se explica que el Brasil impugna el apoyo proporcionado por Cuenta del Canadá a la industria de aeronaves para el transporte regional, tanto en sí mismo como en lo aplicable a la operación de Air Wisconsin. En el párrafo 2, el Brasil pide al Grupo Especial que constate que el Grupo Especial establecido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 para ocuparse del asunto *Canadá - Aeronaves* ha constatado que la Cuenta del Canadá es incompatible con el artículo 3

¹ Esta comunicación se denominará en adelante en el presente documento "comunicación preliminar del Canadá".

² Véase *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.2.

³ Comunicación preliminar del Canadá, párrafo 15.

⁴ WT/DS222/2 (1º de marzo de 2001).

del Acuerdo SMC⁵, pero que a pesar de ello, y hasta la fecha, el Canadá nada ha hecho para subsanar esta incompatibilidad. Las referencias que se hacen en los párrafos 1 y 3 a que la subvención a la exportación proporcionada por Cuenta del Canadá sigue proporcionándose, son afirmaciones concretas que exigen constataciones de hecho por el Grupo Especial con respecto a la Cuenta del Canadá aún no modificada. El Canadá mismo, en su primera comunicación escrita, se refiere a la historia de la diferencia *Canadá - Aeronaves* con respecto a la Cuenta del Canadá.⁶

5. Además, los argumentos del Canadá son también inválidos por consideraciones de derecho. Aunque es cierto que un Miembro puede impugnar "medidas destinadas a cumplir" las recomendaciones y resoluciones del OSD invocando el párrafo 5 del artículo 21 del ESD, el sentido corriente del párrafo 2 del artículo 6 de ese Entendimiento y de los párrafos 1, 4 y 5 del artículo 4 del Acuerdo SMC no excluye la posibilidad de que un Miembro pueda igualmente iniciar un nuevo procedimiento de solución de diferencias con arreglo a esas disposiciones.

6. El párrafo 2 del artículo 6 del ESD se refiere genéricamente a "medidas" que son objeto de una petición de establecimiento de un grupo especial. De manera análoga, el párrafo 1 del artículo 4 del Acuerdo SMC somete al procedimiento de solución de diferencias "una subvención prohibida" que sea "conced[ida] o mant[enida]" por "otro Miembro". En el párrafo 4 del mismo artículo se declara que si las consultas no conducen a una solución podrá someterse "la cuestión" al OSD con miras al establecimiento de un grupo especial. Por último, en el párrafo 5 de ese artículo se autoriza a un grupo especial a solicitar la asistencia del Grupo Permanente de Expertos en cuanto a la determinación de si "la medida en cuestión" es una subvención prohibida. Nada en el sentido corriente de estas disposiciones limita la solución de diferencias en su ámbito a *tipos determinados de medidas*, ni ese sentido corriente excluye el examen de "medidas" que se mantengan en vigor sin realizarse esfuerzo alguno por cumplir recomendaciones y resoluciones anteriores del OSD.

7. Además, incluso en los casos en los que se hayan adoptado medidas destinadas al cumplimiento, la pretensión del Canadá frustraría el objeto y fin de los procedimientos acelerados previstos en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Al examinar el significado de la expresión "compatibilidad ... con un acuerdo abarcado" empleada en el párrafo 5 del artículo 21, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Medidas que afectan a la importación de salmón - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 por el Canadá*, destacó que el propósito que inspira al referido párrafo es ofrecer un procedimiento *abreviado* al Miembro que ya ha impugnado con éxito medidas de otro Miembro:

La *razón* es obvia: el reclamante que ha resultado vencedor en la diferencia inicial no debe verse forzado a agotar de nuevo todo el proceso del ESD cuando un Miembro que proceda a la aplicación, al tratar de cumplir las recomendaciones del OSD en el marco del acuerdo abarcado, vulnere, deliberadamente o no, las obligaciones que le incumben en virtud de otras disposiciones de acuerdos abarcados. En tal supuesto es necesario un procedimiento abreviado. Ese procedimiento es el previsto en el párrafo 5 del artículo 21, en consonancia con la necesidad esencial del "pronto cumplimiento" de las recomendaciones y resoluciones del OSD a que hacen expresamente referencia tanto el párrafo 3 del artículo 3 como el párrafo 1 del artículo 21 del ESD.⁷

⁵ WT/DS70/RW (adoptado el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.1.

⁶ Primera comunicación escrita del Canadá al Grupo Especial, de fecha 18 de junio de 2001, párrafos 30 y 31.

⁷ WT/DS18/RW (adoptado el 20 de marzo de 2000), párrafo 6.10.

Ha de destacarse que el Grupo Especial declaró que el procedimiento abreviado ha de estar disponible ("*available*") para el Miembro, y *no* que éste sea imperativo, o sea el único procedimiento disponible. Por consiguiente, si ese Miembro opta por renunciar a esos procedimientos abreviados, es ciertamente su prerrogativa hacerlo. Exigir a los Miembros que utilicen sólo esos procedimientos abreviados sería contrario al objeto y fin del párrafo 5 del artículo 21.

8. En las circunstancias de este caso particular, el Brasil estima que es más eficaz renunciar a los procedimientos abreviados previstos en el párrafo 5 del artículo 21. La impugnación por el Brasil del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá a la industria de aeronaves de transporte regional canadiense entraña alegaciones contra esa medida, tanto en sí misma, como en su aplicación a operaciones determinadas. Además, un grupo especial constituido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 del ESD para realizar un examen de las "medidas destinadas a cumplir" las recomendaciones y resoluciones del OSD con respecto a la Cuenta del Canadá, no estaría facultado para examinar la compatibilidad con los acuerdos abarcados del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá tal como se aplica en operaciones determinadas relacionadas con las aeronaves de transporte regional. Como han declarado tanto el Brasil como el Canadá en una reunión celebrada por el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*⁸, el apoyo concedido en operaciones posteriores a un plazo fijado para la aplicación no constituye "medidas destinadas a cumplir" las recomendaciones y resoluciones del OSD.

9. Por consiguiente, para unificar el examen de sus alegaciones relativas a las medidas "en sí mismas" y "en su aplicación", el Brasil estimó preferible plantear todas esas alegaciones ante este Grupo Especial, en lugar de plantear algunas de ellas ante un grupo especial constituido en virtud del párrafo 5 del artículo 21. Exigir al Brasil que divida sus alegaciones entre dos grupos especiales -uno constituido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 y otro constituido en virtud del artículo 6- no estaría justificado por el sentido corriente de las disposiciones de que se trata, y no sería compatible con el objeto y fin del párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

10. Esto es particularmente cierto en un caso en el cual, como en el presente, no se ha adoptado medida alguna destinada al cumplimiento. El Brasil no impugna aquí una medida adoptada para cumplir el párrafo 5 del artículo 21, sino que ha optado por formular una nueva impugnación a la Cuenta del Canadá como una de las "medidas" a que se refiere el párrafo 2 del artículo 6, de conformidad con el sentido corriente de los términos de esa disposición.

11. Por último, tras la adopción del informe previsto en el párrafo 5 del artículo 21, el Brasil optó por no ejercer los derechos que le confería el párrafo 6 del artículo 22 del ESD, de suspender concesiones. En lugar de ello, optó por entablar conversaciones con el Canadá con miras a solucionar estas diferencias. Entretanto, venció el plazo de 30 días establecido en el párrafo 6 del artículo 22 para solicitar autorización para suspender concesiones. Ciertamente, el Canadá no parece afirmar que en este momento el Brasil podría pedir al Órgano de Solución de Diferencias la autorización para suspender concesiones sobre la base de informes previamente adoptados o de cualquier nuevo informe que se adopte en virtud del párrafo 5 del artículo 21. No obstante, si no se permitiese al Brasil solicitar una nueva determinación de un nuevo Grupo Especial, ello significaría que todo Miembro que optase inicialmente por negociar en lugar de adoptar medidas de retorsión, perdería para siempre la oportunidad de suspender concesiones. Esta no es una interpretación que favorezca la causa de la solución amigable de las diferencias.

12. Por las razones expuestas, el Brasil solicita que se rechace la solicitud preliminar formulada por el Canadá a este respecto.

⁸ WT/DS70/AB/RW (adoptado el 4 de agosto de 2000).

II. LA PETICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE ESTE GRUPO ESPECIAL FORMULADA POR EL BRASIL ESTÁ EN ARMONÍA CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD

A. LAS OBLIGACIONES JURÍDICAS EMANADAS DEL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD

13. En su comunicación preliminar, el Canadá sostiene también que algunas de las "alegaciones" formuladas por el Brasil son incompatibles con los requisitos establecidos en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

14. Antes de examinar las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 y su observancia de las mismas, el Brasil señala una vez más que el Canadá se equivoca al identificar cada uno de los párrafos numerados de la petición brasileña de establecimiento de este Grupo Especial como una "alegación" separada. El Brasil formula en el párrafo 1 de su solicitud de establecimiento del grupo especial una alegación general relativa al apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá. En los párrafos 2 a 4 proporciona más detalles al respecto. De manera análoga, la alegación general con respecto al apoyo proporcionado por el Programa de Fomento de las Exportaciones figura en el párrafo señalado con el número 5, mientras que el propósito del párrafo 6 es demostrar que la impugnación del Brasil abarca tanto las formas particulares del apoyo de la EDC a que se refiere el párrafo 5 en sí mismas, como el apoyo de la EDC tal como se aplica.

B. LA PETICIÓN DE ESTABLECIMIENTO DE ESTE GRUPO ESPECIAL FORMULADA POR EL BRASIL SATISFACE LOS REQUISITOS DEL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD

15. La petición de establecimiento de este Grupo Especial formulada por el Brasil satisface los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que dispone lo siguiente:

Las peticiones de establecimiento de grupos especiales se formularán por escrito. En ellas se indicará si se han celebrado consultas, se identificarán las medidas concretas en litigio y se hará una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.

...

16. En diversas ocasiones, el Órgano de Apelación ha indicado cuál es el fin de los requisitos enunciados en el párrafo 2 del artículo 6. En el asunto *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, el Órgano de Apelación declaró que es importante que una solicitud de establecimiento sea suficientemente "precisa" por dos razones:

En primer lugar, porque con gran frecuencia constituye la base del mandato del grupo especial, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 del ESD y, en segundo lugar, porque informa a la parte contra la que se dirige la reclamación y a los terceros de cuál es el fundamento jurídico de la reclamación.⁹

17. En el asunto *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado*, el Órgano de Apelación se refirió a los dos mismos fines en términos ligeramente diferentes. Ese Órgano declaró que en la solicitud concreta de establecimiento de un grupo especial se establece "la competencia del Grupo Especial al definir las reclamaciones concretas planteadas en la diferencia", y se cumple un "objetivo

⁹ WT/DS27/AB/R (adoptado el 25 de septiembre de 1997), párrafo 142.

en cuanto al debido proceso", al facilitar la respuesta de las otras partes y de los terceros a los argumentos del reclamante.¹⁰

18. Para cumplir este doble objetivo, en su informe relativo a *Corea - Medida de salvaguardia definitiva sobre las importaciones de determinados productos lácteos*, el Órgano de Apelación especificó cuatro requisitos concretos para las solicitudes de establecimiento de grupos especiales:

Es necesario: i) que las peticiones se formulen por escrito; ii) que en ellas se indique si se han celebrado consultas; iii) que se identifiquen las medidas concretas en litigio; iv) que se haga una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.¹¹

Como se mostrará seguidamente, la petición del Brasil satisface todos estos criterios.

1. Requisitos i) y ii)

19. La solicitud de establecimiento de este Grupo Especial formulada por el Brasil se ha presentado por escrito, y en ella se indica que se celebraron consultas, pero que éstas no permitieron solucionar la diferencia. Así pues, se han cumplido los dos primeros requisitos enunciados en el asunto *Corea - Productos lácteos*.

2. Requisito iii)

20. En la petición del Brasil se satisface también el tercer requisito mencionado en el asunto *Corea - Productos lácteos*, es decir, el de que se identifiquen las medidas concretas en litigio. Con respecto a los tres programas canadienses en litigio -la Cuenta del Canadá, la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC") e Investissement Québec ("IQ")- el Brasil ha identificado las categorías concretas de apoyo que son objeto de su impugnación. En el párrafo 1 de su petición se declara que el Brasil impugna "los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés ..." de Cuenta del Canadá. En el párrafo 5 se declara que el Brasil impugna "los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés ..." facilitados por la EDC. Por último, en el párrafo 7 se declara que el Brasil también impugna "los créditos a la exportación y garantías ... incluidas la garantía de préstamos, las garantías de acciones, las garantías de valor residual y las 'garantías de compensación de pérdidas iniciales'..." proporcionadas por IQ.

21. No sólo la petición del Brasil abarca concretamente, las impugnaciones de estas medidas *en sí mismas*, sino que también se declara en ella que se impugnan las medidas *en su aplicación a*, por ejemplo, la operación Air Wisconsin. Por último, contra lo que pretende el Canadá en los párrafos 42, 51 y 56, ya en el primer párrafo de la petición del Brasil se declara que ésta sólo se refiere a esas medidas en lo que atañe a su papel en las operaciones relativas a las aeronaves de transporte regional. El Brasil señala también que el título de la diferencia es *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*.¹²

¹⁰ WT/DS22/AB/R (adoptado el 20 de marzo de 1997), página 24.

¹¹ WT/DS98/AB/R (adoptado el 14 de diciembre de 1999), párrafo 120.

¹² En cualquier supuesto, en el asunto *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, el Órgano de Apelación señaló que "el párrafo 2 del artículo 6 del ESD no exige expresamente que se identifiquen los productos a los que se aplican 'las medidas concretas en litigio'. WT/DS62/AB/R - WT/DS67/AB/R - WT/DS68/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 67. Aunque un aspecto particular del acuerdo abarcado de que se trate podría exigir la especificación de los productos, el Canadá no formula tal afirmación con respecto al Acuerdo SMC.

22. La principal queja del Canadá parece consistir en que las alegaciones del Brasil son "extremadamente amplias", tan amplias que sería imposible su definición, y que "abarcarían potencialmente centenares de clientes y muchos miles de operaciones desde 1995".¹³ El Canadá parece dar a entender que para satisfacer lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD una alegación debe estar estrechamente formulada.

23. El párrafo 2 del artículo 6 no contiene tal requisito. El Brasil está facultado para formular amplias alegaciones de que programas enteros del Canadá son incompatibles con las obligaciones asumidas por ese país en virtud del Acuerdo SMC. Medidas definidas en términos muy amplios, tales como el trato fiscal dado por los Estados Unidos a las empresas de ventas en el extranjero, han sido a menudo objeto de diferencias planteadas en la OMC, en circunstancias en las cuales tales medidas afectarían a un número mucho mayor que los "centenares" de clientes afectados por las alegaciones del Brasil contra la Cuenta del Canadá, EDC e IQ. Es prerrogativa de un miembro impugnar cualquier medida, por amplia que sea, que considere incompatible con las obligaciones de otro Miembro de la OMC.

24. De cualquier modo, el Brasil señala que sus alegaciones son mucho menos amplias de lo que podrían ser. Como ya ha señalado, en su petición, el Brasil aclara que esta sólo se refiere a la Cuenta del Canadá, EDC e IQ con respecto a su papel en las operaciones relativas a las aeronaves de transporte regional. Además, limita esas alegaciones a formas particulares de apoyo proporcionadas por la Cuenta del Canadá, EDC o IQ, o por su intermedio. La Cuenta del Canadá suministra tipos de apoyo no incluidos en las alegaciones del Brasil, los que comprenden seguros de créditos a la exportación, seguros de ejecución de contratos y seguros contra los riesgos políticos.¹⁴ También la EDC proporciona diversos tipos de apoyo que no son objeto de las alegaciones del Brasil, tales como seguros de cuentas a cobrar, fianzas y seguros contra los riesgos políticos. IQ también presta apoyo no incluido en las alegaciones del Brasil, tales como cauciones¹⁵ y garantías de tipo de cambio.¹⁶ Por tales razones, la petición del Brasil satisface el tercer requisito mencionado en el asunto *Corea - Productos lácteos*.

3. Requisito iv)

25. Como ya se ha indicado, en el asunto *Corea - Productos lácteos* el Órgano de Apelación declaró que el cuarto requisito derivado del párrafo 2 del artículo 6 del ESD consiste en la inclusión en la petición de establecimiento de un grupo especial de "una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad".¹⁷ El Órgano de Apelación subrayó que siempre que se indiquen los fundamentos de derecho de la reclamación y que se presente en el problema con claridad, "el párrafo 2 del artículo 6 exige únicamente que se haga una exposición -que puede ser breve- de los fundamentos de derecho de la reclamación".¹⁸

¹³ Comunicación preliminar del Canadá, párrafos 41 y 51.

¹⁴ *Summary Report to Treasury Board on Canada Account Operations, Fiscal Year 1998/99*, página 4 (Prueba documental BRA-46).

¹⁵ *An Act respecting Investissement-Québec and Garantie Québec*, Art. 30 1) (Prueba documental BRA-18).

¹⁶ *Décret 572-2000, 9 mai 2000, concernant le programme du Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi*, Art. 11d) (Prueba documental BRA-19).

¹⁷ WT/DS98/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 120.

¹⁸ *Id.*

26. Como se ha señalado ya, la petición de establecimiento del Grupo Especial formulada por el Brasil contiene tres alegaciones generales, contra el apoyo prestado por la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ, o por su intermedio, a la industria canadiense de aeronaves para el transporte regional. El Brasil también afirma expresamente en los párrafos 1, 5 y 7 que esas medidas constituyen subvenciones prohibidas a la exportación, en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC.¹⁹

27. No obstante, el Brasil ha proporcionado más que la mera "identificación de las disposiciones del tratado que se alega que han sido vulneradas". Con el fin de presentar el problema con claridad, según lo prescrito por el Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Productos lácteos*, en los párrafos señalados con los números 1 a 7 se exponen detalles, ya comentados, acerca de las categorías concretas de apoyo de que se trata.

4. Circunstancias del caso

28. Aunque el Brasil no hubiera hecho más que identificar las disposiciones de los tratados de que se trata, ello hubiera sido suficiente para proteger al Canadá de todo perjuicio a sus intereses, o de menoscabo de sus derechos a las debidas garantías de procedimiento. En el asunto *Corea - Productos lácteos*, el Órgano de Apelación ha explicado que la determinación de si se han vulnerado las garantías de procedimiento que proporciona a la parte demandada el párrafo 2 del artículo 6 no depende exclusivamente del texto de la petición de establecimiento del grupo especial.²⁰ En lugar de ello, como observó el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, "[l]a cuestión fundamental para evaluar las alegaciones de perjuicio es saber si *se le dio conocimiento* a la parte demandada, en forma suficiente como para permitirle defenderse, de las alegaciones presentadas por el reclamante".²¹ Así pues, "la simple enumeración de los artículos del acuerdo o acuerdos de que se trata puede, dadas las circunstancias del caso, bastar para que se cumpla la norma de la *claridad*" exigida por el párrafo 2 del artículo 6 por ser necesaria para proteger los derechos de los Miembros a las debidas garantías de procedimiento.²² Al determinar si los derechos de la parte demandada a las debidas garantías de procedimiento resultan vulnerados por "el hecho de que la solicitud [...] se limitara a enumerar las disposiciones cuya violación" se alega, un grupo especial, puede, entre otras cosas, tener en cuenta el "desarrollo efectivo del procedimiento del grupo especial".²³

29. En el presente asunto, las "circunstancias del caso" demuestran que no se ha afectado negativamente a la capacidad del demandado para defenderse. Como se señaló en la primera comunicación escrita del Brasil, la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ -los tres programas incluidos en la petición de establecimiento del grupo especial- fueron también impugnados en una diferencia anterior, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*. Esa diferencia se inició en marzo de 1997 con la solicitud de celebración de consultas presentada por el Brasil,²⁴ que

¹⁹ Como ya se ha indicado, en los párrafos 2 a 4 se explica de manera más detallada la alegación general relativa a la Cuenta del Canadá expuesta en el párrafo 1, donde se mencionan los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. Así pues, no era necesario que el Brasil mencionara esas mismas disposiciones nuevamente en los párrafos 2 a 4.

²⁰ WT/DS98/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 127.

²¹ WT/DS122/AB/R (12 de marzo de 2001) (adoptado el 5 de abril de 2001), párrafo 95 (sin cursivas en el original).

²² WT/DS98/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 127 (las cursivas figuran en el original).

²³ WT/DS98/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 127.

²⁴ WT/DS70/1 (14 de marzo de 1997).

fue seguida por una petición de establecimiento de un grupo especial en julio de 1998.²⁵ En su fase inicial, la diferencia condujo a la publicación de un informe del Grupo Especial en abril de 1999²⁶ y a un informe del Órgano de Apelación emitido en agosto del mismo año.²⁷

30. La impugnación formulada por el Brasil de la aplicación por el Canadá de los informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación condujo al establecimiento de un Grupo Especial con arreglo al párrafo 5 del artículo 21 del ESD en noviembre de 1999²⁸, a un informe de ese Grupo Especial emitido en mayo de 2000²⁹ y a un informe del Órgano de Apelación emitido en el mes de julio del mismo año.³⁰ El Brasil solicitó la celebración de consultas con respecto a esos mismos programas en enero de 2001.³¹ De acuerdo con lo prescrito en el párrafo 2 del artículo 4, se proporcionó al Canadá una relación de las pruebas de que se disponía, en la que podían apreciarse las razones de las preocupaciones brasileñas.³² Las consultas se celebraron en febrero de 2001. En el curso de las mismas, el Canadá formuló al Brasil preguntas concretas y detalladas.³³ El 21 de mayo de 2001, el Brasil presentó al Grupo Especial una carta en la que detallaba aún más, en términos sumamente concretos, sus alegaciones contra el Canadá. En su primera comunicación escrita, presentada nueve días más tarde, el 30 de mayo de 2001, y dos semanas después de la carta canadiense de 16 de mayo, también se detallaban plenamente todas las alegaciones del Brasil.

31. Además, durante todo ese período, y en un esfuerzo por resolver estas diferencias fuera del marco del sistema de solución de diferencias de la OMC, el Brasil y el Canadá mantuvieron conversaciones bilaterales, en los más altos niveles diplomáticos y políticos, sobre estos mismos programas y cuestiones.

32. Por último, lo que es quizás lo más importante, a pesar de la pretendida confusión del Canadá en cuanto a la cuestión que es objeto de la presente diferencia y de la petición brasileña de establecimiento de un grupo especial, en la primera comunicación escrita canadiense, presentada el 18 de junio de 2001, figura una defensa detallada y concreta de sus programas de financiación de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ para las aeronaves de transporte regional, tanto "en sí mismas" como "en su aplicación" en el contexto concreto de las operaciones de Air Wisconsin y otras operaciones. Esta defensa detallada responde así a cada una de las alegaciones formuladas por el Brasil en su petición de establecimiento de un grupo especial destinado a examinar las actividades canadienses de financiación de aviones a reacción para el transporte regional.

33. Por tales razones, la pretensión del Canadá de que las alegaciones del Brasil no se enuncian con claridad suficiente, o que se ve perjudicado en su derecho a presentar su defensa, no es digna de crédito. En palabras del Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Productos lácteos*, las "circunstancias del caso" parecen indicar que el Canadá es muy consciente de las cuestiones y

²⁵ WT/DS70/2 (13 de julio de 1998).

²⁶ WT/DS70/R (14 de abril de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999).

²⁷ WT/DS70/AB/R (2 de agosto de 1999) (adoptado el 20 de agosto de 1999).

²⁸ WT/DS70/9 (23 de noviembre de 1999).

²⁹ WT/DS70/RW (9 de mayo de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000).

³⁰ WT/DS70/AB/RW (21 de julio de 2000) (adoptado el 4 de agosto de 2000).

³¹ WT/DS222/1 (25 de enero de 2001).

³² *Id.*

³³ Prueba documental BRA-1.

alegaciones de que se trata y, de tal manera, ha estado y seguirá estando en condiciones de defenderse vigorosamente.

34. La solicitud del Canadá de que el Brasil aclare sus alegaciones, presentada el 16 de mayo de 2001, y la respuesta del Brasil de 21 de mayo, en nada modifican estas "circunstancias del caso".

35. En el párrafo 34 de su comunicación preliminar, el Canadá cita lo declarado por el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia* en el sentido de que "no hay nada en el ESD que impida al demandado solicitar al reclamante más aclaraciones sobre las alegaciones formuladas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, incluso antes de la presentación de la primera comunicación escrita".³⁴ En los párrafos 58 y 59 de su comunicación preliminar, el Canadá declara que hizo uso de esta posibilidad en su petición de 16 de mayo, pero que en su respuesta de 21 de mayo el Brasil "se negó a aclarar sus alegaciones".³⁵

36. El Canadá no indica con precisión cómo cambia su petición del 16 de mayo toda la serie de "circunstancias del caso" antes mencionadas que demuestran que comprendía claramente las medidas y alegaciones de que se trataba en esta diferencia. En lugar de ello, trata implícitamente de transformar la observación formulada por el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Acero* en el sentido de que nada en el ESD impide al Miembro demandado formular tal petición, en una obligación de que el Miembro reclamante proporcione una respuesta detallada. Aunque nada en el ESD impide a un Miembro demandado pedir la aclaración solicitada por el Canadá en su carta de 16 de mayo, tampoco nada en el ESD exige al Miembro reclamante que proporcione una respuesta suficientemente detallada para satisfacer al demandado. La declaración formulada por el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Acero* no impone al Brasil, como pretende implícitamente el Canadá, la obligación jurídica de desplegar todos los detalles de su argumentación en respuesta a la petición detallada formulada por el Canadá el 16 de mayo. Ciertamente, el Órgano de Apelación no tenía la intención de crear una nueva "técnica de litigio"³⁶, y alentar así a los Miembros a interponer contrarreclamaciones de procedimiento que de otra manera no existirían.

37. En cualquier supuesto, además de las circunstancias del caso antes descritas, el Brasil señala que ha proporcionado considerables detalles con respecto a sus alegaciones y pruebas en su carta de 21 de mayo por la que pidió al Grupo Especial que ejerciera las facultades que le confiere el párrafo 1 del artículo 13 del ESD de recabar pruebas documentales del Canadá con respecto a las condiciones del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ a la industria canadiense de aeronaves para el transporte regional. Dado que no existe ninguna prescripción en el ESD o en los procedimientos de trabajo del Grupo Especial que exija el suministro de detalles aún más amplios, el Brasil tenía derecho a presentar su argumentación en su primera comunicación escrita.

III. CONCLUSIÓN

38. Por las razones expuestas, la petición de establecimiento de este Grupo Especial formulada por el Brasil está en armonía con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 6 y el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. El Brasil solicita por consiguiente al Grupo Especial que rechace el argumento formulado por el Canadá en el sentido de que algunas de las alegaciones del Brasil son ajenas al ámbito de competencia del Grupo Especial y no deben por tanto ser examinadas de acuerdo con sus fundamentos.

³⁴ WT/DS122/AB/R (12 de marzo de 2001) (adoptado el 5 de abril de 2001), párrafo 97.

³⁵ No obstante, el Canadá no cita en su petición de 16 de mayo el informe del Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Acero*.

³⁶ WT/DS122/AB/R (12 de marzo de 2001), párrafo 97.

ANEXO A-5

**COMUNICACIÓN DE 25 DE JUNIO DE 2001 DIRIGIDA
POR EL BRASIL AL GRUPO ESPECIAL**

(25 de junio de 2001)

Secretario del Grupo Especial
*Canadá - Créditos a la exportación y garantías de
préstamos para las aeronaves regionales*

25 de junio de 2001

Se adjunta a la presente la correspondencia entre la Misión del Brasil en Ginebra y Embraer, que ha sido enviada en respuesta a la solicitud, de fecha 20 de junio de 2001, formulada por el Grupo Especial que se ocupa del asunto *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales* (DS222), de que las partes presenten determinada información fáctica pertinente a esta diferencia.

Lo saluda atentamente,

Roberto Azevêdo

(TRADUCCIÓN NO OFICIAL)

[]
[]

20 de junio de 2001

[]

El Grupo Especial de la OMC que examina los programas canadienses de créditos a la exportación ha pedido al Brasil, en una comunicación urgente y confidencial de fecha de hoy, 20 de junio, detalles completos sobre las modalidades y condiciones de la oferta de financiación hecha por Embraer a Air Wisconsin. El plazo para la respuesta expira el próximo lunes 25 de junio.

Por consiguiente, le agradecería que me enviara una respuesta lo antes posible.

Atentamente,

Celso Amorim
Embajador

(TRADUCCIÓN NO OFICIAL)

25 de junio de 2001

Sr. Roberto Azevêdo
Letrado
Misión Permanente del Brasil
17B, Ancienne Route
1218 Ginebra
Suiza

Estimado letrado:

Sírvase remitirse a nuestra carta de fecha 20 de junio de 2001 en la que se describen las modalidades y condiciones de la oferta de financiación hecha por EMBRAER a Air Wisconsin ("AWC") para la compra de aeronaves a reacción de transporte regional.

En primer lugar, quisiéramos informarle de que nuestra oferta comercial inicial abarcaba [], según se detalla a continuación:

[]	[]
[] [] []	[]

Los precios de las aeronaves se establecieron de conformidad con la configuración especificada por AWC. Análogamente, el calendario de las entregas se ajustó a lo solicitado por AWC.

EMBRAER hizo dos ofertas de financiación, ninguna de las cuales implicaba apoyo del Gobierno brasileño.

A. Primera oferta

EMBRAER se comprometió a hallar y estructurar la financiación mediante líneas de crédito obtenidas en el mercado financiero comercial.

1) En el caso de [], EMBRAER se comprometió a proporcionar lo siguiente:

✍ []

✍ []

✍ []

2) En el caso de []

AWC nos informó de que nuestra oferta no era competitiva. [] Por lo tanto, mejoramos la oferta para tener en cuenta estos y otros puntos.

B. Segunda oferta

EMBRAER se comprometió a hallar y estructurar la financiación mediante líneas de crédito obtenidas en el mercado financiero comercial.

1) En el caso de []

Estamos a su disposición para facilitarle otros detalles que puedan ser necesarios.

Atentamente,

[]
[]

ANEXO A-6

DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL RELATIVA A LAS CUESTIONES DE COMPETENCIA, PRONUNCIADA EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(27 de junio de 2001)

1. El 22 de junio respondimos a la alegación formulada por el Canadá de que la petición de establecimiento de este Grupo Especial por el Brasil era incompatible con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 y el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Las CE también expresaron sus opiniones sobre esta cuestión en la comunicación que presentaron con fecha 22 de junio en calidad de terceros.
2. No repetiré aquí las opiniones ya expresadas en la comunicación brasileña del 22 de junio más que para destacar que la petición de establecimiento de un Grupo Especial formulada por el Brasil en esta diferencia era simple y directa. El Brasil declaró claramente que esta diferencia se relacionaba con créditos a la exportación y garantías para las aeronaves de transporte regional proporcionadas mediante tres programas canadienses: la Cuenta del Canadá, la EDC e Investissement Québec. El Brasil indicó con claridad que impugnaba cada uno de estos programas como subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. Éstos son los únicos artículos de acuerdos abarcados de que se trata en esta diferencia. El Brasil también se refirió a ofertas formuladas o subvenciones proporcionadas por el Canadá en el marco de estos programas que motivaban su petición.
3. En pocas palabras, el Brasil pidió al Grupo Especial que se pronunciase, por sí o por no, acerca de si estos tres programas -y operaciones concretas en el marco de los mismos- constituían subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. El Brasil también pidió que hicieran ustedes determinadas constataciones de hecho, que están facultados a hacer por el artículo 11 del ESD.
4. Evidentemente, como cualquiera puede inferir de las comunicaciones escritas presentadas al Grupo Especial y de toda la historia de las diferencias relativas a las aeronaves de transporte regional, en la cuestión de si estos programas infringen los referidos artículos intervienen muchos polémicos argumentos de hecho y de derecho. Además, el Canadá puede invocar otras disposiciones de las SMC como una defensa afirmativa de estos programas. El hecho de que el asunto puede tornarse complejo, no obstante, no quita claridad a la petición de establecimiento de un Grupo Especial formulada por el Brasil.
5. El Brasil rechaza también cualquier sugerencia de que la redacción de su petición menoscabe en manera alguna la capacidad del Canadá o de los terceros de participar en esta diferencia. El Canadá -que por supuesto había celebrado consultas con el Brasil, en marzo del corriente año, sobre las cuestiones planteadas en esta diferencia- ha formulado una amplia y detallada defensa de sus programas. Las CE, que también pretenden que se ven menoscabadas en sus derechos, formularon igualmente extensas observaciones sobre las cuestiones jurídicas que estiman pertinentes en esta diferencia. Estas comunicaciones ostentan el nivel habitual de las comunicaciones presentadas por el Canadá y las CE en las diferencias *Brasil* y *Canadá* relativas a las aeronaves regionales, y no muestran ninguna señal de confusión en cuanto a las cuestiones de que aquí se trata. Simplemente no es posible creer que el Canadá y las CE se han visto privadas de las debidas garantías de procedimiento por una pretendida falta de notificación suficiente de las alegaciones brasileñas.

6. A juicio del Brasil, la objeción del Canadá a la manera en que está redactada su petición de establecimiento de un Grupo Especial no constituye nada más que una estratagema para evitar una determinación de si los programas impugnados son subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3. El Grupo Especial debe rechazar tales objeciones, así como las opuestas por las CE.

ANEXO A-7

DECLARACIÓN ORAL DEL BRASIL SOBRE LAS CUESTIONES DE FONDO EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(27 de junio de 2001)

Señor Presidente, señores miembros del Grupo Especial, representantes de la Secretaría de la OMC y miembros de la delegación del Canadá:

1. Muchas gracias por la oportunidad de este encuentro de hoy con ustedes. Esta mañana habré de analizar las reclamaciones del Brasil por el apoyo del Canadá a su industria de las aeronaves de transporte regional a través de tres programas: la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC"), la Cuenta del Canadá, y *Investissement Québec* ("IQ"). A juicio del Brasil, cada uno de esos programas es, "en sí mismo", una subvención a la exportación prohibida, y cada uno de ellos otorga subvenciones a la exportación prohibidas "en su aplicación". Pero antes de analizar estos programas quisiera empezar por algunos importantes elementos de antecedentes.
2. El hecho que desencadenó este procedimiento fue el anuncio efectuado el 10 de enero de 2001 por el Ministro de Industria del Canadá, Sr. Brian Tobin, de que el Canadá suministraría créditos a la exportación para ayudar a la empresa fabricante canadiense Bombardier en la venta de aeronaves de transporte regional a Air Wisconsin, una empresa de transporte aéreo de los Estados Unidos. Esa operación fue el objeto de la solicitud de informaciones que el Grupo Especial dirigió a ambas partes el 20 de junio.
3. El Sr. Tobin admitió que el apoyo ofrecido por el Canadá era contrario a sus obligaciones con arreglo al Acuerdo sobre Subvenciones, pero justificó la medida como una "igualación" de una oferta ilegal que, según dijo, había hecho la empresa fabricante brasileña Embraer con la ayuda del Gobierno del Brasil.
4. Hay tres errores en la declaración del Sr. Tobin.
5. En primer lugar, el Grupo Especial establecido conforme al párrafo 5 del artículo 21 en la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves* declaró que el recurso a las disposiciones del Acuerdo de la OCDE sobre Créditos a la Exportación en materia de "igualación" no determina que una práctica de créditos a la exportación esté "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE.¹ Por lo tanto, no autoriza a un Miembro a ampararse en la "cláusula de resguardo" incluida en el punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación anexa al Acuerdo sobre Subvenciones.
6. En segundo lugar, aunque la conformidad con las disposiciones sobre igualación previstas en el Acuerdo permitiera recurrir a la "cláusula de resguardo" del punto k), la medida del Canadá no cumplió los requisitos de esas disposiciones. El artículo 29 del Acuerdo de la OCDE exige que los Participantes que, como el Canadá, se propongan igualar condiciones de crédito supuestamente ofrecidas por no Participantes, como el Brasil, se ajusten a los procedimientos del artículo 53. Esos procedimientos, a su vez, exigen que el Participante "realice todos los esfuerzos posibles para verificar" que las condiciones que se propone igualar "reciben apoyo oficial".

¹ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (informe adoptado con las modificaciones del Órgano de Apelación el 4 de agosto de 2000), párrafos 5.120 a 5.140.

7. El Canadá no realizó ningún esfuerzo para verificar con el Gobierno del Brasil si las condiciones ofrecidas por Embraer recibían o no apoyo oficial. En realidad, cuando se preguntó al Sr. Tobin, en su conferencia de prensa, si había informado al Brasil de la medida del Canadá, respondió: "Acabo de hacerlo."² Era exacta la respuesta del Sr. Tobin. El Brasil se enteró de la alegación del Canadá, de que el Brasil ofrecía apoyo a Embraer, a través de informes de la conferencia de prensa del Sr. Tobin.

8. En tercer lugar, y es esto lo más importante, Embraer hizo sus ofertas a Air Wisconsin sin ningún apoyo de clase alguna del Gobierno del Brasil ni de ninguna entidad controlada por el Gobierno del Brasil. Embraer no recibió apoyo del PROEX, el programa de subvenciones del Brasil que ha sido objeto de otras diferencias. No tuvo el apoyo del BNDES, el banco brasileño de desarrollo respecto del cual el Canadá se ha quejado en otros contextos. Las ofertas de Embraer fueron realizadas por su propia cuenta y riesgo. Las condiciones de esas ofertas se detallan en la respuesta presentada por el Brasil el 25 de junio a la solicitud de informaciones del Grupo Especial sobre la operación de Air Wisconsin.

9. A pesar de que las condiciones ofrecidas por Embraer no recibieron apoyo oficial brasileño, la empresa se encontró, sin embargo, superada, no por su competidora comercial, Bombardier, sino por el erario del Canadá.

10. Aunque la operación de Air Wisconsin fue el hecho de que persuadió al Brasil de que esta diferencia difícilmente podría resolverse mediante nuevas negociaciones con el Canadá, esa operación distó mucho de ser el único motivo por el que el Brasil solicitó el establecimiento de este Grupo Especial. Embraer se ve en competencia con el Tesoro del Canadá a través de varios programas canadienses, entre ellos la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC"), la Cuenta del Canadá y *Investissement Québec* ("IQ"). En esta declaración habré de seguir la estructura con que está organizada la primera comunicación escrita del Brasil. Analizaré en primer lugar la EDC, a continuación la Cuenta del Canadá y, por último, *Investissement Québec*. En cada caso describiré las pruebas que acreditan cada uno de los tres elementos de las subvenciones prohibidas: la contribución financiera, el beneficio, y la supeditación *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación.

I. La Corporación de Fomento de las Exportaciones "en sí misma"

11. Comenzaré con la alegación de que el apoyo a la industria canadiense de las aeronaves de transporte regional a través de la Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC) constituye "en sí misma" subvenciones a la exportación prohibidas.

12. Es un hecho no controvertido que la existencia misma de la EDC tiene por objeto "complementar" el mercado.³ La palabra "complementar" es un eufemismo que significa "además de lo que proporcione el mercado". Algo que existe "además de" lo que proporciona el mercado puede ser "mejor" o "peor" que lo que el mercado proporciona; pero no es igual. Está claro, sin embargo, que el apoyo financiero proporcionado por la EDC difícilmente ha de ser "peor" que lo que suministra el mercado. Las pruebas que analizaré más adelante muestran que, "al complementar" el mercado, la EDC en realidad ofrece algo "mejor" que lo que el mercado proporciona.

13. Esto no tiene nada de inesperado. No tendría sentido, para un gobierno, crear una organización que suministre algo peor que lo que el mercado da. Tal organización no encontraría clientela si así ocurriese. Todos los interesados acudirían en tropel en busca de las mejores

² Prueba documental BRA-21, párrafos 98 a 101.

³ CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES, *Mensaje del Presidente correspondiente a 1995* ("Mensaje de la EDC"), página 4 (Prueba documental BRA-24).

condiciones ofrecidas por el mercado. Pero los clientes de la EDC -exportadores canadienses- no acuden al mercado. Acuden a la EDC, porque lo que allí encuentran es mejor que lo que ofrece el mercado. No hay ninguna otra razón válida para que recurran a los servicios de la EDC, y el Canadá no ha propuesto ninguna.

14. Los exportadores canadienses van a la EDC en busca de "contribuciones financieras" que están comprendidas en la alegación del Brasil sobre los programas "en sí mismos". La mayoría de esas contribuciones financieras, si no todas ellas, se proporcionan por la EDC a través de su "ventana de mercado". Analizaré esas contribuciones financieras en términos generales para examinar después el ejemplo concreto de las garantías de préstamo. A continuación examinaré por qué los servicios superiores que ofrece la EDC son contribuciones financieras comprendidas en la alegación del Brasil sobre la EDC "en sí misma". Todas esas contribuciones financieras otorgan beneficios "en sí mismas", están supeditadas *de jure* a la exportación, y en consecuencia están prohibidas.

A. Ventanas de mercado

15. Casi todas las contribuciones financieras de la Cuenta Mercantil de la EDC, ya se otorguen en forma de préstamos o de garantías de préstamo, son operaciones llamadas "de ventana de mercado". Esta cuestión ha sido analizada detenidamente en la primera comunicación escrita del Brasil. Son relativamente escasas las pruebas directas sobre la forma precisa en que funcionan las actividades de préstamo de la ventana de mercado de la EDC, habida cuenta de la resistencia del Canadá a facilitar informaciones.

16. Sin embargo, pueden hacerse varias puntualizaciones que demuestran que, siempre que la EDC actúa a través de la "ventana de mercado", otorga subvenciones a la exportación "en sí misma". En su carácter de organismo del Gobierno del Canadá, la EDC toma préstamos al tipo de interés de los créditos con garantía del Estado del Canadá, no paga ningún impuesto sobre sus rentas, y no se espera que distribuya dividendos. A pesar de este bajo costo inherente de sus fondos -del que no disfruta ninguna entidad comercial- la EDC no se considera obligada por las mismas disciplinas que el Acuerdo de la OCDE sobre Créditos a la Exportación impone a los organismos gubernamentales de crédito a la exportación de los demás Participantes. Mientras no otorgue apoyo por debajo de "los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en condiciones análogas y con una garantía análoga"⁴, la EDC se considera libre para desconocer las limitaciones que el Acuerdo de la OCDE impone a los organismos de crédito a la exportación. Entre otros puntos, no resulta claro cómo define el Canadá las expresiones "recientemente" y "análoga". El Canadá alega, en cambio, que la EDC funciona como una institución basada en el mercado en directa competencia con las instituciones financieras y los exportadores privados, incluyendo a los exportadores de países en desarrollo.

17. La EDC no actúa realmente como una institución financiera basada en el mercado. Por ejemplo, una institución financiera basada en el mercado no limitaría su apoyo a los exportadores canadienses, mientras que eso es exactamente lo que hace la EDC. Este comportamiento es característico de un organismo gubernamental de crédito a la exportación y no de un banco privado. Los accionistas de una institución financiera basada en el mercado le exigirían que apoyara cualquier operación y a cualquier cliente con independencia de su nacionalidad, siempre que considerara que la operación es suficientemente rentable. La EDC sólo apoya a canadienses con el objetivo de obtener "una ventaja competitiva para los exportadores canadienses, y no sólo una igualdad de condiciones".⁵

⁴ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (se han suprimido las cursivas).

⁵ Testimonio del Presidente de la EDC, Sr. Ian Gillespie, ante la Comisión Permanente de Asuntos Exteriores y Comercio Internacional, 6 de noviembre de 1997, página 15 (Prueba documental BRA-26).

Para lograr esa "ventaja competitiva", la EDC conserva su discrecionalidad y dispone del incentivo de trasladar a exportadores canadienses los beneficios del costo extraordinariamente bajo de sus fondos.

18. Los Estados Unidos, en el párrafo 5 de su comunicación presentada en calidad de terceros, confirman el argumento del Brasil de que las operaciones de la ventana de mercado están en gran medida libres de las limitaciones del mercado. Esas operaciones pueden "otorgar beneficios superando, aunque a veces sólo por un pequeño margen, lo que pueden ofrecer (o estar dispuestas a ofrecer) las instituciones financieras basadas únicamente en el mercado. Su capacidad de hacerlo explica su existencia, ya que, de lo contrario, *no habría ninguna razón para que existieran ventanas de mercado* paralelamente a los agentes privados del mercado financiero y aún sería menos lógico que los gobiernos limitaran sus actividades de ventana de mercado a sus nacionales".

19. La EDC y sus operaciones de ventana de mercado son, "en sí mismas", incompatibles con las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo sobre Subvenciones. La única razón de su existencia, y su única utilización lógica, consisten en suministrar lo que el mercado no da: un apoyo en condiciones mejores que las que de otro modo podría obtener en el mercado su clientela, formada por exportadores canadienses y sus clientes.

20. Por otra parte, los créditos a la exportación, en cualquier forma, también pueden otorgar un beneficio al reducir, si no eliminar, la necesidad que tiene el vendedor de bajar su precio para mantener la competitividad. Cuando los productos se venden a crédito, el costo total para el comprador es una combinación del precio de los bienes y el costo del crédito. Cuando los gobiernos suministran financiación a tipos inferiores a los que de otro modo podrían obtener las partes, también permiten que el vendedor mantenga el precio de los productos más alto que el que podrían tener de otro modo. En esta forma, puede considerarse que los créditos a la exportación otorgan un beneficio al vendedor de los productos en forma de sostenimiento del precio.

B. Garantías de préstamo

21. Las garantías de préstamo son un ejemplo concreto de los tipos de servicios financieros que ofrece la EDC. El Canadá ha reconocido que la EDC suministra garantías de préstamo a compradores de aeronaves de transporte regional canadienses.⁶ Las garantías de préstamo están mencionadas expresamente en el primer apartado del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 como "contribuciones financieras" en forma de "posibles transferencias directas de fondos o de pasivos".

22. Una contribución financiera otorga un "beneficio", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones, "si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado".⁷ Por definición, las garantías de préstamo de la EDC permiten que el receptor obtenga fondos en condiciones más favorables que las que podría lograr de otro modo en el mercado. El Canadá ha reconocido esto al indicar que "[e]n tales circunstancias, el banco prestatario establece las condiciones de financiación *teniendo en cuenta el riesgo del Gobierno de los Estados Unidos, y no el del prestatario*".⁸

⁶ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R (informe adoptado con las modificaciones del Órgano de Apelación el 20 de agosto de 1999), párrafos 6.99 y 6.100.

⁷ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R (informe adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 158.

⁸ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (informe adoptado con las modificaciones del Órgano de Apelación el 4 de agosto de 2000), anexo 1-2 (párrafo 36) (sin cursivas en el original).

23. La EDC, como agente del Gobierno del Canadá, suministra créditos con tipos de interés extremadamente favorables. Goza de una calificación crediticia AAA de Standard and Poor's y del Organismo de Calificación Crediticia del Japón, y Aa1 de Moody's.⁹ Los compradores de aeronaves de transporte regional canadienses no gozan de igual prestigio de solvencia. Incluso las grandes empresas internacionales de transporte aéreo, para no hablar de las empresas menores de transporte regional, no disfrutan de él. Por ejemplo, United Air Lines tiene una calificación crediticia Ba1 de Moody's y BB+ de Standard and Poor's. Una garantía de préstamo de la EDC permitiría a United gozar de los beneficios de la calificación AAA de la EDC, cosa que sin duda le ayudaría a obtener mejores condiciones de financiación que las que podría lograr por sí sola. De este modo, las garantías de la EDC otorgan "en sí mismas" un beneficio.

24. El Canadá afirma en su defensa -en el párrafo 84 de su primera comunicación escrita- que la EDC cobra comisiones por sus garantías. ¿Pero qué garantías? ¿Cuánto es su importe? ¿Cómo se determinan? ¿Qué clase de garantía compra esa comisión? Para acreditar su derecho a esta defensa, el Canadá debe demostrar como mínimo que las comisiones cobradas por la EDC a los compradores de aeronaves de transporte regional guardan proporción con las que cobran los garantes comerciales con calificación crediticia AAA a los compradores de aeronaves de transporte regional que desean beneficiarse de tal calificación de esos garantes. Además, aunque el Canadá pudiera demostrar que los compradores de aeronaves de transporte regional gozan de la misma calificación crediticia que el Estado canadiense, la garantía seguiría otorgando un beneficio mientras "haya una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por el gobierno la empresa que recibe la garantía y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno".¹⁰

25. Por último, no caben dudas serias de que las garantías de préstamo de la EDC están supeditadas o vinculadas a la exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones. El párrafo 1 del artículo 10 de la Ley de Fomento de las Exportaciones indica que la EDC "fue establecida ... con el propósito de apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para dedicarse a ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".¹¹

C. Servicios

26. Conforme al tercer apartado del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones, las contribuciones financieras pueden tomar la forma de "servicios que no sean de infraestructura general". La EDC presta diversos tipos de asistencia a la industria canadiense de las aeronaves de transporte regional y a sus compradores. Son ejemplos de ello el apoyo financiero de la EDC y sus paquetes de financiación para los compradores de aeronaves de transporte regional canadienses, así como las garantías de financiación y de préstamo.

27. El Canadá ha reconocido que la EDC suministra su apoyo en la financiación y sus paquetes de financiación en condiciones más favorables que las que el receptor podría obtener en el mercado. Según la EDC, "*complementa* a los bancos y demás intermediarios financieros" y absorbe riesgos para los exportadores canadienses "*más allá de lo que es posible* para otros intermediarios financieros".¹² Además, "el apoyo financiero de la EDC ofrece a los exportadores canadienses un *margen de acción*

⁹ EXPORT DEVELOPMENT CORPORATION ANNUAL REPORT 2000, página 41 (Prueba documental BRA-22).

¹⁰ Párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo sobre Subvenciones.

¹¹ Prueba documental BRA-17.

¹² *Mensaje de la EDC*, páginas 4 y 2 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-24).

cuando licitan en el exterior"¹³, lo cual -ha explicado el Canadá- se refiere a "la capacidad de los funcionarios de la EDC para reunir *paquetes financieros mejor estructurados ...*".¹⁴ Todos estos servicios (paquetes financieros que están mejor estructurados, asistencia que complementa o va más allá de la suministrada por los bancos comerciales, el apoyo que da un margen de acción) ofrecen, por definición, algo mejor que lo que pueden obtener los exportadores canadienses en el mercado. Por lo tanto, otorgan beneficios.

28. El Grupo Especial anterior que examinó el apoyo de la EDC *no constató*, como alega el Canadá en el párrafo 77 de su comunicación, que una determinación de existencia de beneficio "no puede basarse en un inferencia o una extrapolación realizada a partir de declaraciones de carácter general de la EDC o de sus funcionarios". El examen de los párrafos del informe *Canadá - Aeronaves* citados por el Canadá no revela ningún principio de esa clase. De cualquier modo, la alegación del Brasil en el caso anterior era que las declaraciones que acabo de leer indicaban que la EDC suministra tipos de interés más bajos que los que pueden obtenerse comercialmente, mientras que sus alegaciones en esta diferencia son más amplias. Estas declaraciones establecen, como mínimo, que la EDC -según su propio reconocimiento- presta "servicios" que son mejores que los que el receptor podría obtener en el mercado.

29. Con respecto a la supeditación a la exportación, vuelvo a remitirme al párrafo 1 del artículo 10 de la Ley de Fomento de las Exportaciones, que establece el mandato de la EDC respecto de la exportación.¹⁵

30. Por último, señor Presidente, deseo señalar que los argumentos que acabo de exponer caben igualmente en apoyo de una alegación sobre los programas "en su aplicación".

II. La Cuenta Mercantil de la EDC "en su aplicación"

31. Además de su impugnación contra la EDC "en sí misma", el Brasil impugna también la aplicación del programa de la EDC en varias operaciones sobre aeronaves de transporte regional. No habré de repetir, sin embargo, los detalles de cada una de las operaciones, que se analizan en los párrafos 43 y 59 de la primera comunicación escrita del Brasil.

32. Observará el Grupo Especial la declaración que figura en el párrafo 64 de la primera comunicación escrita del Canadá en el sentido de que la EDC no participó en la operación de Midway descrita en la comunicación del Brasil. Del mismo modo, en el párrafo 65 de su comunicación el Canadá afirma que la EDC no suministró garantías de préstamo para la operación de Comair que se describe en la comunicación del Brasil. El Brasil acepta la rectificación. Señalaremos, sin embargo, que el carácter no transparente de las operaciones de la EDC hace difícil, para los demás, obtener información sobre sus actividades. El grado de falta de transparencia que caracteriza las operaciones de la EDC puede apreciarse a través del hecho de que la mayor parte de la información citada por el Brasil en su primera comunicación acerca de las operaciones de la EDC provenía de fuentes de terceros países y no de fuentes canadienses.

33. Es significativo, sin embargo, que el Canadá no ha negado las alegaciones del Brasil acerca del apoyo de la EDC para las operaciones de Kendell y ASA, descritas también en los párrafos 43 y 59 de la primera comunicación del Brasil. Las pruebas analizadas en esa comunicación indican que la EDC proporcionó contribuciones financieras para esas operaciones a través de transferencias

¹³ WT/DS70/R, párrafo 6.57 (cita del ex Presidente de la EDC, Paul Labbé) (sin cursivas en el original).

¹⁴ WT/DS70/R, párrafo 9.163 (sin cursivas en el original).

¹⁵ Párrafo 1 del artículo 10 de la Ley de Fomento de las Exportaciones (Prueba documental BRA-17).

directas o indirectas de fondos o de pasivos. El apoyo de la EDC a esas operaciones correspondió a períodos que oscilaron entre [] años, que van más allá del plazo máximo de 10 años establecido en el Acuerdo de la OCDE.

34. Los tipos de interés de estas operaciones no se revelan en ninguna fuente pública de que el Brasil tenga conocimiento. Sin embargo, el Grupo Especial debe observar que el Canadá, en otros procedimientos, admitió que la Cuenta Mercantil de la EDC ha otorgado créditos a la exportación con tipos de interés fijos a tipos inferiores al mínimo del Acuerdo de la OCDE, es decir, el CIRR.¹⁶ La EDC no ha identificado las operaciones concretas, salvo para indicar que tuvieron lugar en algún momento posterior al 1° de enero de 1998.

35. Estas contribuciones financieras otorgan un beneficio. Como declaró el Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el hecho de que determinado tipo de interés neto esté por debajo del CIRR pertinente es "una indicación positiva" de que el tipo de interés determina "una ventaja importante" con arreglo al punto k) del Anexo I del Acuerdo sobre Subvenciones.¹⁷ Este razonamiento vale igualmente para las demás condiciones del Acuerdo de la OCDE, incluyendo sus plazos máximos de reembolso. Como se analiza en los párrafos 51 a 54 de la primera comunicación del Brasil, el apoyo a la exportación que otorga "una ventaja importante" siempre otorgará un beneficio, puesto que el punto k) y la norma de la "ventaja importante" sólo entran en juego cuando ya se ha demostrado la existencia de una subvención, que incluye un beneficio.

36. El Brasil ha identificado casos concretos en que la Cuenta Mercantil de la EDC ha proporcionado contribuciones financieras más allá del plazo máximo de reembolso de 10 años establecido en el Acuerdo de la OCDE y por debajo del tipo de interés del CIRR establecido por el Acuerdo. En palabras del Órgano de Apelación, el Brasil ha presentado "indicaciones positivas" de apoyo de la EDC en condiciones más favorables que las que el receptor podía obtener en el mercado. Si la posición del Canadá es que estas condiciones mejores que las de la OCDE son, sin embargo, "comerciales", recae en el Canadá la carga de probarlo.

37. Por último, con respecto a la supeditación a la exportación, vuelvo a remitirme al párrafo 1 del artículo 10 de la Ley de Fomento de las Exportaciones, que establece el mandato de la EDC en materia de exportación.

III. La Cuenta del Canadá "en sí misma"

38. Pasaré ahora a referirme a las alegaciones del Brasil contra el apoyo de la Cuenta del Canadá para las aeronaves de transporte regional. Parece ahora que la Cuenta del Canadá es el vehículo a través del cual el Canadá ha proporcionado la mayor parte de su apoyo a la operación de Air Wisconsin. Tal cosa no nos resultaba clara en la conferencia de prensa del Sr. Tobin, que sugería que el apoyo oficial del Canadá para esa operación adoptaba múltiples formas. Es más: en las consultas, los representantes del Canadá no pudieron o no quisieron decir nada más, sino que el apoyo se proporcionaría "probablemente" por la Cuenta del Canadá y no por la Cuenta Mercantil de la EDC.

39. El Grupo Especial que actuó conforme al párrafo 5 del artículo 21 en la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves* determinó que el Canadá no había cumplido las recomendaciones y resoluciones del OSD respecto de la Cuenta del Canadá. El Canadá no ha notificado ninguna nueva medida encaminada a poner la Cuenta del Canadá en conformidad con las disposiciones después de la adopción por el OSD de la resolución de ese Grupo Especial. No puede llamar mucho la atención en

¹⁶ WT/DS46/RW, anexo 1-4, página 82, respuesta del Canadá a la pregunta 4 a).

¹⁷ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/AB/R (informe adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 182.

tales condiciones, señor Presidente, que la Cuenta del Canadá siga siendo incompatible "en sí misma" con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones. Hemos pedido que el Grupo Especial efectúe una constatación que confirme este hecho.

40. Separadamente, el Brasil plantea los mismos argumentos sobre la incompatibilidad con el párrafo 1 a) del artículo 3 de los préstamos y garantías de la Cuenta del Canadá que respecto de los préstamos y garantías de la EDC. La Cuenta del Canadá suministra contribuciones financieras en forma de préstamos y garantías¹⁸, que son transferencias de fondos directas o posibles en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo sobre Subvenciones.

41. Cada vez que la Cuenta del Canadá otorga una garantía de préstamo, permite que su receptor obtenga fondos en condiciones más favorables que las que de otro modo podría lograr en el mercado. En palabras del propio Canadá, al describir las garantías de préstamo, "el banco prestamista establece las condiciones de financiación teniendo en cuenta el riesgo que supone [el gobierno garante], y no el prestatario".¹⁹ En el caso de la Cuenta del Canadá, una garantía daría lugar a que el prestamista estableciera condiciones teniendo en cuenta la calificación crediticia AAA del Gobierno del Canadá y no la calificación inferior del comprador de las aeronaves. El receptor obtiene un beneficio muy real y considerable gracias a la garantía de la Cuenta del Canadá.

42. Con respecto a la supeditación a la exportación, el párrafo 80 de la primera comunicación escrita del Brasil demuestra que sólo pueden obtener el apoyo de la Cuenta del Canadá las operaciones de exportación. El Grupo Especial de la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves* constató que la Cuenta del Canadá estaba supeditada *de jure* a la exportación.²⁰ El Canadá no ha introducido modificaciones en la Cuenta del Canadá que afecten a esa constatación.

43. Hemos demostrado los tres elementos de una alegación de subvenciones a la exportación prohibidas. El Grupo Especial, por lo tanto, debería llegar a la conclusión de que los préstamos y garantías de la Cuenta del Canadá son "en sí mismos" subvenciones a la exportación prohibidas.

IV. La Cuenta del Canadá "en su aplicación"

44. El Brasil también impugna la forma en que se aplica la Cuenta del Canadá, que queda ilustrada por la operación con Air Wisconsin. Los hechos referentes a la participación de la Cuenta del Canadá en esa operación están descritos en la primera comunicación escrita del Brasil. Lamentablemente, no fueron suministrados por el Canadá al Brasil el 25 de junio de 2001. De cualquier modo, a través de la Cuenta del Canadá se suministra una contribución financiera en forma de préstamo (o la parte de crédito de un arrendamiento financiero respaldado conforme al mecanismo estadounidense) en condiciones que el Ministro de Industria del Canadá describió en los siguientes términos:

Lo que estamos haciendo aquí es utilizar la capacidad de endeudamiento y la capacidad del Gobierno para ofrecer un tipo de interés más favorable para un préstamo que el que de otro modo podría lograr Bombardier.²¹

¹⁸ EDC SUMMARY REPORT TO TREASURY BOARD ON CANADA ACCOUNT OPERATIONS FISCAL YEAR 1998/1999, página 4 (Prueba documental BRA-46). Véase también el sitio Web de la EDC, "How We Work" (Prueba documental BRA-16).

¹⁹ WT/DS46/RW, anexo 1-2 (párrafo 36).

²⁰ WT/DS70/R, párrafo 9.230.

²¹ Transcripción de la conferencia de prensa del Ministro de Industria Brian Tobin de 10 de enero de 2001, párrafo 20 (Prueba documental BRA-21).

45. El Canadá no controvierte que el apoyo de la Cuenta del Canadá para la operación de Air Wisconsin otorga un beneficio, ni que ese apoyo está supeditado *de jure* o *de facto* a la exportación. En cambio, aduce que sus actos están justificados en virtud de la "cláusula de resguardo" incluida en el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación anexa al Acuerdo sobre Subvenciones. Concretamente, el Canadá alega que "se limita a igualar la oferta del Brasil de forma compatible con las 'disposiciones relativas al tipo de interés' del Acuerdo [de la OCDE]".²²

46. El problema que se plantea con este argumento, como dije al comienzo, es que no existe ninguna oferta del Brasil que el Canadá pudiera igualar. Sólo hay una oferta de Embraer. El Acuerdo permite igualar únicamente los créditos ofrecidos con apoyo oficial, y no los créditos ofrecidos privadamente. Además, aunque se hubieran ofrecido créditos oficiales -lo que no ocurrió- el Grupo Especial de la anterior diferencia del asunto *Canadá - Aeronaves* que actuó conforme al párrafo 5 del artículo 21 precisó que las disposiciones sobre igualación no pueden utilizarse por Miembros de la OMC para justificar una subvención prohibida. Por último, aunque pudiera recurrirse a las disposiciones sobre igualación, el Canadá no "realizó todos los esfuerzos posibles para verificar" la existencia de apoyo oficial en la oferta de Embraer a Air Wisconsin. No dirigió ninguna consulta al Brasil, cosa que estaba obligado a hacer, según consideramos, por el artículo 53 del Acuerdo.

B. El Canadá ofreció a Air Wisconsin condiciones más favorables

47. Por añadidura, aunque la igualación permitiera a un Miembro conservar su posibilidad de recurrir a la "cláusula de resguardo" del punto k) para amparar un apoyo que no está en conformidad con las disposiciones del Acuerdo de la OCDE relativas a los tipos de interés, y el Canadá hubiera cumplido el requisito de "realizar todos los esfuerzos posibles para verificar" que se había otorgado apoyo oficial, el Canadá no igualó la oferta de Embraer. Por el contrario, al hacer una igualación "no idéntica"²³, parece claro que el Canadá ofreció a Air Wisconsin condiciones más favorables que las ofrecidas por Embraer. Bombardier, después de todo, obtuvo el contrato.

48. Señor Presidente: me proponía comparar aquí las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin con las condiciones de la venta y financiación que le suministraron Bombardier y el Canadá. Pero el Canadá no comunicó al Brasil el 25 de junio de 2001 las condiciones de la operación con Air Wisconsin; y, como ya hemos indicado, el Brasil solicita que el Grupo Especial extraiga la correspondiente inferencia desfavorable de la omisión por el Canadá de cumplir las instrucciones del Grupo Especial, así como de su incumplimiento del párrafo 1 del artículo 18 del ESD.

49. Si existe alguna duda a ese respecto, permítaseme aclarar que absolutamente toda la información suministrada por el Brasil es altamente delicada y confidencial.

V. *Investissement Québec* "en sí misma"

50. Pasaré ahora a referirme a las alegaciones del Brasil acerca del apoyo prestado por *Investissement Québec* para aeronaves de transporte regional "en sí misma". Como señaló el Brasil en su primera comunicación escrita²⁴, *Investissement Québec* proporciona a las empresas apoyo en múltiples formas que constituyen contribuciones financieras. Entre ellas figuran garantías de

²² Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 48.

²³ *Ibid.*, párrafo 46 y nota 36.

²⁴ Primera comunicación escrita del Brasil, párrafos 84 a 86.

préstamo, garantías de compensación de pérdidas iniciales para inversores de capital, y "cualquier otra forma de intervención prevista en ... el plan de actividades [de *Investissement Québec*]"²⁵.

51. Durante las consultas, el Canadá no pudo o no quiso informar al Brasil sobre la forma en que *Investissement Québec* suministraba apoyo para la operación de Bombardier con Air Wisconsin. En realidad, los representantes del Canadá nos dijeron que no estaban dispuestos siquiera a discutir el tema de *Investissement Québec*, un programa señalado claramente en la solicitud de consultas formulada por el Brasil.

52. En su primera comunicación, el Canadá pone gran empeño en declarar que *Investissement Québec* "nunca ha proporcionado garantías de valor residual" para ventas de aeronaves Bombardier.²⁶ Sin embargo, el Canadá no niega que *Investissement Québec* ha prestado un considerable apoyo a Bombardier en general, y en la operación con Air Wisconsin en particular. En realidad, el Canadá reconoce que si Air Wisconsin opta por estructurar la operación [], "... respecto de [] aeronaves, el Gobierno de Quebec proporciona [] una garantía []".²⁷ Esta garantía está prevista en el párrafo 1 del artículo 28 de la Ley sobre IQ. Además, el Canadá no niega que en 1996 *Investissement Québec* "creó un programa quinquenal de 450 millones de dólares para otorgar garantías de préstamo a clientes de Bombardier" y que el gabinete provincial aprobó recientemente "otros 76 millones de dólares" con ese fin.²⁸

53. Como señala el Canadá en su primera comunicación, "el suministro de estas garantías por un gobierno o un organismo público es una posible transferencia directa de fondos o de pasivos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC y, por lo tanto, constituiría una 'contribución financiera'"²⁹.

54. Estas garantías también otorgan un beneficio. Como se analizó antes en relación con la Cuenta del Canadá, cada vez que *Investissement Québec* otorga una garantía a un comprador, esa garantía permite que el receptor tome fondos en préstamo basándose en la calificación crediticia del Gobierno de Quebec. Esto se debe a que la calificación crediticia del Gobierno de Quebec es como mínimo A+. Tal calificación es invariablemente superior a la de prácticamente cualquier comprador comercial, sobre todo de aeronaves de transporte regional. Las garantías otorgadas por *Investissement Québec* otorgan, de este modo, un beneficio importante porque permiten a las empresas que adquieren aeronaves Bombardier tomar préstamos con tipos de interés más favorables que los que podrían obtener de otro modo en el mercado.

55. Como en el caso de la EDC, el Canadá intenta nuevamente defender a *Investissement Québec* aduciendo que cobra una comisión por sus garantías. Pero el Canadá omite una vez más exponer la cuantía de esas comisiones, e incluso la forma en que se establecen. De este modo, recae en el Canadá la carga de la prueba en cuanto a acreditar que esas supuestas comisiones afectan al beneficio que otorga la garantía de *Investissement Québec* a las empresas compradoras.

²⁵ Ley sobre *Investissement Québec* y *Garantie-Québec*, artículo 25 (Prueba documental BRA-18).

²⁶ Primera comunicación escrita del Canadá, nota 80 de pie de página.

²⁷ Primera comunicación escrita del Canadá, nota 37 de pie de página.

²⁸ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9).

²⁹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 87.

56. El Canadá alega también que el apoyo de IQ no está supeditado a la exportación porque se otorga para ventas dentro del Canadá, fuera de Quebec. El punto de vista del Canadá es equivocado y al mismo tiempo subvierte las disciplinas del Acuerdo en materia de subvenciones a la exportación.

57. Permítaseme explicar en primer lugar por qué es equivocado el punto de vista del Canadá. El párrafo 12 del artículo XXIV del GATT de 1947 obliga a las partes contratantes a lograr que, dentro de su territorio, los gobiernos o autoridades regionales o locales observen las disposiciones del GATT. Esta prescripción está incorporada ahora en el GATT de 1994 de la OMC. Además, el *Entendimiento relativo a la interpretación del artículo XXIV*, que forma parte del GATT de 1994, dispone que cada Miembro es plenamente responsable de la observancia de todas las disposiciones del GATT de 1994, "y tomará las medidas razonables que estén a su alcance para garantizar su observancia por los gobiernos y autoridades regionales y locales dentro de su territorio". El *Entendimiento* especifica a continuación que si las "medidas razonables" no bastan para eliminar una medida que constituye infracción, "serán aplicables las disposiciones relativas a la compensación y a la suspensión de concesiones o de otras obligaciones".

58. Los Miembros de la OMC son responsables de las medidas adoptadas por sus autoridades regionales o locales. En este caso, ello significa que a los efectos de la OMC una medida adoptada por Quebec es, en realidad, una medida adoptada por el Canadá. La cuestión, por lo tanto, es la siguiente: ¿puede el Canadá convertir una subvención, que en sí misma está supeditada a los resultados de exportación, en una subvención que no lo está por el hecho de establecer que el producto subvencionado puede venderse en una parte de su territorio, que no es la totalidad de él?

59. La designación por el Canadá de una parte de su territorio -en este caso, Quebec- como excluida de la subvención tiene el efecto inevitable de acentuar el incentivo otorgado a los productores para exportar, y la probabilidad de que lo hagan, porque no cuentan con la totalidad de su territorio nacional. El Canadá parece dar a entender que, como 9 de sus 10 provincias siguen siendo mercados habilitados para los productos que reciben la subvención, con ello se acerca bastante a la totalidad de las 10. Pero, si un Miembro puede excluir una provincia, ¿por qué no dos? ¿Por qué no tres? ¿Por qué no nueve?

60. ¿Estaría de acuerdo el Canadá en aplicar su posición a la subvención del PROEX si el Brasil estableciera que en una parte del territorio brasileño se puede obtener el apoyo a los tipos de interés respecto de las aeronaves de transporte regional? ¿Estaría dispuesto el Canadá a admitir tal cosa si el Brasil designara una pequeña aldea de la Amazonia, sin aeropuerto, como territorio nacional habilitado a los efectos de la subvención?

61. Si la respuesta es negativa, ¿dónde se ha de trazar la línea divisoria? El procedimiento de solución de diferencias de la OMC no se presta para determinar qué parte de un territorio nacional tiene que poder recibir un producto subvencionado para que la subvención no quede limitada a la exportación. No cabe duda de que existe una gran diferencia entre una pequeña aldea y la totalidad de un país con excepción de una sola provincia o Estado; pero ¿dónde ha de trazarse la línea divisoria?

62. Es evidente que no hay modo de trazarla en forma aceptable; y esto demuestra hasta qué punto la posición del Canadá subvierte las disciplinas de la OMC en materia de subvenciones. Si para eliminar la supeditación a los resultados de exportación bastara que se habilitase una parte, y no la totalidad del territorio de un Miembro para recibir los productos subvencionados, lo probable es que no tardarían en designarse muchos pequeños territorios de los países. El Brasil, sostiene, por lo tanto, que las garantías de IQ están supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación.

VI. Investissement Québec "en su aplicación"

63. Además de su impugnación de *Investissement Québec* "en sí misma", el Brasil impugna también su aplicación a operaciones sobre aeronaves de transporte regional en apoyo de la venta de aeronaves de Bombardier a Air Wisconsin.

64. Como ya he señalado, el portavoz de IQ, Sr. Jean Cyr, indicó que *Investissement Québec* estableció un fondo quinquenal de 450 millones de dólares para otorgar garantías a los clientes de Bombardier. El Sr. Cyr informó también de que cuando Bombardier se dirigió al Gobierno de Quebec procurando mayor apoyo para su venta a Air Wisconsin, en diciembre de 2000, quedaban sin usar unos 150 de los 450 millones de dólares del fondo. Respondiendo al pedido concreto de ayuda de Bombardier, el gabinete provincial aprobó un aumento de 76 millones de dólares para apoyar la venta a Air Wisconsin. El resultado fue que se otorgaron 226 millones de dólares para apoyar la exportación destinada a Air Wisconsin.

65. El Canadá no ha negado que *Investissement Québec* suministra garantías. En el párrafo 87 de su primera comunicación escrita, el Canadá señala que el Brasil sólo se refirió a garantías de préstamo y ha confirmado que las garantías de préstamo constituyen contribuciones financieras a los efectos del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

66. El Canadá tampoco ha negado que *Investissement Québec* otorgó subvenciones para apoyar la venta a Air Wisconsin. En realidad, en la nota 37 de pie de página de su primera comunicación escrita, el Canadá señala que si [], el Gobierno de Quebec proporciona [] una garantía [] de cada aeronave". Este no es el único ejemplo de aplicación concreta del apoyo de *Investissement Québec* a las exportaciones de Bombardier. En el párrafo 90 de la primera comunicación escrita del Brasil se analiza otro ejemplo.

67. El Canadá ha adoptado la posición de que las garantías suministradas por Quebec a través de *Investissement Québec* para apoyar las ventas de Bombardier no son subvenciones, basándose en que no otorgan beneficio y no son subvenciones a la exportación, porque no están supeditadas a los resultados de exportación. Me ocuparé por separado de cada uno de estos puntos.

68. Con respecto al beneficio, como ya he señalado, las garantías suministradas por *Investissement Québec* se basan en la calificación crediticia de la Provincia de Quebec y no en la calificación crediticia del prestatario. No cabe duda de que esas garantías de préstamo otorgan un beneficio.

69. Por otra parte, con respecto a la operación de Air Wisconsin, el Canadá dijo en el párrafo 2 de su primera comunicación escrita que su oferta de financiación a Air Wisconsin se efectuó para igualar lo que presumía que era una financiación en condiciones inferiores al nivel del mercado, apoyada por el Brasil, para aeronaves Embraer. Como confirmó el Canadá en la nota 37 de pie de página, el apoyo del Gobierno de Quebec estaba incluido en esa operación. Por lo tanto, está claro que el Gobierno de Quebec también prestaba un apoyo destinado a igualar la financiación supuestamente apoyada por el Brasil, inferior al nivel de mercado. Como ya he señalado, no existía ninguna financiación para igualar, inferior al nivel del mercado y ofrecida con apoyo oficial. El resultado es que la subvención suministrada por la Cuenta del Canadá otorgó un beneficio y, del mismo modo, la subvención otorgada por Quebec a través de *Investissement Québec* otorgó un beneficio.

70. Con respecto a la supeditación a los resultados de exportación, ya me he referido a esa cuestión en términos generales. Las garantías de *Investissement Québec* son subvenciones a la exportación porque están supeditadas a los resultados de exportación. Con respecto a la operación de Air Wisconsin, esa supeditación es aún más evidente. El Sr. Cyr confirmó que el gabinete provincial sólo decidió aprobar un aumento de fondos después de que Bombardier "vino y nos comunicó que estaba negociando este gran negocio con Air Wisconsin, que requeriría" más que los 150 millones de dólares que quedaban. Air Wisconsin, desde luego, es una empresa de aviación estadounidense. En realidad, todos los aviones de reacción regionales canadienses fabricados en Quebec han sido exportados, no sólo fuera de Quebec, sino fuera del Canadá. El Gobierno de Quebec sabía también que Bombardier estaba compitiendo con Embraer por el contrato y consideraba que Bombardier estaba compitiendo con una financiación apoyada por el Brasil e inferior a las condiciones de mercado. Los fondos complementarios que pedía Bombardier fueron aprobados por el gobierno

provincial para que Bombardier pudiese obtener el contrato con Air Wisconsin. Por consiguiente, la subvención suministrada para apoyar la venta de Bombardier a Air Wisconsin estaba claramente vinculada a las exportaciones y, por lo tanto, estaba supeditada a los resultados de exportación.

71. Por último, y siempre en relación con IQ, tengo que admitir, señor Presidente, que estoy un tanto confundido. Hace un momento mencioné la declaración del portavoz de IQ, Sr. Cyr, de que en 1996 el fondo provincial de inversiones creó un programa quinquenal de 450 millones de dólares para suministrar garantías de préstamo a los clientes de Bombardier. El Sr. Cyr declaró seguidamente que se habían utilizado unos 300 millones de dólares de ese fondo cuando Bombardier se dirigió a IQ, el 20 de diciembre de 2000, y "dijo que estaban negociando este gran negocio con Air Wisconsin, que requeriría" más que los 150 millones de dólares que quedaban. Esta declaración figura en la Prueba documental BRA-9. La declaración del Sr. Cyr parece confirmada por una publicación de 17 de junio de 1995 según la cual Brit Air, una empresa compradora de aviones de reacción regionales de Bombardier, obtuvo la asistencia de ésta, de un banco francés y de la *Société de Développement Industriel du Québec* (SDI) para completar la financiación.³⁰ El texto correspondiente del anuncio, que hemos distribuido como prueba documental, dice así: "Chaque Regional Jet coûte 20 millions de dollars, une fois aménagé à l'intérieur. Compte tenu de son prix, Brit Air a obtenu l'assistance de la société Bombardier, celle d'une banque française, de même que celle de la Société de développement industriel du Québec (SDI) pour compléter le financement."

72. Sin embargo, en el párrafo 117 de la segunda comunicación escrita del Canadá, de 4 de diciembre de 1998, presentada en el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Canadá declaró que *ninguna* de las garantías o actividades de financiación correspondientes al criterio de "desarrollo de las exportaciones" de la SDI (que se convirtió en IQ en 1998) se relacionaba con el sector de las aeronaves civiles.³¹ Sobre la base de esa declaración, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*, en el párrafo 9.275 de su informe, constató que "el Brasil no ha aportado ninguna prueba que demuestre que el IQ ha otorgado asistencia al sector de las aeronaves de transporte regional. Por lo tanto, no hay fundamento para establecer una presunción *prima facie* de que se ha otorgado asistencia en el marco del IQ a la rama de producción de aeronaves de transporte regional".³² Señor Presidente: estas declaraciones nos parecen contradictorias. El Brasil agradecería que el Canadá aclarase esta aparente contradicción e informara al Grupo Especial si IQ, en realidad, ha sido usada o no alguna vez para prestar asistencia al sector canadiense de las aeronaves de transporte regional, antes del 4 de diciembre de 1998 y, desde luego, después de esa fecha.

VII. Conclusión

73. Señor Presidente: por todas estas razones, el Brasil pide que el Grupo Especial llegue a la conclusión de que la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ, "en sí mismas" y "en su aplicación", son subvenciones a la exportación prohibidas. Procuraremos ahora responder a cualquier pregunta que deseen ustedes formularnos.

³⁰ Prueba documental BRA-52.

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

ANEXO A-8

RESPUESTA DEL BRASIL A LA DECLARACIÓN ORAL DEL CANADÁ RELATIVA A LAS CUESTIONES DE COMPETENCIA PRONUNCIADA EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(28 de junio de 2001)

1. En la reunión del Grupo Especial del 27 de junio de 2001, el Brasil indicó que deseaba referirse a algunas de las cuestiones planteadas por el Canadá en su declaración oral sobre cuestiones de competencia.
2. El Canadá alega que tres casos de "incoherencia" entre la primera comunicación escrita del Brasil y su respuesta del 22 de junio de 2001 a la comunicación preliminar del Canadá de fecha 18 de junio de 2001 acerca de la competencia del Grupo Especial, han creado confusión en cuanto al alcance de las reclamaciones del Brasil. El examen de esos tres casos revela que no hay tales incoherencias.
3. Antes de pasar revista a esos tres supuestos casos de incoherencia entre dos de sus comunicaciones, sin embargo, el Brasil señala que esas incoherencias no tienen nada que ver con el requisito de especificar "medidas concretas" del párrafo 2 del artículo 6 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"). El párrafo 2 del artículo 6 se refiere sólo a las medidas concretas en litigio de la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial. Así como el Brasil no puede, como sostiene el Canadá, utilizar sus comunicaciones subsiguientes para "remediar" deficiencias de su solicitud de establecimiento de un grupo especial¹, tampoco puede el Canadá utilizar esas comunicaciones subsiguientes para crear deficiencias.
4. En sus alegaciones concretas, el Canadá señala primero en el párrafo 22 de su declaración oral sobre competencia, una supuesta incoherencia entre el párrafo 78 de la primera comunicación escrita del Brasil, y el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio. El párrafo 78 de la primera comunicación escrita del Brasil afirma que la "Cuenta del Canadá ofrece ... seguros de créditos a la exportación, servicios de financiación, seguros de resultados y seguros de riesgo político", y señala que esas cuatro categorías de apoyo constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a)1) del artículo 1 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC"). Esta afirmación fáctica es exacta, y no afirma que todas esas formas de "contribuciones financieras" sean el objeto de la reclamación del Brasil con respecto a la Cuenta del Canadá.
5. Por otro lado, en el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio se indica cuáles de esas formas concretas de "contribuciones financieras" no están comprendidas en sus reclamaciones. Como se indicó en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las alegaciones del Brasil contra la Cuenta del Canadá están limitadas a la "financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés" para la rama de producción de aeronaves de transporte regional.
6. Segundo, en el párrafo 23 de su declaración oral relativa a la competencia, el Canadá señala una supuesta incoherencia entre el párrafo 40 de la primera comunicación escrita del Brasil, y el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio. En el párrafo 40 de su primera comunicación escrita, el Brasil afirma que "la EDC ofrece una amplia gama de servicios financieros", entre ellos "seguros de créditos, servicios de financiación, garantías de obligaciones, seguros contra

¹ Declaración oral del Canadá relativa a cuestiones de competencia, 27 de junio de 2001, párrafos 15, 18, 21, 22.

los riesgos políticos y capital". Afirma también que todas estas actividades constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. También en este caso se trata de una afirmación fáctica exacta, y no afirma que todas esas formas de "contribuciones financieras" sean el objeto de las reclamaciones del Brasil con respecto a la EDC.

7. Por el contrario, en el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio se indica cuáles de esas formas concretas de "contribuciones financieras" no están comprendidas en sus reclamaciones. Como se indicó en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las alegaciones formuladas por el Brasil contra la Cuenta del Canadá están limitadas a la "financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés" para la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

8. Tercero, en el párrafo 24 de su declaración oral relativa a jurisdicción, el Canadá señala una supuesta incoherencia entre el párrafo 92 de la primera comunicación escrita del Brasil, y el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio. En el párrafo 92 de su primera comunicación escrita, el Brasil afirma que IQ proporciona préstamos, garantías ("suretyship") y "otras formas de intervención previstas en su plan comercial". En el párrafo 92 también se afirma que todos esos tipos de apoyo constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Esta es una afirmación fáctica exacta, y no afirma que todos los tipos de préstamos o "surety" de IQ sean el objeto de la reclamación del Brasil con respecto a IQ.

9. Por otro lado, en el párrafo 24 de la respuesta del Brasil de fecha 22 de junio se indica cuáles de esas formas concretas de "contribuciones financieras" no están comprendidas en sus reclamaciones. Como se indicó en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, las alegaciones del Brasil contra IQ están limitadas a las "garantías de préstamos, las garantías de acciones, las garantías del valor residual y 'garantías de compensación de pérdidas iniciales'" para la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

10. El Brasil entiende que los términos "garantías" y "suretyship" no son necesariamente sinónimos en la esfera de los créditos a la exportación. Como se ha señalado, la reclamación del Brasil se limita a las diversas formas de garantías enumeradas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial. En la medida en que "suretyship" sea otro término para esas garantías, la declaración del Brasil en el párrafo 24 de su respuesta del 22 de junio de que no impugna la "suretyship" puede estar mal ubicada. La intención del Brasil era ilustrar un tipo de garantía no cubierta en sus reclamaciones ("garantías de tipo de cambio").

11. La principal queja del Canadá es que la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial es demasiado amplia. En su declaración oral relativa a la competencia, por ejemplo, el Canadá se queja de "la redacción muy general de la petición del Brasil".² Esta queja es infundada. En ninguna parte del párrafo 2 del artículo 6 del ESD se indica que las reclamaciones del Brasil deban ser limitadas. El Brasil tenía derecho a hacer, en su petición de establecimiento de un grupo especial, reclamaciones amplias contra la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ. El Brasil tiene derecho a mantener esas reclamaciones durante todas las actuaciones. El Brasil también tiene el derecho de precisar esas reclamaciones si los hechos, a medida que se desarrollan, imponen esa necesidad.³

12. De hecho, como se señala en el párrafo 32 de su declaración en la primera reunión del Grupo Especial, el Brasil aceptó de buena fe la corrección del Canadá de que la EDC no participó en las

² Declaración oral del Canadá relativa a cuestiones de competencia, 27 de junio de 2001, párrafo 34.

³ Por ejemplo, como se señaló en el párrafo 32 de su declaración en la primera reunión del Grupo Especial, el Brasil acepta de buena fe la corrección del Canadá de que la EDC no participó en las transacciones de Comair y Midway. Esa es información que pudo haber sido suministrada al Brasil durante las consultas, pero no lo fue. No obstante, tras haber tomado conocimiento de esa información, el Brasil ha precisado su reclamación en la forma correspondiente.

transacciones de Comair y Midway y precisó el alcance de su reclamación en la forma correspondiente. Además, la observación del Canadá relativa a la comunicación de tercero de las CE y las repercusiones del empleo de la frase "incluidos, entre otros", con la que "se pretende abarcarlo todo", está fuera de lugar.⁴ El Brasil no ha afirmado su derecho a ampliar, y de hecho no ha ampliado sus reclamaciones más allá de las formas concretas de créditos a la exportación de la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ enunciadas en su petición de establecimiento de un grupo especial.

13. Además, la amplitud de las reclamaciones del Brasil se debe a la falta de información sobre la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ. El Canadá no ha notificado ninguna de estas medidas con arreglo al artículo 25 del Acuerdo SMC.⁵ El Canadá también se negó a examinar las condiciones de su apoyo a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional por conducto de la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ durante las consultas con el Brasil el 21 de febrero de 2001. El Canadá tampoco respondió por escrito o en forma oral a la lista de preguntas que le planteó el Brasil durante las consultas.⁶ Las acciones del Canadá fueron contrarias a la disposición del Órgano de Apelación de que las partes deben "exponer claramente" sus alegaciones y los elementos de hecho relacionados con ellas, "en las consultas y en las reuniones más formales del procedimiento de los grupos especiales".⁷ El Canadá no puede abstenerse de notificar sus medidas, negarse a responder en las consultas sobre esas medidas, y luego objetar que las reclamaciones del Brasil sobre esas medidas son tan "vagas y redactadas en forma tan general" que disminuyen la capacidad del Canadá para defenderse. Si se aceptara esta objeción, un Miembro demandado no "expondría claramente" sabiendo que eso facilitaría una impugnación de competencia basada en que el Miembro demandante no ha observado las disposiciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

14. La petición del Brasil de establecimiento de este Grupo Especial se ajusta a las disposiciones del párrafo 2 del artículo 6, como lo expuso claramente el Órgano de Apelación en *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos*.⁸ Figura por escrito. Indica que se celebraron consultas. Identifica las medidas de que se trata como tipos concretos de créditos a la exportación proporcionados por tres programas canadienses: EDC, Cuenta del Canadá e IQ. Por último, proporciona un breve resumen de los fundamentos jurídicos de la reclamación del Brasil, es decir, que esos tres programas, y las transacciones concretas que se realizan de conformidad con ellos, constituyen subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. Por estas razones, el Brasil pide al Grupo Especial que rechace la alegación del Canadá de que ciertas reclamaciones del Brasil no están comprendidas en la competencia del Grupo Especial.

⁴ Declaración oral del Canadá relativa a cuestiones de competencia, 27 de junio de 2001, párrafo 30.

⁵ El Grupo Especial que entendió en *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* reconoció las dificultades probatorias de los demandantes "especialmente cuando los detalles de la supuesta subvención no han sido (sic) notificados de conformidad con el artículo 25 del Acuerdo SMC ..." WT/DS70/R (adoptado en la forma modificada por el Órgano de Apelación, 20 de agosto de 1999), párrafo 9.53.

⁶ Prueba documental BRA-1.

⁷ *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R (19 de diciembre de 1997) (adoptado el 16 de enero de 1998), párrafo 94.

⁸ WT/DS98/AB/R (adoptado el 14 de diciembre de 1998), párrafo 120.

ANEXO A-9

RESPUESTAS DEL BRASIL A PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU PRIMERA REUNIÓN

(6 de julio de 2001)

Preguntas a las partes – 29 de junio de 2001

ESTAS PREGUNTAS ESTÁN DESTINADAS A FACILITAR LA LABOR DEL GRUPO ESPECIAL Y NO IMPLICAN PREJUZGAR EN MANERA ALGUNA LO QUE HA DE CONSTATAR EL MISMO EN RELACIÓN CON EL ASUNTO QUE LE HA SIDO SOMETIDO. TAMPOCO IMPLICAN PREJUZGAR NADA QUE PUEDA RESOLVER EL GRUPO ESPECIAL CON RESPECTO A SU COMPETENCIA.

SÍRVANSE ADVERTIR QUE EL GRUPO ESPECIAL UTILIZA LAS EXPRESIONES "EN SÍ MISMO" Y " SU APLICACIÓN" PORQUE ÉSTAS SON UTILIZADAS POR LAS PARTES. LA UTILIZACIÓN POR EL GRUPO ESPECIAL DE ESTAS EXPRESIONES NO INDICA EN MANERA ALGUNA CUÁLES SON LAS OPINIONES DEL GRUPO ESPECIAL SOBRE LA IDENTIDAD DE LAS MEDIDAS CONCRETAS EN LITIGIO.

Preguntas formuladas a ambas partes

1. ¿Cuál es, si existe, el efecto que tienen como precedente las constataciones formuladas por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá – Aeronaves* (DS70) en el examen por este Grupo Especial de las alegaciones del Brasil acerca de los programas de la Cuenta del Canadá y de la EDC en sí mismos? ¿Cuál es, si existe, el efecto que tienen como precedente las constataciones formuladas por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá – Aeronaves* (DS70) sobre las disposiciones relativas a la igualación del Acuerdo de la OCDE de conformidad en el punto k) de la Lista ilustrativa del Acuerdo SMC?

Los informes de los grupos especiales carecen de efectos como precedentes jurídicos. Por consiguiente, el Grupo Especial que se ocupa de este asunto está plenamente facultado para examinar las alegaciones brasileñas relativas a los programas de la Cuenta del Canadá y la EDC "en sí mismos". La jurisdicción y competencia del Grupo Especial para examinar esos programas en sí mismos y formular las constataciones apropiadas no son ni pueden ser afectadas por el hecho de que los mismos programas fueran impugnados en sí mismos en un asunto anterior.

El Grupo Especial está facultado para examinar las constataciones del Grupo Especial del asunto DS70 con respecto a la Cuenta del Canadá y la EDC, y a juicio del Brasil debe hacerlo. Como es natural, el Grupo Especial puede disentir de alguna de las constataciones formuladas en el informe DS70. Por otro lado, puede decidir que las constataciones y las conclusiones de hecho y de derecho formuladas por el Grupo Especial del asunto DS70 son útiles para sus análisis de las alegaciones formuladas por el Brasil en las presentes actuaciones.

De manera análoga, con respecto a las disposiciones del Acuerdo de la OCDE relativas a la igualación, examinadas con arreglo al punto k), este Grupo Especial puede coincidir con las conclusiones del Grupo Especial del asunto DS70, pero ello no es forzoso. A juicio del Brasil, aunque evidentemente el Grupo Especial podría disentir de algunas de las constataciones formuladas en DS70 con respecto a las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE, hallará probablemente tales constataciones útiles para su análisis de los argumentos brasileños en el sentido de que recurrir a las disposiciones sobre igualación del Acuerdo no implica estar "en conformidad" con "las disposiciones relativas al tipo de interés" a los efectos del segundo párrafo del punto k).

En la respuesta a la pregunta 2 *infra*, se examinan más ampliamente cuestiones que tienen pertinencia para la presente pregunta.

2. ¿Es competente este Grupo Especial para examinar las alegaciones formuladas por el Brasil acerca de los programas de la Cuenta del Canadá y de la EDC en sí mismos? En particular ¿es aplicable en el presente asunto el principio de la *res judicata* o un principio análogo, de manera que excluya el examen por el Grupo Especial de cuestiones que hayan sido anteriormente objeto de una resolución de otro Grupo Especial?

El Grupo Especial tiene competencia para examinar las alegaciones del Brasil relativas a la Cuenta del Canadá y la EDC en sí mismas. Ni el principio de la *res judicata* ni ningún principio análogo que pueda ser aplicable en el presente asunto excluye el examen por el Grupo Especial de cuestiones que puedan haber sido previamente resueltas por otro grupo especial de la OMC. Esto es así, aunque los programas puedan no haber cambiado –en los textos oficiales– desde que fueron examinados por última vez por un grupo especial de la OMC, por las razones que se exponen a continuación.

En las actuaciones del asunto DS70 el Grupo Especial no declaró que la EDC era compatible con el Acuerdo SMC. Declaró que "el Brasil no había demostrado que el programa de la EDC en sí mismo *orden[ase]* la concesión de subvenciones" y, por tal razón, el Grupo Especial "no pod[ía] formular ninguna constatación sobre el programa de la EDC *per se*".¹ Así pues, el Grupo Especial del asunto DS70 constató que las pruebas aportadas por el Brasil eran insuficientes. En otras palabras, el Grupo Especial no constató que la EDC tenía carácter discrecional: constató que el Brasil no había probado que tenía carácter obligatorio.

En el presente asunto, además de las pruebas antes presentadas, el Brasil ha presentado nuevas pruebas, y nuevos argumentos basados en esas nuevas pruebas. El Grupo Especial del asunto DS70 no disponía de esas pruebas y de esos nuevos argumentos. Por consiguiente, nada impide que el actual Grupo Especial examine nuevamente el programa de la EDC y, tras estudiar las nuevas pruebas y argumentos presentados por el Brasil, llegue a una conclusión diferente.

De la misma manera, el Grupo Especial del asunto DS70 no declaró que la Cuenta del Canadá en sí misma era compatible con el Acuerdo SMC. Constató que el Brasil no había establecido una presunción *prima facie* y, por tal razón, el Grupo Especial "no pod[ía] formular ninguna constatación sobre el programa Cuenta del Canadá *per se*".² Con respecto a la Cuenta del Canadá, el Brasil ha presentado ahora información y pruebas adicionales que establecen una presunción *prima facie*.

Además, el Grupo Especial que se ocupó del asunto DS70 pidió al Canadá que proporcionara información concreta relativa a las operaciones de la EDC. Ese país se negó a cumplir con lo pedido. Si lo hubiera hecho, el Grupo Especial hubiera contado con pruebas adicionales relativas a las actividades de la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil de la EDC. El Brasil pidió al Grupo Especial que infiriera conclusiones desfavorables de ello, petición que éste denegó.³ El Órgano de Apelación constató que, aunque el Grupo Especial tenía facultades legales para inferir conclusiones desfavorables, no había incurrido en error de derecho o utilizado indebidamente sus facultades

¹ *Canadá – Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 20 de agosto de 1999), párrafo 9.129 (las cursivas figuran en el original).

² *Id.*, párrafo 9.213.

³ *Id.*, párrafos 9.181 y 182.

discrecionales al negarse a hacerlo.⁴ El Órgano de Apelación fue más allá, sin embargo, y declaró que "cab[ía] perfectamente que si [hubiera] resuelto la cuestión con la que se encontró el Grupo Especial [hubiera] llegado a la conclusión de que los hechos de que había constancia justificaban la conclusión [desfavorable]".⁵ El Órgano de Apelación destacó además que con su constatación "no pretend[ía] sugerir que el Brasil no pu[diese] presentar otra reclamación en el marco del procedimiento de solución de diferencias contra el Canadá, al amparo de las disposiciones del *Acuerdo SMC*, y del ESD, en relación con la compatibilidad de determinadas medidas de financiación de la EDC con las disposiciones del *Acuerdo SMC*."⁶ En el presente asunto, el Brasil se está ajustando a la opinión formulada por el Órgano de Apelación.

La nueva información y las nuevas pruebas que el Brasil ha proporcionado en el presente asunto le permiten establecer una presunción *prima facie* de que no sólo algunas de las medidas de financiación de la Cuenta del Canadá y de la EDC son incompatibles con las disposiciones del Acuerdo SMC, sino que el *modus operandi* del programa en sí mismo es también incompatible con el Acuerdo. Las nuevas pruebas no sólo se relacionan con operaciones determinadas. También están relacionadas con la *raison d'être* de la EDC, tanto en sus actividades correspondientes a la Cuenta del Canadá como en las correspondientes a la Cuenta Mercantil. Esas pruebas demuestran que la existencia misma de estos programas –y, por tanto, los programas en sí mismos– tiene por objeto proporcionar subvenciones a la exportación.

Las nuevas pruebas no están limitadas a la transacción de Air Wisconsin, aunque esa operación es un buen ejemplo de la manera en que funcionan los programas impugnados y de la interacción entre la EDC (Cuenta Mercantil) y la EDC (Cuenta del Canadá).⁷ Las defensas expuestas por el Canadá con respecto a la operación de Air Wisconsin pueden resumirse del modo siguiente. Cuando se proporciona financiación gubernamental oficial, el Canadá "igual" la financiación de esa naturaleza ofrecida por otros gobiernos. Cuando no existe financiación gubernamental oficial, el Canadá opera a través de la ventana de mercado y ofrece financiación en términos disponibles en el mercado comercial. Esta es la manera en que la EDC administra la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil. Éstas constituyen, en otras palabras, los programas "en sí mismos". El Brasil impugna los programas en sí mismos porque la propia manera en que están destinados a funcionar es incompatible con el Acuerdo SMC. Una exposición más detallada de este argumento se hallará en la respuesta del Brasil a la pregunta 28.

Por otra parte, al operar a través de la ventana de mercado y proporcionar financiación en condiciones que el Canadá alega están disponibles en el mercado comercial –otra función inherente a los programas impugnados– tales programas también infringen el Acuerdo SMC, y constituyen una subvención prohibida. El Canadá no ha demostrado que los programas proporcionen financiación en términos disponibles en el mercado comercial cuando se aduce que operan a través de la ventana de mercado. Muy por el contrario, el Brasil ha demostrado que cuando los programas operan ostensiblemente a través de la ventana de mercado, las condiciones de la financiación proporcionadas son más favorables que las que se encuentran en el mercado. Para una exposición detallada, el Brasil remite al Grupo Especial a los párrafos 28 a 39 de su primera comunicación escrita y a los párrafos 15 a 20 de la declaración oral que pronunció en la primera reunión del Grupo Especial.

⁴ *Canadá – Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R (adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafos 203-205.

⁵ *Id.*, párrafo 205.

⁶ *Id.*, párrafo 206.

⁷ A este respecto, el Brasil recuerda que el propio Ministro Tobin no se expresó con claridad acerca de si la EDC llevaría a cabo la operación de Air Wisconsin en el marco de la Cuenta del Canadá o en el de la Cuenta Mercantil, y que en el comunicado de prensa publicado en ocasión de su conferencia de prensa se describían ambas cuentas, sin especificar cuál se aplicaría. Prueba documental BRA-3.

En resumen, las nuevas pruebas aportadas por el Brasil en el presente asunto, aunque demuestran sin lugar a dudas que los programas son incompatibles con el Acuerdo SMC en "su aplicación", demuestran también que el suministro de subvenciones prohibidas es inherente a la manera en que los programas están destinados a funcionar y, por tanto, que éstos son "en sí mismos" incompatibles con el Acuerdo SMC.

Preguntas formuladas al Canadá – Números 3 a 24

Preguntas formuladas al Brasil

25. Sírvanse identificar las medidas concretas con respecto a las cuales el Brasil pide al Grupo Especial que formule constataciones. En particular, ¿pide el Brasil constataciones relativas a 1) los programas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ en sí mismos, 2) los programas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ en su aplicación (sobre la base de pruebas relativas a operaciones determinadas), 3) las operaciones concretas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ identificadas en su primera comunicación, o 4) alguna combinación de 1), 2) y 3)?

El Brasil pide que el Grupo Especial formule constataciones sobre los puntos 1), 2), 3). Pide que el Grupo Especial constate que los programas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ son en sí mismos incompatibles con las obligaciones contraídas por el Canadá en el marco del Acuerdo SMC. El Brasil pide también que el Grupo Especial constate que los programas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ son incompatibles con las obligaciones contraídas por el Canadá en el marco del Acuerdo SMC en su aplicación, sobre la base de pruebas relativas a operaciones determinadas. Por último, el Brasil pide al Grupo Especial que constate que las operaciones concretas de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ identificadas en su primera comunicación escrita infringen las obligaciones contraídas por el Canadá en el marco del Acuerdo SMC.

26. ¿Cuál es la distinción entre una alegación relativa 1) a una medida "en sí misma" y 2) a una medida en "su aplicación"? ¿Cuál es la pertinencia de las operaciones individuales en el examen de las alegaciones relativas a 1) una medida "en sí misma" y 2) una medida en "su aplicación"?

Una medida es incompatible "en sí misma" con las obligaciones de un Miembro cuando exige que la autoridad ejecutiva adopte disposiciones incompatibles con las obligaciones que ese Miembro ha contraído en la OMC. Una medida es incompatible en "su aplicación" cuando esta aplicación es incompatible con las obligaciones contraídas por un Miembro en la OMC.⁸ Las transacciones individuales pueden servir para ilustrar y probar que una medida es incompatible "en sí misma", por prever que las transacciones de que se trata se han de llevar a cabo de una manera incompatible con la OMC. Las transacciones individuales también pueden servir para mostrar y probar que una medida es incompatible en "su aplicación" porque, incluso si esa medida no exige que tales transacciones se lleven a cabo de una manera incompatible con las obligaciones contraídas por un Miembro en la OMC, se aplica de una manera incompatible con éstas.

En la presente diferencia, el Brasil impugna a la EDC, la cuenta del Canadá e IQ, tanto "en sí mismas" como "en su aplicación". El Brasil ha demostrado que las transacciones individuales infringen las obligaciones contraídas por el Canadá en el marco del Acuerdo SMC. Esto debe ser suficiente para que se constate que los programas son incompatibles "en su aplicación".

⁸ Véase *Estados Unidos – Denegación del trato de nación más favorecida con respecto al calzado, distinto del de caucho, procedente del Brasil*, IBDD S39/150 (19 de junio de 1992), párrafo 6.13, donde se cita *Estados Unidos – Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas*, IBDD, S34/157 (17 de junio de 1987) y *Comunidad Económica Europea – Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes*, IBDD, S37/147 (16 de mayo de 1990).

No obstante, las transacciones individuales permiten además advertir que el funcionamiento incompatible con el Acuerdo SMC de los tres programas canadienses impugnados es inherente a la concepción y el *modus operandi* de los mismos.

27. Sírvanse identificar las constataciones o recomendaciones concretas, si las hubiera, que el Brasil solicita acerca de la cuestión de si el Canadá ha aplicado o no las constataciones o recomendaciones resultantes del recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70.

El Brasil solicita una resolución del Grupo Especial en el sentido de que, *como cuestión de hecho*, el Canadá nada hizo desde la adopción del informe del procedimiento de recurso al párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70, para poner a la Cuenta del Canadá en conformidad con el Acuerdo SMC.

En el procedimiento DS70 el Grupo Especial constató que "la financiación de deudas por parte de la Cuenta del Canadá desde el 1º de enero de 1995 con relación a la exportación de aeronaves canadienses de transporte regional es un caso de subvenciones a la exportación incompatibles con el apartado a) del párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC"⁹ y llegó a la conclusión de que "el Canadá deberá retirar [esas] subvenciones ... en el plazo de 90 días."¹⁰ El Órgano de Apelación lo confirmó así.¹¹ El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 constató que "las medidas adoptadas por el Canadá para cumplir la recomendación del OSD sobre la aplicación del programa de Cuenta del Canadá no son suficientes para asegurar que las futuras transacciones de Cuenta del Canadá en el sector canadiense de aeronaves de transporte regional estarán en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo de la OCDE*, por lo que no son suficientes para asegurar que esas transacciones de Cuenta del Canadá no constituirán subvenciones a la exportación prohibidas."¹² El Canadá no apeló esa constatación.

El Brasil no pide a este Grupo Especial que reexamine las constataciones formuladas por el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70, o que confirme las constataciones del mismo. Análogamente, tampoco pide el Brasil a este Grupo Especial que llegue a conclusiones acerca de lo que el Canadá debería haber hecho. El Brasil pide simplemente una constatación de hecho de que, desde la adopción del informe del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70, el Canadá no ha introducido ninguna modificación en la Cuenta del Canadá. El Brasil entiende que el Canadá no discute esto, como cuestión de hecho. En realidad, en respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial durante el segundo día de su primera reunión, el Canadá confirmó que no había introducido modificaciones en las leyes y reglamentos que constituyen la base jurídica de la EDC (Cuenta Mercantil o Cuenta del Canadá).

28. Los Estados Unidos aducen que la distinción entre la legislación discrecional y la obligatoria ha sido descrita por un Grupo Especial de la OMC como un principio "bien establecido" (párrafo 2 de la declaración oral de los Estados Unidos). ¿Considera el Brasil que la distinción entre la legislación discrecional y la obligatoria está "bien establecida"? En caso afirmativo, ¿la distinción es aplicable en este asunto?

⁹ WT/DS70/R, párrafo 10.1b).

¹⁰ *Id.*, párrafo 10.4.

¹¹ WT/DS70/AB/R, párrafos 220 y 221.

¹² *Canadá – Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles – Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 4 de agosto de 2000), párrafo 6.1.

El Brasil está de acuerdo con los Estados Unidos en que la distinción entre legislación discrecional (en "su aplicación") y obligatoria ("en sí misma") es un principio establecido de la jurisprudencia del GATT y de la OMC. El Brasil no cree, sin embargo, que el principio sea aplicable en el presente asunto en esos términos precisos a los programas canadienses que impugna.

En el reciente informe relativo al asunto *Estados Unidos – Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, se señaló que "varios grupos especiales, en diferencias relativas a la compatibilidad de la legislación, *no* han considerado en abstracto que la cuestión de la distinción entre legislación imperativa y discrecional es necesariamente previa. Lo que hicieron los grupos especiales en estos casos fue resolver primero cualquier controversia en cuanto a las obligaciones derivadas del GATT/OMC, y sólo entonces, *teniendo en cuenta estas constataciones*, consideraron si la parte demanda había demostrado adecuadamente que gozaba de facultades discrecionales suficientes para cumplir estas normas. Es decir, la distinción entre legislación imperativa y legislación discrecional se aplicó en *un determinado contexto sustantivo*."¹³

El "contexto sustantivo" de la EDC es el de un organismo de crédito a la exportación ("OCE"). Los OCE existen para subvencionar las exportaciones. Tal es su objeto. Sus "subvenciones ... permiten a las industrias del país captar para sus mercancías una parte del ampliado mercado mundial –o, por lo menos, ... evitar que sean excluidas de él".¹⁴ Estos organismos "proporcionan o [...] aseguran créditos a mercados insolventes; ... absorben los riesgos que no está dispuesto a asumir 'ningún banquero en su sano juicio'".¹⁵

La historia del punto k) y del Acuerdo de la OCDE demuestra esto claramente. Este Acuerdo se concluyó en 1978, después de muchos años de negociación.¹⁶ Entre tanto se concluyeron las negociaciones de la Ronda de Tokio en 1979, sólo un año más tarde. La Ronda de Tokio incluía un Código de Subvenciones por el cual, entre otras cosas, las partes se obligaban a no utilizar subvenciones a la exportación de una manera incompatible con éste (párrafo 2 del artículo 8) y a no conceder subvenciones a la exportación sobre productos distintos de ciertos productos básicos (párrafo 1 del artículo 9).

Los participantes en el Acuerdo de la OCDE recientemente concluido, la mayoría de los cuales, si no todos, eran posibles signatarios del Código plurilateral de la Ronda de Tokio, se enfrentaban con el hecho de que medidas de sus respectivos OCE permitidas por el Acuerdo recientemente negociado serían, no obstante, incompatibles con las obligaciones que dimanarían para ellos del Código. En palabras de Gary Hufbauer, uno de los negociadores de la Ronda de Tokio, "muchos países no estaban dispuestos a condenar como subvenciones a la exportación esas prácticas condonadas en la OCDE".¹⁷ La solución de este problema fue el segundo párrafo del punto k) –la cláusula de refugio para las prácticas que se ajustan a las disposiciones del Acuerdo relativas a los

¹³ *Estados Unidos – Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, WT/DS194/R (29 de junio de 2001) (informe aún no adoptado), párrafo 8.11 (las cursivas figuran en el original; no se reproducen las notas de pie de página).

¹⁴ JOHN E. RAY, MANAGING OFFICIAL EXPORT CREDITS – THE QUEST FOR A GLOBAL REGIME, Institute for International Economics (1995), página 13 (Prueba documental BRA- 54).

¹⁵ *Id.* (Sin cursivas en el original).

¹⁶ *Id.*, páginas 40-44. Véase también GARY CLYDE HUFBAUER AND JOANNA SHELTON ERB, SUBSIDIES IN INTERNATIONAL TRADE 68-69 (Washington, D.C., Institute for International Economics 1984) (Prueba documental BRA- 55).

¹⁷ Hufbauer y Erb, *supra*, página 70 (Prueba documental BRA-55).

tipos de interés.¹⁸ Las operaciones de los OCE son ciertamente subvenciones a la exportación, reconocieron los negociadores, pero no serán consideradas como tales mientras cumplan con las disposiciones relativas a los tipos de interés contenidas en el Acuerdo.

Así pues, el punto k) permitió a los OCE cumplir su función normal y, al mismo tiempo, observar las prescripciones del GATT, y ahora de la OMC. Siempre que un OCE opere en el ámbito del punto k), no se considerará que está proporcionando una subvención a la exportación. No obstante, si las operaciones de un OCE no están cubiertas por las excepciones previstas en el punto k), ese organismo está proporcionando una subvención prohibida "en sí mismo", ya que el suministro de subvenciones a la exportación, como advirtieron los negociadores de la Ronda de Tokio, es inherente a la existencia y funcionamiento mismos de un OCE. Esa es la razón por la cual, repetimos, éstos incluyeron el punto k).

En ese contexto, el argumento de que los programas del Canadá no son obligatorios y, por tanto, no son incompatibles con el Acuerdo SMC no puede prosperar. La EDC, sea mediante sus operaciones de la Cuenta del Canadá o de la Cuenta Mercantil, constituye una medida que está destinada "en sí misma" a proporcionar subvenciones a la exportación. La financiación de la EDC es una contribución financiera que confiere un beneficio y está supeditada a la exportación. Como es natural, el Canadá dispone de la posible defensa afirmativa del punto k). Pero la existencia de esta posible defensa no afecta a la naturaleza de los programas "en sí mismos".

Además, incluso si los programas pueden no exigir *siempre* la violación del Acuerdo SMC (por ejemplo, cuando se trata de una igualación, o bien cuando operan a través de la ventana de mercado, si se supone que el Grupo Especial coincide con el Canadá sobre esas cuestiones) seguirían siendo incompatible con el Acuerdo SMC. Como concluyó el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos – Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, si una medida prescribe una violación de una obligación dimanante de la OMC, "en algunos casos o en todos ellos", la medida es incompatible en sí misma.¹⁹ Haciendo referencia al informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Argentina – Calzado*, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que "una medida es incompatible con las normas de la OMC si impone una acción incompatible con esas normas en determinadas circunstancias, aunque en otras circunstancias podría no existir esta incompatibilidad".²⁰ Los programas canadienses exigen el suministro de subvenciones a la exportación prohibidas, excepto en las circunstancias en que esas subvenciones podrían disfrutar del "refugio" del punto k).

29. Con respecto a las alegaciones del Brasil relativas a la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ en sí mismas, ¿considera el Brasil que la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ en sí mismas exigen el suministro de subvenciones a la exportación prohibidas?

Sí. Como se explica de manera detallada en la respuesta del Brasil a la pregunta 28, la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC exigen en sí mismas el suministro de subvenciones prohibidas a la exportación, ya que están establecidas y funcionan como organismos de crédito a la exportación que tienen como razón de ser el suministro de subvenciones a la exportación. Como se explicó en la referida respuesta a la pregunta 28, los OCE proporcionan subvenciones prohibidas a la exportación a menos que se ajusten a las disciplinas impuestas por el GATT, o más tarde por la OMC, en su funcionamiento y operaciones, a través de las normas del Acuerdo de la OCDE, y estén comprendidas también en el ámbito de la excepción prevista en el punto k). El Brasil ha demostrado que los programas de que se trata proporcionan contribuciones financieras que confieren un beneficio

¹⁸ Ray, *supra*, páginas 36-38 (Prueba documental BRA-54).

¹⁹ WT/DS194/R, párrafo 8.77.

²⁰ *Id.*, párrafo 8.78.

y están supeditadas a la exportación. Por consiguiente, incumbe al Canadá la carga de probar su defensa afirmativa y demostrar que los programas están comprendidos en el ámbito de la excepción prevista en el punto k). El Canadá no lo ha hecho.

Un ejemplo clásico de una subvención prohibida –y una buena ilustración del argumento del Brasil– es el de las garantías de créditos a la exportación. Las garantías de créditos a la exportación proporcionadas por las instituciones oficiales de financiación u OCE siempre otorgan un beneficio, porque confieren a una empresa privada la calificación crediticia superior de que goza el Estado. Si la calificación crediticia del Estado no fuese superior, la garantía tendría poco sentido. Como señaló el Brasil en su declaración oral, las garantías de créditos de la EDC permiten al beneficiario obtener fondos en condiciones más favorables que las que podría conseguir de otra manera en el mercado.²¹

IQ presenta algunas diferencias, en cuanto abarca diversas actividades, entre ellas la promoción de las inversiones y el apoyo al desarrollo empresarial en Quebec, etc. Un aspecto del programa, no obstante, exige el suministro de garantías de préstamos y de acciones. Con respecto a ese componente particular de IQ, el programa funciona como un OCE y, por las razones antes expuestas, es incompatible "en sí mismo" con el Acuerdo SMC.

30. Sírvanse responder al párrafo 52 de la comunicación preliminar del Canadá de 18 de junio de 2001 relativa a la competencia del Grupo Especial.

En el párrafo 52 de su comunicación preliminar de 18 de junio de 2001, el Canadá dice que el Brasil impugna, no sólo las contribuciones financieras de la EDC definidas en el inciso 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC, sino también una gama ilimitada de servicios financieros definidos en el inciso 1 a) 1) iii) del mismo artículo. El Canadá afirma que, debido a que el Brasil no especificó en su alegación cuáles eran los servicios que impugnaba y no identificó las disposiciones concretas del artículo 1 en que se fundaba, la alegación del Brasil es contraria a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. El argumento del Canadá debe rechazarse.

El Brasil señala que el artículo 1 del Acuerdo SMC no trata de las *obligaciones* del Canadá en el marco de ese Acuerdo, sino que simplemente *define* el término "subvención". Una subvención, tal como se define en el artículo 1, está prohibida por el artículo 3 si está supeditada a la exportación. La *obligación* se establece en el artículo 3.

En el asunto *Corea – Productos lácteos*, el Órgano de Apelación constató que la petición de establecimiento de un grupo especial formulada por las CE era adecuada, aunque se limitaba a enumerar artículos que contenían obligaciones múltiples.²² Por ejemplo, en ese asunto las CE se limitaron a mencionar el artículo XIX y, como señaló el Órgano de Apelación "[e]l artículo XIX del GATT de 1994 consta de tres secciones y de un total de cinco párrafos, en cada uno de los cuales se establece al menos una obligación distinta".²³ No obstante, el Órgano de Apelación constató que Corea no había sido perjudicada por esa amplia petición.²⁴

En el presente asunto, la petición de establecimiento del Grupo Especial formulada por el Brasil es mucho más específica que la petición de las CE que el Órgano de Apelación juzgó adecuada en el asunto *Corea – Productos lácteos*. En la petición del Brasil se especificaba que determinados

²¹ Para un examen más detallado, el Brasil remite al Grupo Especial a los párrafos 21 a 25 de su declaración oral de 27 de junio de 2001.

²² *Corea – Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos*, WT/DS98/AB/R (adoptado el 12 de enero de 2000), párrafo 129.

²³ *Id.*

²⁴ *Id.*, párrafo 131.

"créditos a la exportación" constituían "subvenciones a la exportación" en el sentido de los artículos 1 y 3. Por fuerza, la descripción incluía el párrafo 1 del artículo 1, dado que en ese párrafo se definen las subvenciones. Asimismo, por fuerza, incluía los apartados a) y b) del párrafo 1, ya que esos apartados definen los elementos constituyentes de una subvención. También, necesariamente, incluía el inciso 1) del apartado a), porque allí se define la "contribución financiera", y el concepto de "créditos a la exportación" sólo puede estar comprendido en ese inciso. Ciertamente, el Canadá no puede pretender de manera verosímil que creía que el inciso 2) del apartado a) que trata del sostenimiento de los ingresos o de los precios en el sentido del artículo XVI del GATT de 1994 tenía algo que ver con los "créditos a la exportación". A este respecto, el Brasil señala que el Canadá, no el Brasil, es uno de los participantes en el *Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial*. Cabe suponer, por tanto, que el Canadá sabe lo que significa la expresión "créditos a la exportación".

De manera análoga, aunque este argumento no fue planteado por el Canadá ni por terceros, el Brasil señala que la referencia a las "subvenciones a la exportación" en el sentido del artículo 3 abarca forzosamente ambos párrafos de ese artículo: sólo hay dos, y el segundo consta de un sola frase, sin apartados. Necesariamente, abarca sólo el apartado a) del párrafo 1, ya que es el apartado que trata de las subvenciones a la exportación. El único otro apartado, el b), se refiere a una preferencia por el empleo de productos nacionales sobre los importados, y no se relaciona en manera alguna con la "exportación", ni con los "créditos a la exportación", ni con las "subvenciones a la exportación".

El hecho de que el Brasil no especificara en su alegación cuáles eran los servicios financieros que impugnaba no infringe lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. En su petición de establecimiento del Grupo Especial, la *alegación* del Brasil consiste en que los tres programas canadienses de que se trata están prohibidos por el artículo 3 del Acuerdo SMC. Conforme al artículo 1, la manera precisa en que los programas canadienses conceden contribuciones financieras, y la manera en que confieren beneficios, constituyen *argumentos* en apoyo de esa alegación. En el asunto *Comunidades Europeas – Bananos*, el Órgano de Apelación destacó que "[e]l párrafo 2 del artículo 6 del ESD exige que en la solicitud de establecimiento de un grupo especial se especifiquen no los *argumentos*, pero sí las *alegaciones*, de forma suficiente".²⁵ Merece destacarse que no puede haber una "violación" del artículo 1 del Acuerdo SMC, ya que en éste simplemente se identifican diversos tipos de contribuciones financieras y se definen las subvenciones. El Brasil no puede alegar que el Canadá ha violado el artículo 1; sólo puede alegar que el Canadá ha violado el artículo 3.

Además, el Brasil señala una vez más que la queja del Canadá se refiere, en su mayor parte, a lo que cree que es la amplitud de la alegación del Brasil con respecto a los servicios financieros de la EDC. Los Miembros, no obstante, están facultados para formular alegaciones amplias. Tras confirmar que el Brasil ha satisfecho los requisitos mínimos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD –que su petición se ha formulado por escrito, que se indica si se han celebrado consultas, que se identifican las medidas concretas en litigio y que se hace una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación–²⁶ la cuestión que en definitiva debe resolver el Grupo Especial consiste en determinar si el derecho del Canadá a defenderse se ha visto perjudicado. A esa cuestión sólo puede responderse en cada caso, sobre la base de las "circunstancias" del mismo.²⁷

²⁵ *Comunidades Europeas – Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, WT/DS27/AB/R (adoptado el 25 de septiembre de 1997), párrafo 143.

²⁶ WT/DS98/AB/R, párrafo 120.

²⁷ *Id.*, párrafos 127, 124.

Las "circunstancias del caso" demuestran que son las propias acciones del Canadá las que han motivado la amplitud de las alegaciones del Brasil.²⁸ Como señaló el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia – Acero*, la conducta del propio Miembro demandado influye en la precisión de la petición de establecimiento de un Grupo Especial por el Miembro reclamante.²⁹ El Canadá no ha notificado ninguna de las medidas impugnadas, con arreglo al artículo 25 del Acuerdo SMC. Además, durante las consultas celebradas con el Brasil el 21 de febrero de 2001, se negó a referirse a las condiciones del apoyo que presta a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional por conducto de la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ. También se negó a proporcionar respuestas orales o escritas a la lista de preguntas formuladas por el Brasil durante las consultas. Las acciones del Canadá son contrarias a la exigencia del Órgano de Apelación de que las partes "expon[gan] plenamente" las alegaciones y los elementos de hecho, y que estos elementos se comuniquen con libertad "en las consultas y en las reuniones más formales del procedimiento de los grupos especiales".³⁰ El Canadá no puede negarse a notificar sus medidas, negarse a responder a las consultas acerca de las mismas y objetar después que las alegaciones del Brasil con respecto a ellas son tan amplias que menoscaban su capacidad para defenderse.

31. Sírvanse responder al párrafo 14 de la declaración oral del Canadá de 27 de junio de 2001 (sobre las cuestiones de fondo).

En el párrafo 14 de su declaración oral, el Canadá plantea tres posibilidades con respecto a las condiciones de las ofertas de Embraer a Air Wisconsin. El Brasil se ocupará sucesivamente de cada una de ellas.

En primer lugar, el Gobierno del Brasil no ha asumido ningún compromiso con Embraer, oficial o extraoficial, de proporcionar apoyo en relación con la oferta de Air Wisconsin. Embraer no puede haber formulado ofertas a Air Wisconsin en el "entendimiento" de que el Gobierno proporcionaría el apoyo necesario; no puede haber tal entendimiento antes de que se complete el proceso de aprobación, y mucho menos antes de que se inicie ese proceso. El Brasil no puede decir si Embraer hizo las ofertas sobre la base de la previsión de que el Gobierno facilitaría apoyo. Incluso si se supusiese que ello fue así, no obstante, las autoridades encargadas de examinar y aprobar la solicitud de apoyo no habrían basado su decisión en las previsiones de Embraer, sino en los criterios especificados en los instrumentos legales correspondientes.

En segundo lugar, el Brasil no puede referirse a la exactitud de las afirmaciones formuladas por funcionarios de Air Wisconsin [] a funcionarios canadienses. A falta de una oportunidad de presentar testigos para un contrainterrogatorio, la tarea del Grupo Especial consistirá en apreciar las pruebas tales como son. El Brasil supone que su propia declaración tendrá un valor probatorio superior a la [].

En tercer lugar, el Canadá estima increíble que Embraer hubiera podido obtener financiación comercial y encontrar fuentes de crédito comercial que proporcionaran condiciones tales como las ofrecidas a Air Wisconsin. La opinión del Canadá sobre este asunto carece de pertinencia. El Canadá está cuestionando esencialmente la estrategia comercial y de comercialización de Embraer, lo que no está facultado ni calificado para hacer.

²⁸ En los párrafos 29 a 33 de su respuesta de 22 de junio de 2001 a la comunicación preliminar del Canadá relativa a la competencia del Grupo Especial, el Brasil identificó "circunstancias del caso" adicionales que demuestran que la capacidad del Canadá de defenderse en estas actuaciones no se ha visto menoscabada.

²⁹ *Tailandia – Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, WT/DS122/AB/R (adoptado el 5 de abril de 2001), párrafo 91.

³⁰ *India – Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R (adoptado el 16 de enero de 1998), párrafo 94.

Sabido es que hay compañías que siguen una política agresiva de fijación de precios para aumentar su participación en el mercado. La operación de Air Wisconsin []. Se puede seguir especulando acerca de lo que Embraer tenía la intención de hacer, pero sigue siendo un hecho que el Brasil no ofreció ningún apoyo gubernamental a Embraer para la operación de Air Wisconsin.

32. De acuerdo con la traducción extraoficial [al inglés] de la oferta de financiación de Embraer a Air Wisconsin, "Embraer hizo dos ofertas de financiación, ninguna de las cuales entrañaba apoyo alguno del Gobierno brasileño". ¿Significa esta afirmación que, con respecto a la proyectada operación con Air Wisconsin, no había intención de parte de Embraer de pedir/convenir ningún apoyo del Gobierno brasileño en ningún momento, o de pedir/convenir ningún apoyo en el marco del programa PROEX del Brasil?

En la misma traducción extraoficial se afirma que, con respecto a ambas ofertas, "EMBRAER se comprometió a identificar y estructurar la financiación por medio de líneas de crédito obtenidas en el mercado financiero comercial". Se ruega explicar cómo puede derivarse la frase en inglés "comercial financial market" ("mercado financiero comercial") de la frase en portugués "mercado financeiro".

Como se explicó en la respuesta a la pregunta 31, el Brasil no puede decir cuál era la intención de Embraer cuando se formularon las ofertas a Air Wisconsin. En respuesta a la pregunta 33, el Brasil ha proporcionado [] como Prueba documental BRA-56 [].

El Brasil puede afirmar de manera concluyente que el Gobierno brasileño no proporcionó apoyo a Embraer o a Air Wisconsin para esta operación. El apoyo del Gobierno brasileño habría exigido que Embraer siguiese el trámite exigido, y sólo se habría aprobado si se hubiesen satisfecho los criterios especificados en los instrumentos legales aplicables. No se hizo ninguna petición para iniciar ese proceso.

El Brasil desea señalar que Embraer formuló dos ofertas a Air Wisconsin. Después de que hiciera la primera oferta, se le dijo que ésta no era competitiva. Embraer mejoró entonces la oferta (incluida la duplicación de su garantía de compensación de pérdidas iniciales). Aparentemente, incluso la oferta mejorada de Embraer no era suficiente para competir con la oferta formulada por Bombardier y el Canadá.

En cuanto a la traducción, se ha cometido un error. La traducción correcta de la frase portuguesa "mercado financeiro" en inglés es "financial market" ("mercado financiero").

33. ¿La segunda oferta formulada por Embraer a Air Wisconsin se efectuó por escrito? En caso afirmativo, sírvanse proporcionar una copia de esa segunda oferta.

El Brasil ha proporcionado como Prueba documental BRA-56 []³¹

34. ¿Considera el Brasil que la oferta del Canadá a Air Wisconsin era más favorable que la segunda oferta a Air Wisconsin de Embraer? En caso afirmativo, sírvanse explicar precisamente por qué.

Sí, el Brasil estima que la oferta del Canadá a Air Wisconsin era más favorable que la segunda oferta de Embraer. Las ofertas claramente no eran idénticas, y Air Wisconsin, también claramente, aceptó la oferta de Bombardier con apoyo del Gobierno canadiense. No habría procedido

³¹ Con arreglo al artículo 16 de los procedimientos de trabajo del Grupo Especial, el Brasil pide que la información confidencial que figura entre corchetes incluida en el párrafo anterior se excluya de la versión de esta comunicación que se adjunte al informe del Grupo Especial. Como ya ha dicho, el Brasil pide un trato similar para la Prueba documental BRA-56 misma.

así si no hubiera encontrado que la oferta era más favorable. Ni el Brasil ni, a juicio del Brasil, el Grupo Especial, pueden llegar a la conclusión contraria.

No hallando fundamento alguno para su alegación de que el Brasil apoyó a Embraer en la operación de Air Wisconsin, el Canadá recurrió a la teoría de que "sin beneficio no hay subvención". Ese país menciona la declaración de un funcionario de Air Wisconsin en el sentido de que las ofertas en su totalidad eran equivalentes. El Brasil formula dos observaciones acerca de esa declaración. En primer lugar, al parecer Air Wisconsin estaba contractualmente obligada a efectuar esa declaración, si estamos leyendo correctamente la comunicación canadiense sobre Air Wisconsin. Nadie esperaría seriamente que Air Wisconsin hiciera una declaración opuesta –tal como la de que, quizás, la oferta del Canadá era mejor– ante esta obligación contractual. En segundo lugar, el portavoz de Air Wisconsin evaluó las ofertas en su "totalidad". No obstante, la oferta de Embraer contenía un elemento especial no relacionado con la financiación.³² Así pues, cuando el Canadá proporcionó una subvención para "igualar" la oferta de Embraer (si se supone que la oferta de Embraer fue realmente igualada) no igualó simplemente la financiación. Utilizó la financiación para alcanzar la oferta de Embraer en su "totalidad", lo que iba más allá de la financiación.

35. Sírvanse comentar el párrafo 75 de la primera comunicación escrita del Canadá, incluido el contenido de la Prueba documental CDA-12.

El Canadá afirma en el párrafo 75 de su primera comunicación escrita que "[l]os plazos de la financiación para las ventas de aeronaves de transporte regional que pueden obtenerse normalmente en condiciones comerciales varían de 10 a 18 años". El Canadá no ha explicado cuáles son las entidades comerciales que ofrecen esos plazos, pero el Brasil recuerda que en *Canadá – Aeronaves* ese país se refirió concretamente a dos grandes bancos, Bank of America y Citibank, como proveedores de financiación en este campo.³³

Por consiguiente, el Brasil realizó una búsqueda en Westlaw de las actividades financieras de estos dos bancos con respecto a las aeronaves. Esa búsqueda no reveló indicación alguna de que el mercado proporcionara plazos de financiación en la gama alegada por el Canadá.³⁴

Prácticamente toda la financiación proporcionada por estos bancos estaba destinada a ventas de grandes aeronaves. En la mayoría de estos casos el plazo de financiación no superaba los 12 años: el límite superior especificado en el Acuerdo de la OCDE para las grandes aeronaves. Las únicas dos excepciones, en las que los plazos de financiación fueron superiores a 12 años, fueron el crédito a FedEx destinada a utilizarse en el arrendamiento financiero de aeronaves (Bank of America) y una financiación a 18 años proporcionada a LanChile para la adquisición de Airbus (Citibank con varios importantes bancos europeos).

Además, contrariamente a lo que parece indicar implícitamente el Canadá en el sentido de que Citibank y Bank of America se contaban entre los que financiaron las operaciones de Bombardier, la búsqueda no reveló tal financiación. La única mención de Bombardier se refiere a una contribución de E 66 millones del Citibank a una facilidad crediticia para Bombardier destinada a refinanciar la deuda existente y a fines generales de la compañía.

³² Véase la carta dirigida por el Brasil al Grupo Especial con fecha 25 de junio de 2001, donde se describen las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin, último párrafo.

³³ WT/DS70/R, párrafo 6.31.

³⁴ Prueba documental BRA-57.

En la búsqueda sólo se encontró financiación para una operación relativa a aeronaves a reacción regionales en la que se especificaba el plazo. Se trataba del arrendamiento-venta de dos ERJ-145 a la Compañía de Aviación Polaca LOT, financiado por un período de 10 años.

36. Sírvanse responder a los argumentos expuestos por el Canadá, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos (tanto en sus comunicaciones escritas como en sus declaraciones orales) en el sentido de que la igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE.

El recurso a las disposiciones de igualación del Acuerdo de la OCDE no constituye "conformidad con" las "disposiciones relativas al tipo de interés" de ese Acuerdo. Esta interpretación se basa en el sentido corriente de los términos empleados en el punto k), leídos en su contexto, así como en el objeto y fin del Acuerdo SMC.

A juicio del Brasil, no obstante, una cuestión previa es si el Canadá observó siquiera los requisitos establecidos por las disposiciones de igualación del Acuerdo en la transacción de Air Wisconsin. Si el Grupo Especial constata que el Canadá no observó esas prescripciones, no necesita responder a una cuestión que se tornaría superflua: si la igualación permite a un miembro mantener la "conformidad" con las disposiciones relativas a los tipos de interés del Acuerdo de la OCDE.

Incumbe al Canadá la carga de demostrar que observó los requisitos de las disposiciones de igualación del Acuerdo de la OCDE en la transacción de Air Wisconsin. El Brasil señala que el plazo para que el Canadá proporcionara pruebas que demostraran su observancia de las disposiciones de igualación de ese Acuerdo, establecido en el párrafo 14 de los Procedimientos de Trabajo del Grupo Especial, ha vencido. En cualquier supuesto, el Canadá no ha satisfecho los requisitos de las disposiciones de igualación por varios razones.

En primer lugar, aunque el párrafo a) del artículo 53 del Acuerdo declara que los participantes en el mismo harán todo "lo posible por verificar" que las condiciones que no estén conformes con el Acuerdo cuentan con "apoyo oficial", el Canadá no lo hizo en este caso. Hacer "todo lo posible por verificar" si el apoyo del Gobierno brasileño era la fuente de las condiciones no conformes, ciertamente habría incluido preguntarlo realmente al Gobierno brasileño. El Canadá no lo hizo. Si lo hubiera hecho, habría tomado conocimiento de que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no implicaba apoyo del Gobierno brasileño. La oferta formulada a Air Wisconsin por Embraer era de Embraer solamente.

En segundo lugar, el Canadá no ha demostrado que informó a los demás participantes de la naturaleza y resultado de los esfuerzos de verificación exigidos por el párrafo a) del artículo 53. Tampoco ha proporcionado pruebas que demuestren que notificó a los demás participantes en el Acuerdo las modalidades y condiciones de su apoyo a la operación de Air Wisconsin, a lo que estaba obligado en virtud del apartado b) del artículo 53 y el apartado a) del artículo 47 del Acuerdo.

En tercer lugar, en una nota de pie de página a su primera comunicación, el Canadá declara que estaba justificado al extender una "igualación no ... idéntica" a Air Wisconsin.³⁵ Como resulta evidente de la respuesta del Canadá de 26 de junio a la petición de información formulada el 20 de junio por el Grupo Especial con respecto a las modalidades de su oferta a Air Wisconsin, el Canadá en realidad ofreció modalidades y condiciones que no eran idénticas a las ofrecidas por Embraer. Una igualación no idéntica está autorizada, con arreglo al artículo 52 del Acuerdo de la OCDE, con respecto a modalidades y condiciones no notificadas y no conformes ofrecidas por *otro participante*. Esta opción no existe, sin embargo, con arreglo al artículo 53, que regula la igualación de modalidades y condiciones no conformes ofrecidas por un *no participante*.

³⁵ Primera comunicación escrita del Canadá, 18 de junio de 2001, nota 36 de pie de página.

En cuarto lugar, si se permite al Canadá utilizar una igualación no idéntica, le incumbe la carga muy importante de demostrar que la oferta "no idéntica" que formuló a Air Wisconsin era *igual, y no más favorable*, que la oferta de Embraer. El Canadá no puede cumplir con esta carga. Como se expuso en la respuesta del Brasil a la pregunta 34, la oferta canadiense era en realidad más favorable a Air Wisconsin que la oferta de Embraer.

Por consiguiente, en la transacción de Air Wisconsin, el Canadá no observó los requisitos de igualación del Acuerdo de la OCDE. Además, el Canadá ofreció en realidad a Air Wisconsin condiciones considerablemente más favorables que las que le ofreció Embraer. No obstante, incluso si el Grupo Especial no está de acuerdo con el Brasil en esos puntos, el Canadá no tiene derecho al "refugio" del punto k), porque el recurso a la igualación no le permite mantener la "conformidad con" las "disposiciones relativas al tipo de interés" del referido Acuerdo.

El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá – Aeronaves* en virtud del párrafo 5 del artículo 21 convino en ello. Ese Grupo Especial se centró en el significado de la frase "en conformidad con" y llegó correctamente a la conclusión de que la igualación –incluso si se realiza de acuerdo con los procedimientos incluidos en las disposiciones de igualación del Acuerdo de la OCDE– sitúa a la oferta de igualación fuera de la conformidad, y no en conformidad, con las disposiciones relativas al tipo de interés del Acuerdo de la OCDE.³⁶

El Grupo Especial distinguió entre las "excepciones" al Acuerdo de la OCDE –que prevén variaciones específicas y minuciosamente descritas– y las "desviaciones", para la que no se demarcan márgenes específicos o especialmente adaptados de variación.³⁷ Según el Grupo Especial, considerar que una desviación (tal como la igualación de una oferta no conforme) esté "en conformidad con" las disposiciones relativas a los tipos de interés del Acuerdo de la OCDE socavaría todo el objeto de éste, que consiste en imponer una disciplina en la utilización de créditos a la exportación que cuenten con apoyo oficial.³⁸

Además, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá – Aeronaves* en virtud del párrafo 5 del artículo 21 señaló que cualquier interpretación del punto k) debe "aport[ar] claridad y seguridad acerca de cuáles son las normas (del Acuerdo SMC) y de la forma de ajustarse a ellas".³⁹ La interpretación defendida por el Canadá, las CE y los Estados Unidos –una interpretación que preserva el recurso al "refugio" del punto k) cuando se emplea la igualación– suprimiría toda claridad y seguridad acerca de la aplicación del Acuerdo SMC para los aproximadamente 120 Miembros de la OMC que no participan en el Acuerdo de la OCDE. Aunque este último incluye gran cantidad de disposiciones relativas a la notificación con el fin de hacer los casos de igualación de los participantes transparentes para otros participantes, los no participantes quedan en una total oscuridad.

Con arreglo a las normas del Acuerdo de la OCDE, un participante que desee iniciar una oferta no conforme o igualar la oferta no conforme de otro participante debe observar requisitos estrictos de notificación y tiempo de espera, tanto frente a todos los participantes como frente al participante que haya hecho la oferta no conforme inicial.⁴⁰ Cuando se trata de igualación, los

³⁶ WT/DS70/RW, párrafo 5.125.

³⁷ *Id.*, párrafos 5.121-5.125.

³⁸ *Id.*, párrafo 5.120. Véase también Acuerdo de la OCDE (1998), introducción ("Objeto y aplicación") (Prueba documental BRA-42).

³⁹ WT/DS70/RW, párrafo 5.133.

⁴⁰ Acuerdo de la OCDE (1998), apartado a) del artículo 47 y artículos 50 y 52.

participantes tienen, por tanto, una importante información acerca de lo que los demás participantes tienen el propósito de hacer, gracias a las normas que a continuación se indican :

- ? Un participante debe notificar a todos los demás participantes si desea iniciar una oferta no conforme.⁴¹ El participante iniciador debe seguidamente respetar ciertos períodos de espera antes de seguir adelante con esa oferta.
- ? Un participante que tenga la intención de igualar idénticamente la oferta no conforme notificada de otro participante puede seguir adelante después de observar un período de espera. Pero si la igualación no es idéntica, el participante igualador debe notificar a todos los participantes y respetar períodos de espera adicionales.⁴²
- ? Si un participante tiene el propósito de igualar idénticamente una oferta no conforme, no notificada, de otro participante, debe notificar a este último y observar determinados períodos de espera. Pero si la igualación no es idéntica, el participante igualador debe notificar también a todos los demás participantes y respetar períodos de espera adicionales.⁴³

Cuando intervienen no participantes, sin embargo, el cuadro cambia. Si un participante tiene el propósito de igualar una oferta no conforme de un no participante, sólo necesita notificar a los demás participantes y respetar determinados períodos de espera. El no participante no recibe ninguna notificación de la intención del participante de efectuar la igualación, o de la igualación misma.

El trato diferente, bastante obvio, que reciben los participantes y los no participantes preocupó al Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 que se ocupó del asunto *Canadá – Aeronaves*.⁴⁴ El Canadá, las CE y los Estados Unidos reconocen todos este problema, aunque cada uno ofrece una solución diferente.⁴⁵ Esta falta de acuerdo –incluso entre aquellos Miembros de la OMC que son también participantes en el Acuerdo de la OCDE– muestra la medida en que la autorización del recurso a la igualación socavaría la "claridad y seguridad acerca de cuáles son las normas (del Acuerdo SMC) y de la forma de ajustarse a ellas".⁴⁶

Además, las distintas interpretaciones de cómo se aplica la "igualación" ofrecidas por el Canadá, las CE y los Estados Unidos, plantean graves cuestiones acerca de la conformidad con las prescripciones sobre la nación más favorecida del artículo I del GATT de 1994. Los requisitos de notificación no equitativos que se importarían en el Acuerdo SMC con arreglo a la interpretación a la que instan el Canadá, las CE y los Estados Unidos, constituirían un reglamento o formalidad en relación con las exportaciones y concederían una ventaja, favor, privilegio o inmunidad a algunos Miembros, pero no a todos ellos. Esa interpretación no debe favorecerse.

⁴¹ Acuerdo de la OCDE (1998), apartado a) del artículo 47.

⁴² Acuerdo de la OCDE (1998), artículo 50.

⁴³ Acuerdo de la OCDE (1998), artículo 52.

⁴⁴ WT/DS70/RW, párrafo 5.132.

⁴⁵ Primera comunicación escrita del Canadá, nota 46 de pie de página; declaración oral del Canadá, 27 de junio de 2001, párrafo 32; comunicación de las CE en calidad de tercero, 22 de junio de 2001, párrafo 70; comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, 22 de junio de 2001, párrafo 16.

⁴⁶ WT/DS70/RW, párrafo 5.133.

La opinión sostenida por el Canadá de que los no participantes estarían liberados de los requisitos de notificación de la disposiciones de igualación del Acuerdo y por consiguiente gozarían de una ventaja competitiva sobre los participantes⁴⁷, no subsana la violación del artículo I. Si los participantes, o bien los no participantes, se beneficiarían más de la importación de las normas de igualación del Acuerdo de la OCDE en el Acuerdo SMC carece de pertinencia; toda interpretación del punto k) que exija un trato más favorable para algunos Miembros de la OMC implicaría ciertamente una violación del artículo I del GATT de 1994.

Además, la idea del Canadá de que la ausencia de una obligación de proporcionar notificaciones compensa de alguna manera el hecho de que los no participantes no reciben las notificaciones de los participantes es inapropiada. Esa "compensación" de un trato menos favorable en un aspecto con un supuesto trato más favorable en otro no subsana una violación del artículo I, como lo expuso el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos – Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930*, en el contexto del párrafo 4 del artículo III.⁴⁸

Mientras prevalezca la opinión del Canadá de la aceptabilidad de una igualación "no idéntica"⁴⁹, es insincero de parte del Canadá, las CE y los Estados Unidos aducir que al permitirse a los Miembros recurrir a la igualación y retener el derecho al refugio del punto k) se desalentará la formulación de ofertas no conformes.⁵⁰ Como ha demostrado el Brasil en el contexto de la transacción de Air Wisconsin, "la igualación no idéntica" no es realmente igualación alguna. Permitir la igualación no idéntica no es nada más que otorgar una licencia para responder con una oferta *más favorable*, y en definitiva conduce a una "carrera hacia el abismo." La realidad de la igualación no idéntica y de la espiral descendente que crea es precisamente la que quiso señalar el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá – Aeronaves* cuando expresó su preocupación de que permitir la igualación "debilitaría directamente las disciplinas efectivas aplicables al apoyo oficial para créditos a la exportación"⁵¹, y plantearía la cuestión de por qué existía necesidad alguna de las normas incluidas en el punto k) o en el Acuerdo de la OCDE.

Por todas las razones expuestas, no debe permitirse que invocando el cumplimiento de las disposiciones de igualación del Acuerdo de la OCDE se recurra al "refugio" del punto k) para subvenciones prohibidas a la exportación.

⁴⁷ Declaración oral del Canadá, párrafos 38 a 40.

⁴⁸ L/6439, IBDD S36/402, párrafo 5.14 ("El Grupo Especial [...] rechazó toda idea de compensar el trato menos favorable dado a unos productos con el trato más favorable dado a otros. Si se aceptara esa noción, se autorizaría a las partes contratantes a incumplir la mencionada obligación en un caso, o incluso con respecto a una parte contratante, basándose en que concedían un trato favorable en algunos otros casos, o a otra parte contratante.").

⁴⁹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 18, 46 (nota 36).

⁵⁰ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 59; comunicación de las CE en calidad de tercero, párrafo 66; comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, párrafo 13.

⁵¹ WT/DS70/RW, párrafo 5.125.

ANEXO A-10

SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL BRASIL

(13 de julio de 2001)

ÍNDICE

	<u>Página</u>
Pruebas documentales.....	A-102
I. INTRODUCCIÓN	A-103
II. CUESTIONES DE COMPETENCIA	A-104
A. LA PETICIÓN DEL BRASIL DE QUE SE ESTABLECIERA UN GRUPO ESPECIAL CUMPLE LAS PRESCRIPCIONES DEL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD.....	A-104
B. EL PRINCIPIO DE <i>RES JUDICATA</i> NO IMPIDE AL GRUPO ESPECIAL ATENDER LAS RECLAMACIONES DEL BRASIL.....	A-110
III. EL APOYO DE LA EDC A LA INDUSTRIA CANADIENSE DE LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA.....	A-113
A. LA CUENTA MERCANTIL DE LA EDC Y LA CUENTA DEL CANADÁ DE LA EDC "EN SÍ MISMAS".....	A-113
1. La EDC es un organismo de crédito a la exportación y como tal exige que la concesión de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación	A-113
2. Ejemplos específicos que demuestran que la EDC es una organización de crédito a la exportación y, como tal, exige que el otorgamiento de subvenciones esté supeditado a los resultados de exportación	A-115
a) Garantías de préstamos	A-115
b) Servicios financieros.....	A-116
c) El punto de referencia de la EDC.....	A-117
3. El argumento del Canadá basado en la defensa afirmativa del "refugio" del punto k) no afecta a la naturaleza imperativa de las medidas	A-118
B. LA CUENTA MERCANTIL Y LA CUENTA DEL CANADÁ DE LA EDC "TAL COMO SE APLICAN".....	A-119
1. ASA.....	A-120
2. Kendell.....	A-122

IV. EL APOYO DEL CANADÁ A LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA.....	A-122
A. EL APOYO DE LA CUENTA DEL CANADÁ PARA LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN.....	A-123
1. Debe rechazarse la defensa del Canadá de que su oferta es compatible con el Acuerdo SMC porque iguala la oferta del Brasil.....	A-123
a) El Brasil no ofreció ni prometió apoyo para la transacción de Air Wisconsin.....	A-124
b) El Canadá no ha demostrado que, aun si el Gobierno del Brasil hubiera ofrecido o prometido apoyo a Embraer para la transacción de Air Wisconsin, el Canadá igualaba la oferta	A-124
c) El Canadá no ha demostrado que la "igualación" sea una práctica comprendida en el "refugio" del punto k).....	A-125
2. La reclamación del Canadá de que al ofrecer condiciones equivalentes a la oferta de Embraer ofrecía condiciones de financiación del mercado carece de fundamento	A-126
a) El Canadá no puede demostrar que las condiciones de su apoyo de financiación oficial sean idénticas o equivalentes a las condiciones de financiación incluidas en la oferta de Embraer	A-126
b) Las condiciones de la oferta de Embraer no constituyen el "mercado" ..	A-127
c) Las condiciones de la oferta de Embraer son irrelevantes; el apoyo oficial proporcionado por el Canadá confiere un beneficio porque sus condiciones son mejores que las condiciones de financiación que Bombardier hubiera podido obtener en el mercado	A-128
B. APOYO DE IQ A LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN.....	A-129
V. EL APOYO DE INVESTISSEMENT QUÉBEC A LA INDUSTRIA CANADIENSE DE AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA	A-131
A. INVESTISSEMENT QUÉBEC CONSTITUYE, POR SÍ MISMA, UNA SUBVENCIÓN PROHIBIDA	A-131
B. INVESTISSEMENT QUÉBEC CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN PROHIBIDA TAL COMO SE APLICA	A-134
1. Cuestiones preliminares	A-134
2. Las garantías de IQ, tal como se aplican a las transacciones citadas por el Canadá, constituyen subvenciones a la exportación prohibidas	A-136
VI. COMENTARIOS SOBRE LAS RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS DEL GRUPO ESPECIAL	A-138
VII. CONCLUSIÓN.....	A-139

Pruebas documentales

Comunicado de prensa del Departamento de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, de 9 de julio de 2001	Prueba documental BRA-58
"Bombardier wins big jet order; Ottawa gives Northwest cut-rate financing", <i>The Globe and Mail</i> , 10 de julio de 2001	Prueba documental BRA-59
Standard & Poor's, Non-US Local and Regional Government Ratings Since 1975	Prueba documental BRA-60
Moody's Ratings List, Government Bonds and Country Ceilings	Prueba documental BRA-61
Ordenanza del Consejo sobre responsabilidades de Investissement Québec y Garantie-Québec	Prueba documental BRA-62
"S&P affirms Bombardier rating", <i>The Globe and Mail</i> , 9 de agosto de 2000	Prueba documental BRA-63

I. INTRODUCCIÓN

1. La presente es la segunda comunicación escrita del Brasil en estas actuaciones; contiene nuevos argumentos en favor de la aseveración del Brasil de que la financiación directa, las garantías a los préstamos y el apoyo a los tipos de interés proporcionados por el Canadá por conducto de la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC"), la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá, y de Investissement Québec ("IQ"), constituyen subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido de los artículos 1 y 3 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC"). Esta segunda comunicación complementa los argumentos expuestos por el Brasil en su primera comunicación escrita, sus declaraciones en la reunión del Grupo Especial celebrada los días 27 y 28 de junio de 2001, y sus respuestas de fecha 6 de julio de 2001 a las preguntas del Grupo Especial.

2. Como cuestión preliminar, antes de abordar los argumentos sustantivos en cuanto a la naturaleza de las medidas impugnadas, el Brasil ha proporcionado en la sección II *infra* respuestas adicionales a los argumentos del Canadá relativos a las cuestiones de competencia. El Brasil sostiene que es perfectamente claro cuáles son las medidas adoptadas por el Canadá y las disposiciones del Acuerdo SMC que son objeto de esta diferencia, y que toda cuestión relativa a la naturaleza fáctica o la construcción jurídica de esas medidas son precisamente las cuestiones *sustantivas* que este Grupo Especial debe abordar, ya que esa fue la finalidad de su constitución. Además el Brasil explica que el hecho de que hubiera habido actuaciones anteriores ante un grupo especial diferente que examinó algunos aspectos de las medidas impugnadas no impide a este Grupo Especial examinar las cuestiones sustantivas que tiene ante sí.

3. En la sección III, el Brasil responde a los argumentos planteados por el Canadá y los terceros acerca de la alegación del Brasil de que el apoyo de la EDC a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional a través de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá constituye una subvención a la exportación prohibida. El Brasil afirma que los intentos del Canadá por describir la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC como medidas "discrecionales" en lugar de "imperativas" no tienen sustento. Esas medidas, por lo tanto, están sujetas a impugnación "en sí mismas". El Brasil impugna también la aplicación de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá en transacciones particulares, y se refiere a las pruebas documentales proporcionadas por el Canadá en respuesta a preguntas concretas del Grupo Especial acerca de esas transacciones. Esas pruebas demuestran que la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC constituyen subvenciones a la exportación prohibidas "tal como se aplican".

4. En la sección IV, el Brasil se refiere a los argumentos presentados por el Canadá acerca de la afirmación del Brasil de que el apoyo de la Cuenta del Canadá y de IQ a la transacción de Air Wisconsin constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. El Canadá no ha logrado establecer que su oferta a Air Wisconsin "se ajustaba" a las "disposiciones sobre tipos de interés" del *Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial* ("Acuerdo de la OCDE"). Esa oferta, por lo tanto, no tiene derecho al denominado "refugio" del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo I del Acuerdo SMC.

5. Además, la defensa alternativa del Canadá de que su oferta no proporciona un "beneficio" a Air Wisconsin porque sólo iguala las condiciones de mercado ofrecidas por Embraer tampoco tiene fundamento jurídico. En primer lugar, el Canadá no ha explicado de qué forma el medio de la EDC para prestar "apoyo oficial", la Cuenta del Canadá, puede no ajustarse a las restricciones de las "disposiciones sobre tipos de interés" del Acuerdo de la OCDE y sin embargo no constituir una subvención a la exportación prohibida por el Acuerdo SMC. En segundo lugar, el Canadá no ha demostrado que las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin sean las condiciones del "mercado". En tercer lugar, el Canadá ha omitido mencionar el beneficio conferido a *Bombardier* mediante una contribución financiera concedida a Air Wisconsin.

6. En la sección V se responde a los argumentos del Canadá de que el apoyo de IQ a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional no constituye subvenciones a la exportación prohibidas, ya sea "en sí mismas" o "tal como se aplican". El Brasil se refiere a la pertinencia de los diversos decretos del Gobierno de Quebec presentados por el Canadá en respuesta a las preguntas del Grupo Especial, así como a la información relativa a las garantías proporcionadas por IQ en determinadas transacciones sobre aeronaves de transporte regional. Dado que el Canadá no ha proporcionado gran parte de la información específicamente solicitada por el Grupo Especial, el Brasil solicita que el Grupo Especial infiera conclusiones adversas y adopte el supuesto de que la información, de haberse presentado, habría demostrado que las garantías de IQ constituyen subvenciones a la exportación.

7. Cuando las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial de fecha 6 de julio de 2001 no se tratan en otra parte de esta comunicación, el Brasil proporciona breves observaciones en la sección VI. El Brasil señala, sin embargo, que debido a dificultades logísticas sufridas por el Canadá, las pruebas documentales de las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial no fueron recibidas por los funcionarios brasileños responsables en Ginebra hasta el martes 10 de julio de 2001, sólo tres días antes de que venciera el plazo para la presente comunicación. Por consiguiente, el Brasil no ha tenido tiempo suficiente para examinar minuciosamente los materiales presentados por el Canadá y no está en condiciones de hacer observaciones plenamente fundamentados sobre esos materiales. El Brasil hará observaciones adicionales sobre las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial en la declaración que presente en la segunda reunión del Grupo Especial.

II. CUESTIONES DE COMPETENCIA

A. La petición del Brasil de que se estableciera un grupo especial cumple las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD

8. El Canadá ha argumentado que la petición del Brasil de que se establezca un grupo especial no cumple las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias* ("ESD"). El Brasil entiende que sus comunicaciones sobre esta cuestión de fechas 22 de junio de 2001 y 28 de junio de 2001 responden plenamente a los argumentos presentados por el Canadá y, por lo tanto, no repetirá los argumentos presentados en esas comunicaciones. Ahora bien, el Brasil hace constar los siguientes puntos en respuesta a los argumentos presentados por el Canadá sobre competencia en su respuesta a las preguntas del Grupo Especial.

9. En primer lugar, tanto la solicitud de consultas como la solicitud de establecimiento de un grupo especial hechas por el Brasil se refieren concretamente a los créditos y las garantías a la exportación proporcionados por el Canadá, por conducto de la Corporación de Fomento de las Exportaciones, la Cuenta del Canadá y la provincia de Quebec, a su industria de aeronaves de transporte regional. En su respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial, el Canadá cuestiona que la solicitud del Brasil se limite a la industria de las aeronaves de transporte regional, afirmando que ciertos párrafos numerados e indentados de la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial no contienen la "importante frase calificativa 'industria de aeronaves de transporte regional'". Sin embargo, en la primera oración del primer párrafo de la solicitud de establecimiento del grupo especial se hace referencia a la industria de aeronaves de transporte regional. La noción de que el Canadá, al continuar leyendo la solicitud, no puede determinar de qué industria se trata en esta diferencia es simplemente increíble.¹ En ninguna parte de las comunicaciones del Canadá sobre la

¹ Tanto la petición de celebración de consultas como la petición de establecimiento de un grupo especial utilizan el epígrafe *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*. El Canadá había sostenido anteriormente que el título dado al caso no era pertinente para aclarar la solicitud de establecimiento de un grupo especial. Sin embargo, si el Brasil hubiera considerado que el título

cuestión de la competencia se plantean dudas razonables en cuanto a que el Brasil determinó adecuadamente, y el Canadá comprendió plenamente, que esta diferencia se refería a los créditos a la exportación para la industria de las aeronaves de transporte regional.

10. No cabe ninguna duda de que la solicitud del Brasil se refiere a tres medidas del Canadá: EDC, Cuenta del Canadá y asistencia de la provincia de Quebec por conducto de Investissement Québec. El Brasil nunca examinó referencia o planteó cuestiones respecto de otras medidas, y el Canadá, en su respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial, parece aceptar que la solicitud del Brasil se refiere a la Cuenta del Canadá, la EDC y la IQ como las medidas en cuestión, si bien a juicio del Canadá en "lenguaje general e impreciso".²

11. En segundo lugar, el Brasil ha impugnado estos tres programas por considerarlos subvenciones en el significado del artículo 1 del Acuerdo SMC que están supeditadas, de hecho o de derecho, a las exportaciones y, por lo tanto, están prohibidas de conformidad con el artículo 3 del Acuerdo SMC. El Canadá no ha alegado que el Brasil procura incoar un proceso sobre la base de artículos del Acuerdo SMC no identificados en la petición de establecimiento de un grupo especial.

12. El Canadá ha sugerido que la solicitud del Brasil no es suficientemente específica en el sentido de que no incluye separadamente el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.³ Ahora bien, el Órgano de Apelación ha declarado que una referencia a un artículo de un acuerdo abarcado en una solicitud de establecimiento de un grupo especial incorpora una reclamación de incompatibilidad con los apartados e incisos de ese artículo:

Como la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por las Comunidades Europeas contenía una alegación de incompatibilidad con el artículo 23, la alegación de incompatibilidad con el párrafo 2 a) de dicho artículo está comprendida en el mandato del Grupo Especial.⁴

La petición del Brasil de establecimiento de un grupo especial se refiere a las tres medidas impugnadas que violan los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. A este respecto, la petición del Brasil es comparable a la del Canadá en *Estados Unidos - Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, en la que el Canadá reclamaba que ciertas medidas de los Estados Unidos violaban el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, pero en la primera comunicación escrita del Canadá se aclaraba que las medidas impugnadas trataban las limitaciones a las exportaciones en forma contraria a diversos incisos y apartados del párrafo 1 del artículo 1, incluido el párrafo 1 a) 1) i) a iv) del artículo 1.⁵

13. En tercer lugar, el Brasil ha impugnado concretamente los créditos a la exportación en forma de financiación, garantías y sostenimiento de los tipos de interés ofrecidos por medio de estos programas. El Brasil no ha impugnado ninguna otra operación de estos programas. Si bien es posible

dado a la diferencia limitaba indebidamente su reclamación, seguramente hubiera planteado esta cuestión a la Secretaría antes de presentar su solicitud de establecimiento de un grupo especial.

² Respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial, de 6 de julio de 2001, página 5.

³ Comunicación oral del Canadá sobre cuestiones de competencia, 27 de junio de 2001, párrafo 22.

⁴ *Estados Unidos - Medidas aplicadas a la importación de determinados productos procedentes de las Comunidades Europeas*, WT/DS165/AB/R, párrafo 111 (adoptado el 10 de enero de 2001).

⁵ *Estados Unidos - Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, WT/DS194/2, solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Canadá (25 de julio de 2000). Véase también WT/DS194/R (29 de junio de 2001) (todavía no adoptado), párrafos 5.20 a 5.28.

que durante las actuaciones se planteen cuestiones relativas a la forma exacta en que el Canadá proporciona financiación, garantías o sostenimiento de los tipos de interés en virtud de estos programas, éstas son cuestiones de hecho que se deben resolver durante las actuaciones, y no crean cuestiones de competencia ni introducen falta de claridad en la petición del Brasil de establecimiento de un grupo especial.

14. El Canadá sostiene que el Brasil ha procurado "remediar" las supuestas deficiencias de su petición de establecimiento de un grupo especial; por el contrario, las repetidas descripciones hechas por el Brasil del ámbito de su petición de establecimiento de un grupo especial -financiación, garantías y sostenimiento de los tipos de interés proporcionados por la EDC, la Cuenta del Canadá e Investissement Québec a la industria de aeronaves de transporte regional- se han limitado simplemente a repetir *literalmente* el texto de la solicitud de establecimiento de un grupo especial y a explicar por qué ese texto es claro, específico y plenamente comprendido por el Canadá.

15. No obstante, parece que el Canadá no está dispuesto a darse por vencido respecto de esta cuestión. Pese a la frecuencia con que el Brasil ha explicado que su solicitud es tan sencilla como se ha descrito más arriba, el Canadá sigue tratando de crear confusión. Las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial contienen un ejemplo perfecto de las tácticas del Canadá y de las dificultades que plantean al Brasil a este respecto. En su primera comunicación escrita, el Brasil manifestó su entendimiento de que la EDC proporcionó garantías a Comair. En su primera comunicación escrita, el Canadá declara que la EDC *no* proporcionó garantías de préstamos a Comair. En su respuesta a la declaración oral del Canadá sobre cuestiones de competencia, el Brasil indicó que aceptaba la aclaración del Canadá a este respecto y ajustaría sus argumentos en la forma correspondiente.

16. El Brasil toma conocimiento ahora, en la respuesta del Canadá a la pregunta 11 del Grupo Especial, de los "precios de la EDC ofrecidos a Comair". Evidentemente, la EDC proporcionó algún tipo de financiación a Comair, aunque quizá no en forma de una garantía como había entendido anteriormente el Brasil. En este momento, el Brasil todavía no sabe si la EDC financió las ventas de Bombardier a Comair, o cómo lo hizo.

17. La forma en que el Canadá procura soslayar la cuestión de si la EDC participó en la operación de Comair ilustra perfectamente los problemas que plantean los argumentos del Canadá sobre competencia. El Brasil señala que el Canadá omitió notificar todos estos programas, omitió proporcionar información en las consultas y ahora sostiene que la incapacidad del Brasil para describir las operaciones de los tres programas impugnados con perfecta exactitud crea problemas de competencia. En su declaración sobre competencia dirigida al Grupo Especial el Canadá señalaba las supuestas incongruencias entre la primera comunicación escrita del Brasil y su comunicación del 25 de junio de 2001 sobre cuestiones de competencia acerca de las descripciones de la forma en que funcionan estas medidas.⁶ Todas estas supuestas incongruencias se refieren a los detalles de las operaciones de las medidas impugnadas. Al igual que la cuestión de si la EDC apoyó o no la transacción de Comair, las supuestas incongruencias son simples detalles de hecho acerca de los tres programas que, si bien son pertinentes para la resolución de la cuestión que el Grupo Especial tiene ante sí, simplemente no llegan a un nivel de falta de claridad en cuanto a la *identidad* de las *medidas* de que se trata.

18. En su respuesta a la pregunta 6 del Grupo Especial, el Canadá sigue sosteniendo que la solicitud del Brasil utiliza "lenguaje general e impreciso" para describir los créditos a la exportación

⁶ La comparación más pertinente sería entre la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial y sus comunicaciones subsiguientes, pero el Canadá no alega ninguna incongruencia entre la solicitud de establecimiento de un grupo especial y las subsiguientes descripciones de su reclamación hechas por el Brasil.

impugnados. Sin embargo, el Canadá no sostiene que el Brasil se vea de alguna manera impedido de solicitar el establecimiento de un grupo especial para examinar *todos* los créditos a la exportación proporcionados por las tres medidas canadienses enunciadas. En todo caso, la solicitud de establecimiento de un grupo especial hecha por el Brasil no impugna los créditos a la exportación de todo tipo. En cambio, el Brasil optó por enumerar los tipos de créditos a la exportación: financiación, garantías y sostenimiento de los tipos de interés. En su respuesta a las preguntas del Grupo Especial, el Canadá, aunque ya no sostiene que el texto del Brasil es equivalente a "including but not limited to" (incluido pero no limitado a), sigue sosteniendo que la utilización de la palabra "including" (incluido) es imprecisa. El significado normal de la palabra es "if one takes into account; inclusive of" (si se tiene en cuenta; inclusive).⁷ El significado de "inclusive" (inclusive), a su vez, es "that includes, encloses, or contains" (que incluye, que comprende o contiene). A falta de una utilización amplia del idioma, como "but not limited to" (pero no limitado a) o *inter alia* (entre otras cosas), la palabra "including" (incluido) debe entenderse en su acepción normal de describir las cuestiones pertinentes dentro de todo el conjunto. En efecto, la objeción del Canadá parece ser que el Brasil no enumeró todos los tipos de créditos a la exportación que *no* estaban incluidos en su solicitud. El Brasil no tiene conocimiento de que exista la obligación de hacerlo, y sostiene que el hecho de que no lo haya interpretado de esta forma no afecta de manera alguna a la claridad ni el carácter específico de la descripción de los tipos de créditos a la exportación efectivamente enumerados en la solicitud.

19. En todo caso, la solicitud del Brasil no da lugar al tipo de problemas que llevó al Órgano de Apelación a impugnar el uso de frases como "en particular ..., entre otros" (including but not limited to) en *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*.⁸ En ese caso, los Estados Unidos no hicieron ninguna referencia al artículo 63 del Acuerdo sobre los ADPIC en su solicitud de establecimiento de un grupo especial ni, por cierto, en su primera comunicación escrita. En su declaración oral durante la primera reunión sustantiva del grupo especial, sin embargo, los Estados Unidos procuraron plantear por primera vez el artículo 63 como reclamación alternativa, basándose en la frase "entre otros" (not limited to) de la solicitud de establecimiento del grupo especial. El Órgano de Apelación dictaminó que la frase no era suficiente para incluir una alegación en el mandato del grupo especial.

20. En este caso, las circunstancias son muy diferentes. En primer lugar, la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial no contiene ninguna frase comparable a "entre otros" que pudiera interpretarse en el sentido de que permite al Brasil ampliar posteriormente el ámbito de su solicitud de establecimiento de un grupo especial. En segundo lugar, el Brasil no ha presentado de hecho ninguna reclamación nueva o subsidiaria después de su solicitud de establecimiento de un grupo especial que haya excedido de manera alguna el contenido de la solicitud inicial.

21. El Canadá alega ahora que la solicitud del Brasil no satisface los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD porque el Brasil no declaró que impugna las tres medidas mencionadas "en sí mismas, tal como se aplican, y en transacciones individuales". El Brasil no tiene conocimiento de que esa frase sea terminología jurídica que deba incluirse en cada solicitud de establecimiento de un grupo especial. El argumento de si las medidas impugnadas -EDC, Cuenta del Canadá e IQ- infringen el Acuerdo SMC "en sí mismas" o "tal como se aplican" se refiere al fondo de la diferencia que el Grupo Especial tiene ante sí, más que a la cuestión preliminar de la competencia.

22. La postura del Canadá en este caso es diametralmente opuesta a la que adoptó en el caso *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*. En ese caso, los Estados Unidos sostuvieron que la solicitud del Canadá de establecimiento de un grupo especial no satisfacía los requisitos del

⁷ *The New Shorter Oxford English Dictionary* (tercera edición, 1993), páginas 1337 y 1338. La raíz latina de "to include" es "in + claudere, to shut in, enclose".

⁸ WT/DS50/AB/R (adoptado el 16 de enero de 1998), párrafo 90.

párrafo 2 del artículo 6 del ESD porque no aclaraba si lo que impugnaba eran las medidas de los Estados Unidos "como tal" o "en la forma aplicada". Los Estados Unidos objetaron también el carácter vago de la identificación de la "práctica correspondiente de los Estados Unidos" en litigio.⁹ En su respuesta, el Canadá sostuvo que los Estados Unidos afirmaban en efecto que dado que sus medidas no eran imperativas, no se habían sometido de manera adecuada al Grupo Especial y debe desestimarse. A juicio del Canadá, sin embargo, el carácter imperativo o discrecional de una medida "es una cuestión que plantea si la medida como tal viola las disposiciones del GATT invocadas, no si un grupo especial tiene competencia para entender de un asunto particular".¹⁰ Según el Grupo Especial, el Canadá caracterizó la petición de los Estados Unidos de un dictamen preliminar, de intento por "apartar a este Grupo Especial de su auténtica tarea: la solución de la diferencia entre el Canadá y los Estados Unidos".¹¹ El Grupo Especial se manifestó a favor del Canadá y se negó a emitir un dictamen preliminar por considerar que las cuestiones relativas al párrafo 2 del artículo 6 planteadas por los Estados Unidos afectaban al fondo de las reclamaciones del Canadá y, por lo tanto, debían ser tratadas en el análisis sustantivo de las reclamaciones.¹²

23. La posición adoptada por el Canadá, y por cierto el Grupo Especial, en *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, se aplica igualmente en este caso. La cuestión de si las medidas del Canadá constituyen violaciones "en sí mismas" o "tal como se aplican" del Acuerdo SMC hace al fondo de las cuestiones sustantivas que debe interpretar el Grupo Especial. La solución de estas cuestiones dependerá del análisis que efectúe el Grupo Especial de las pruebas presentadas en cuanto a la naturaleza y el funcionamiento de las medidas.¹³ Como sostuvo el Canadá en *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, no se debe apartar la atención del Grupo Especial de ese análisis.¹⁴

24. Esta distinción entre cuestiones de competencia y sustantivas está también en consonancia con el razonamiento del Órgano de Apelación en *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, en que el Órgano de Apelación, refiriéndose a su decisión en *Comunidades Europeas - Bananos* observó que "hay una importante diferencia entre las *alegaciones* identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial ... y los *argumentos* que apoyan esas alegaciones, que se exponen y aclaran progresivamente en las primeras comunicaciones escritas, los escritos de réplica, y la primera y segunda reuniones del Grupo Especial con las partes a medida que el caso avanza".¹⁵ Por consiguiente, el Grupo Especial que entendió en *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones* consideró que la reclamación del Canadá consistía en que las medidas de los Estados Unidos infringían el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC, y que las cuestiones de si las medidas de los Estados Unidos eran imperativas o discrecionales, o si eran violaciones "en sí mismas" o "tal como se aplicaban", eran argumentos sustantivos que apoyaban esas reclamaciones. De igual modo, en este caso el Brasil sostiene que las tres formas enunciadas de créditos a la exportación proporcionados por la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ, que considera subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC, constituyen violaciones del artículo 3 del Acuerdo. Estas reclamaciones son

⁹ WT/DS194/R, párrafos 4.24 a 4.27.

¹⁰ *Id.*, párrafos 4.60 y 4.61.

¹¹ *Id.*, párrafo 4.81.

¹² *Id.*, párrafo 8.2.

¹³ Se ruega referirse también a la respuesta del Brasil a la pregunta 27 del Grupo Especial.

¹⁴ WT/DS194/R, párrafo 4.81.

¹⁵ WT/DS50/AB/R, párrafo 88 (las cursivas figuran en el original).

"significativamente diferentes" de los argumentos que el Brasil puede sostener en apoyo de las reclamaciones y que el Grupo Especial debe considerar en el curso de su análisis sustantivo.

25. En su respuesta a la pregunta 6 del Grupo Especial, el Canadá sostiene que "si una medida no está identificada en la solicitud de establecimiento de un grupo especial", la medida no está comprendida en el mandato del grupo especial "independientemente de que el demandado haya sufrido algún perjuicio". El argumento del Canadá tiene dos fallas: en primer lugar, el Brasil no entiende que lo que el Canadá sostiene no es que el Brasil ha planteado reclamaciones respecto de medidas que no están identificadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, sino más bien que "respecto de los tres programas, la solicitud del Brasil utiliza lenguaje general e impreciso". Hay una diferencia entre no identificar una medida en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, y determinar si el lenguaje utilizado para identificar una medida es "general e impreciso". Además, la postura del Canadá acerca de la pertinencia del perjuicio parece contradecir la posición que adoptó en *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, en la que se opuso a la reclamación de los Estados Unidos en virtud del párrafo 2 del artículo 6 con el argumento de que los Estados Unidos no se habían visto perjudicados ya que habían podido responder plenamente a las reclamaciones del Canadá.¹⁶

26. Por último, el Canadá alega que la falta de claridad o precisión de la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial ha violado sus garantías procesales. El Brasil observa, sin embargo, que el Canadá no ha presentado ninguna prueba de que su capacidad para defenderse frente a este Grupo Especial se haya en realidad demorado, complicado o de cualquier otra forma frustrado por esta supuesta falta de claridad.

27. Por el contrario, las medidas tomadas por el Canadá hasta la fecha han planteado graves dificultades prácticas al Brasil. En primer lugar, como Brasil lo ha explicado anteriormente, el Canadá no proporcionó respuestas sustantivas a las preguntas planteadas por el Brasil durante las consultas. En el caso *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, el Órgano de Apelación declaró que las garantías procesales del ESD hacen que sea especialmente necesario que "los elementos de hecho deben comunicarse con libertad" durante las consultas.¹⁷ El Órgano de Apelación reconoce que "las alegaciones que se formulan y los hechos que se establecen durante las consultas configuran en gran medida el fondo y el ámbito del posterior procedimiento del grupo especial".¹⁸ En la medida en que el Canadá entiende que una falta de claridad percibida en la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial ha creado confusión sobre las cuestiones en litigio -y el Brasil rechaza enérgicamente la reclamación del Canadá de que ha sufrido un perjuicio de ese tipo- la falta de respuestas completas del Canadá durante las consultas "en gran medida" conformaron la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial.

28. Además, como es de conocimiento del Grupo Especial, el Canadá optó por no comunicar al Brasil en el momento oportuno, y como se dispone en los procedimientos de trabajo del Grupo Especial, su respuesta a la petición de información del Grupo Especial de fecha 20 de junio de 2001 acerca de la transacción de Air Wisconsin. El Canadá tampoco entregó a la Misión brasileña en Ginebra, cuando debía haberlo hecho el 6 de julio de 2001, las pruebas documentales de sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial. En ambas ocasiones, el Canadá omitió pedir que se concediera a ambas partes un plazo adicional de igual duración para presentar sus datos. Por consiguiente, mientras el Canadá obtuvo las dos comunicaciones del Brasil en el momento oportuno,

¹⁶ WT/DS194/R, párrafo 4.80.

¹⁷ WT/DS50/AB/R, párrafo 94.

¹⁸ *Id.*

el Brasil no tuvo tiempo de examinar los materiales del Canadá sobre Air Wisconsin antes de la reunión del Grupo Especial del 27 y 28 de junio de 2001, y no tuvo tiempo suficiente para examinar las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial antes de la fecha límite para esta comunicación.¹⁹ Como cuestión práctica, por lo tanto, las acciones del Canadá a este respecto han tenido efectos mucho mayores sobre las garantías procesales del Brasil que el supuesto "lenguaje general e impreciso" del Brasil ha tenido sobre el Canadá.

B. El principio de *res judicata* no impide al Grupo Especial atender las reclamaciones del Brasil

29. El Grupo Especial preguntó a las Partes si el principio de *res judicata* impedía su examen de las reclamaciones del Brasil con respecto a la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC "en sí mismas". El principio de *res judicata* significa que una vez que se ha emitido un juicio sobre una cuestión, ésta no puede ser objeto de una nueva reclamación. El Canadá no parece estar seguro de que el principio se aplique realmente a las diferencias de la OMC, señalando que "puede ser" un principio de derecho generalmente reconocido. Si bien no hay precedentes en la OMC de la aplicabilidad del principio, el Canadá señala que el Grupo Especial del caso *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura* determinó que los grupos especiales no estaban jurídicamente vinculados a decisiones anteriores de otros grupos especiales o del Órgano de Apelación, aunque el tema fuera el mismo. Esto evidentemente aclara que el principio de *res judicata* no se aplica.

30. Ahora bien, al argumentar que el principio de *res judicata* no se aplica, el Brasil no sugiere que las partes perdedoras continúen utilizando el proceso de solución de diferencias una y otra vez para litigar la misma reclamación hasta obtener un resultado favorable. Con todo, teniendo en cuenta que la finalidad del mecanismo de solución de diferencias es hacer que los Miembros puedan conservar sus derechos y obligaciones en virtud de los acuerdos abarcados, no se debe negar a ningún Miembro el acceso a ese mecanismo en circunstancias en que el recurso anterior a ese mecanismo no resolvió plenamente la cuestión en litigio y cuando nuevos acontecimientos puedan crear preocupaciones adicionales acerca de los derechos y obligaciones de los Miembros.

31. En todo caso, como explicó el Brasil en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, las cuestiones que el Grupo Especial tiene ante sí *no* fueron resueltas por las decisiones adoptadas respecto de la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves*.²⁰ En ese caso, el Grupo Especial no accedió a la solicitud del Brasil de que declarara que la EDC y la Cuenta del Canadá, en sí mismas, violaban el Acuerdo SMC, indicando que Brasil "no ha demostrado" sus reclamaciones.²¹ Brasil apeló la decisión del Grupo Especial, señalando que el Canadá no había proporcionado gran parte de la información necesaria para la reclamación del Brasil (y tampoco información que estaba sujeta a peticiones específicas del Grupo Especial de que el Canadá presentara pruebas documentales), y sostuvo que el Grupo Especial debía haber inferido conclusiones adversas.

¹⁹ El Brasil comprende y aprecia las dificultades que ha tenido el Canadá para reunir la extensa documentación solicitada por el Grupo Especial en un período relativamente corto. El Brasil enfrenta dificultades similares y, por lo tanto, está siempre dispuesto a atender las solicitudes razonables de aplazamiento presentadas por otras partes. Con todo, el Brasil plantea enérgicas objeciones a los intentos de otros Miembros por transformar el proceso de solución de diferencias en un juego de litigios en que una parte tergiversa las normas de procedimientos para obtener ventajas.

²⁰ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R (adoptada en la forma modificada por el Órgano de Apelación el 20 de agosto de 1999).

²¹ WT/DS70/R, párrafos 9.129 y 9.213.

32. Si bien no consideró específicamente la aplicabilidad del principio de *res judicata*, el Órgano de Apelación consideró que su decisión, y la del Grupo Especial en *Canadá - Aeronaves* no impedían al Brasil "presentar otra reclamación en el marco del procedimiento de solución de diferencias contra el Canadá, al amparo de las disposiciones del Acuerdo SMC, y del ESD, en relación con la compatibilidad de determinadas medidas de financiación de la EDC con las disposiciones del Acuerdo SMC."²² Es poco probable que el Órgano de Apelación hubiese hecho esta declaración si considerase que cualquier doctrina de derecho aplicable pudiera impedir una reclamación subsiguiente del Brasil.

33. Además, las circunstancias en que el Grupo Especial de *Canadá - Aeronaves* rechazó la solicitud hecha por el Brasil de que emitiera conclusiones "en sí mismas", también constituía una fuerte indicación contraria a toda posible aplicación del principio de *res judicata* a las actuales reclamaciones del Brasil. Como lo señaló el Brasil en su respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial, el Canadá se negó a proporcionar al grupo especial anterior la información que le hubiera permitido adoptar una decisión, en un sentido o en otro, acerca de las reclamaciones del Brasil contra la EDC y la Cuenta del Canadá "en sí mismas".²³ Por consiguiente, el Canadá es el único responsable del hecho de que el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves* no pudiera adoptar decisiones definitivas sobre las reclamaciones del Brasil que pudieran implicar una *res judicata* en esta cuestión.

34. En su respuesta a las preguntas del Grupo Especial, el Canadá señala que el Grupo Especial no tiene que decidir si el principio se aplica a las diferencias de la OMC ya que, a juicio del Canadá, el Brasil "no presentó ninguna prueba documental ni argumentos que justificaran una conclusión diferente de este grupo especial respecto de las conclusiones del Grupo Especial que entendió en el caso anterior *Canadá - Aeronaves*".²⁴ Como se indicó más arriba sencillamente no hay conclusiones relativas a las reclamaciones "en sí mismas" que pudieran implicar *res judicata* en este caso. Además, la cuestión de si las pruebas documentales o los argumentos del Brasil justifican que este Grupo Especial emita la conclusión solicitada constituye una cuestión de fondo que el Grupo Especial tiene ante sí, más que una cuestión de competencia acerca de si el Grupo Especial puede intervenir o no en estas reclamaciones.

35. Las actuales reclamaciones del Brasil contra la EDC, la Cuenta del Canadá e IQ "en sí mismas" se basan, en gran parte, en argumentos y pruebas que no se presentaron al anterior Grupo Especial que trató el caso *Canadá - Aeronaves*. Por cierto, gran parte de las pruebas que Brasil ha presentado al actual Grupo Especial sólo salieron a la luz recientemente debido, en parte, a la falta de transparencia del plan de créditos a la exportación del Canadá. El Brasil, por ejemplo, no tenía conocimiento de la medida en que la EDC operaba a través de la ventana de mercado y proporcionaba financiación en condiciones más favorables que las incluidas en el Acuerdo de la OCDE hasta que el Canadá admitió este hecho durante las actuaciones relacionadas con el párrafo 5 del artículo 21 en *Brasil - Aeronaves*.²⁵ Aparentemente, el Canadá tampoco ha tenido una actitud muy transparente sobre su conducta con otros participantes de la OCDE, probablemente porque muchos, incluidos los

²² *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R (adoptada el 20 de agosto de 1999), párrafo 206.

²³ En el documento WT/DS70/R, párrafos 6.80, 6.171, 6.203, 6.258, 6.259, 6.260, 6.279, 6.303, 6.304, 6.326, 6.327, 9.176, 9.188, 9.218, 9.244, 9.253, 9.272, 9.293, 9.294, 9.299, 9.303, 9.313, 9.314 (nota 621), 9.327, 9.345, 9.347 (nota 633), hay ejemplos de casos en que el Canadá no proporcionó la información específicamente solicitada por el Grupo Especial que se ocupó de *Canadá - Aeronaves*.

²⁴ Respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial, 6 de julio de 2001, pregunta 2.

²⁵ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (adoptado en la forma modificada por el Órgano de Apelación el 4 de agosto de 2000), párrafo 81.

Estados Unidos, han condenado las actividades de ventana de mercado.²⁶ El Brasil observa, por ejemplo, que el Canadá aparentemente considera que su política de "ventana de mercado" es secreta; ha pedido que se asigne carácter confidencial a [].

36. Siguen apareciendo nuevas pruebas. En sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, el Canadá revela por primera vez cuatro decretos que explican la forma en que la Société de développement industriel du Québec ("SDI"), y ahora IQ, se utilizan para apoyar ventas de aeronaves Bombardier. Las Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36 nunca fueron examinadas por el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves*. Ese Grupo Especial tampoco examinó las pruebas relativas a IQ contenidas en la Prueba documental BRA-9.

37. Asimismo, en la segunda comunicación escrita del Canadá, de fecha 4 de diciembre de 1998, en la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves*, se expresa que *ninguna* de las garantías o actividades de financiación con arreglo al criterio de elegibilidad "desarrollo de las exportaciones" de la SDI (que pasó a ser IQ en 1998) tienen que ver con el sector de las aeronaves civiles.²⁷ El Grupo Especial de *Canadá - Aeronaves*, en el párrafo 9.275, aceptó la declaración del Canadá y determinó que "el Brasil no ha aportado ninguna prueba que demuestre que IQ ha otorgado asistencia al sector de las aeronaves de transporte regional". Sin embargo, en la Prueba documental BRA-9, de fecha 11 de enero de 2001, el portavoz Jean Cyr admite que IQ creó un fondo de cinco años *en 1996* para proporcionar garantías de préstamos a clientes de las aeronaves Bombardier. Esta nueva prueba contradice directamente el argumento presentado por el Canadá al anterior Grupo Especial de que IQ no se utilizó para financiar al sector de las aeronaves civiles, y demuestra que hay nuevos hechos sobre IQ que este Grupo Especial debe examinar.

38. Este Grupo Especial también tiene ahora nuevas pruebas acerca de la Cuenta del Canadá. Por ejemplo, al igual que IQ, el anterior Grupo Especial sobre *Canadá - Aeronaves* no contó con las Pruebas documentales CDA-15 a CDA-24, aunque estas pruebas revelan los medios por los cuales la Cuenta del Canadá financia y otorga garantías a clientes de las aeronaves Bombardier. Además, la Cuenta del Canadá de la EDC ha cambiado fundamentalmente desde que se examinó por primera vez el caso *Canadá - Aeronaves*.²⁸ Cuando a esto se suman los nuevos argumentos y pruebas del Brasil, estos hechos hacen necesario un nuevo examen del programa de la Cuenta del Canadá "en sí misma". Lo mismo sucede, como se ha expresado más arriba, en los casos de la EDC e IQ.

39. El Brasil ha presentado sus argumentos de fondo acerca de estas pruebas, tanto en sus comunicaciones anteriores como en la presente. Como se señala más arriba, las comunicaciones del anterior caso *Canadá - Aeronaves* aclaran que las reclamaciones "en sí mismas" del Brasil no se probaron en base a las pruebas que el Brasil tuvo disponibles y que se proporcionaron al Grupo Especial en ese momento. La determinación de si el efecto acumulativo de las pruebas "anteriores" presentadas al anterior Grupo Especial y las "nuevas" pruebas presentadas por primera vez a este Grupo Especial son suficientes para probar las reclamaciones del Brasil, es una cuestión de fondo, más que de competencia, sobre las que se debe expedir el presente Grupo Especial.

²⁶ Lawrence H. Summers, "The Importance of Continuing to Fight Against International Trade Finance Subsidies", observaciones con motivo del 65º aniversario del Banco de Exportación-Importación, 16 de mayo de 2000, página 3 ("Summers speech") (Prueba documental BRA-29).

²⁷ Véase la Prueba documental BRA-52, que incluye extractos pertinentes (párrafo 117) de la segunda comunicación escrita del Canadá de fecha 4 de diciembre de 1998.

²⁸ Véase, por ejemplo, la Directiva de Política presentada por el Canadá como Prueba documental CDA-16, que es posterior al informe del Grupo Especial del caso *Canadá - Aeronaves*.

III. EL APOYO DE LA EDC A LA INDUSTRIA CANADIENSE DE LAS AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA

A. La Cuenta Mercantil de la EDC y la Cuenta del Canadá de la EDC "en sí mismas"

40. El Brasil sostiene que la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC constituyen subvenciones a la exportación prohibidas "en sí mismas". Antes de pasar a examinar las pruebas que apoyan este argumento, el Brasil desea referirse a dos cuestiones preliminares.

41. En primer lugar, las réplicas del Canadá a las reclamaciones del Brasil hacen hincapié totalmente en la cuestión de si la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC proporcionan beneficios "en sí mismas". El Canadá no niega que el apoyo de la EDC está supeditado *de jure* a los resultados de la exportación. El Brasil, por lo tanto, centra su atención en el argumento del Canadá de que las contribuciones financieras de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC no confieren beneficios "en sí mismas".

42. En segundo lugar, es inexacto el argumento del Canadá de que el Grupo Especial anterior que examinó la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC determinó afirmativamente que estas medidas estaban en consonancia "en sí mismas" con el Acuerdo SMC. Como se señala más arriba, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves* concluyó que, como cuestión probatoria, el Brasil "no ha demostrado" que los programas Cuenta Mercantil y Cuenta del Canadá de la EDC *per se* constituya legislación obligatoria sujeta a impugnación "en sí misma".²⁹ En sus comunicaciones a este Grupo Especial, el Brasil ha presentado pruebas recientemente obtenidas y las ha añadido a las pruebas presentadas en el caso *Canadá - Aeronaves*. El Brasil entiende que ha satisfecho de esta forma la carga de la prueba para un caso *prima facie* de que la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC constituyen legislación imperativa y son subvenciones a la exportación prohibidas "en sí mismas".

1. La EDC es un organismo de crédito a la exportación y como tal exige que la concesión de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación

43. Las reclamaciones del Brasil abarcan tanto la Cuenta Mercantil como la Cuenta del Canadá, que son dos partes de un mismo programa, la EDC. Como señala el Canadá en el párrafo 4 de su primera comunicación escrita, "la EDC administra dos programas, la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil".³⁰ Cuando la EDC proporciona "apoyo oficial", lo hace principalmente por conducto de la Cuenta del Canadá.³¹ Cuando la EDC opera utilizando la "ventana de mercado" y proporciona, según alega el Canadá, financiación de conformidad "con los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en condiciones análogas y con una seguridad análoga", lo hace por conducto de la Cuenta Mercantil.³²

44. Cuando opera por conducto de la Cuenta Mercantil o de la Cuenta del Canadá, la EDC "en sí misma" proporciona subvenciones a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. Como se explica detalladamente en las respuestas del Brasil de fecha 6 de julio a las preguntas

²⁹ WT/DS70/R, párrafos 9.129 y 9.213.

³⁰ En el párrafo 20 de la primera comunicación escrita del Canadá hay una declaración similar.

³¹ Véase un examen más detallado en los párrafos 74 a 81 de la primera comunicación escrita del Brasil y en los párrafos 38 a 43 de la declaración del Brasil en la primera reunión del Grupo Especial.

³² Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (se han quitado las cursivas).

28 y 29 del Grupo Especial, la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC "en sí mismas" requieren el suministro de subvenciones a la exportación porque se han establecido y funcionan como organismos de créditos a la exportación con la *raison d'être* de proporcionar subvenciones a la exportación.

45. El historial y la existencia de los "refugios" del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación, que el Canadá ha invocado para justificar su subvención a Air Wisconsin, prueban este hecho. Durante las negociaciones del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, los participantes en el recientemente concertado Acuerdo de la OCDE se vieron confrontados al hecho de que sus organismos de créditos a la exportación, aunque estaban permitidos por el Acuerdo, no estarían en consonancia, no obstante, con sus obligaciones dimanantes del Código. Encontraron la solución en el segundo párrafo del punto k).³³ Los créditos a la exportación proporcionados por estos organismos son subvenciones a la exportación, según reconocieron los negociadores, pero no se considerarán subvenciones a la exportación prohibidas en tanto se ajusten a las disposiciones sobre tipos de interés del Acuerdo. Si un organismo de crédito a la exportación no está comprendido en el refugio del punto k), proporciona una subvención prohibida "en sí misma" porque el suministro de subvenciones a la exportación, como comprendieron los negociadores de la Ronda de Tokio, son inherentes a la propia existencia y funcionamiento de un organismo de crédito a la exportación. Es por esto, cabe repetir, que se estableció el segundo párrafo del punto k).

46. Los argumentos del Brasil de que el apoyo que la EDC presta por conducto de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá constituyen subvenciones a la exportación "en sí mismas" deben considerarse en ese contexto. La EDC, ya sea que actúe por conducto de su Cuenta del Canadá o su Cuenta Mercantil, constituye una institución que por cierto está concebida "en sí misma" para proporcionar subvenciones a la exportación. Al igual que otras organizaciones de crédito a la exportación, la EDC no paga impuestos sobre la renta, no paga dividendos y toma empréstitos utilizando la clasificación crediticia del Gobierno del Canadá.³⁴ El Acuerdo de la OCDE tuvo por objeto limitar el uso indebido de estas ventajas.

47. El Brasil no afirma, como sostiene el Canadá en el párrafo 37 de su primera comunicación escrita, que "como la EDC es una entidad pública y, como tal, no paga el impuesto sobre la renta, *cualquier* financiación que proporcione constituye una subvención". El argumento del Brasil es que la exención del pago de impuestos es ilustrativa, y un requisito esencial, de la capacidad de un organismo de crédito a la exportación para cumplir su misión normal, es decir, proporcionar subvenciones a la exportación. Como lo señaló el ex Secretario del Tesoro de los Estados Unidos Lawrence Summers:

... las instituciones de ventana de mercado contravienen, directamente o potencialmente, las disposiciones del Acuerdo [de la OCDE] porque están controladas e implícitamente subvencionadas por el Estado. De esta forma, las instituciones de ventana de mercado operan con una ventaja competitiva no equitativa porque se benefician de concesiones gubernamentales especiales, incluidas las garantías del Estado, que le permiten obtener fondos a un costo más bajo que el de sus competidores del sector privado, y porque están exentas del pago de ciertos

³³ John E. Ray, *Managing Official Export Credits - The Quest for a Global Regime*, Institute for International Economics (1995), páginas 36 a 38 (Prueba documental BRA-54).

³⁴ *Export Development Corporation 1999-2000 Reference Guide*, página 9 (Prueba documental BRA-23).

impuestos y dividendos. Al mismo tiempo, actúan como organismos de crédito a la exportación oficiales al limitar la financiación a los exportadores nacionales.³⁵

48. La reclamación del Brasil abarca diferentes tipos de contribuciones financieras de la EDC proporcionadas por conducto de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá: garantías, préstamos y servicios financieros. Las ventajas que puede ofrecer la EDC en su carácter de organismo de crédito a la exportación del gobierno, significa que cuando proporciona estas contribuciones financieras, confiere beneficios "en sí misma". Esta es precisamente la razón por la que se adoptó el Acuerdo de la OCDE: para controlar la forma en que se podrían conferir esos beneficios. La mera declaración de que la organización de crédito a la exportación opera "con arreglo a principios comerciales" no elimina las ventajas a que se refirió el Secretario Summers, ni la importancia de las disposiciones del Acuerdo de la OCDE para limitar su posible uso indebido. En este contexto, la norma de la ventana de mercado alegada por el Canadá no convierte a una medida obligatoria en una medida discrecional.

2. Ejemplos específicos que demuestran que la EDC es una organización de crédito a la exportación y, como tal, exige que el otorgamiento de subvenciones esté supeditado a los resultados de exportación

49. Los tipos específicos de contribuciones financieras que impugna el Brasil demuestran la medida en que la EDC confiere beneficios "en sí misma". Éstas se describen a continuación.

a) Garantías de préstamos

50. Las garantías de préstamos proporcionadas por la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC confieren beneficios al conceder "condiciones más favorables que las que [el receptor] hubiera podido obtener en el mercado competitivo".³⁶ Como lo ha señalado el Canadá, cuando existe una garantía de préstamo gubernamental, "el banco prestamista establece las condiciones de financiación teniendo en cuenta el riesgo del gobierno ... y no el del prestatario".³⁷ De igual modo, la resolución de la EDC relativa al rendimiento mínimo de los préstamos, presentada por el Canadá como la Prueba documental CDA-47, dispone que "cuando se otorgue una garantía de financiación, se utilizará la clasificación crediticia del garante ...".

51. La EDC, en su calidad de agente del Gobierno del Canadá, tiene una clasificación crediticia AAA de Standard & Poors.³⁸ Una garantía de préstamo de la EDC permite a los compradores de aeronaves de transporte regional del Canadá que no gozan de una clasificación crediticia similar, disfrutar de los beneficios de la clasificación AAA de la EDC, que seguramente les ayudará a conseguir mejores condiciones de financiación que las que hubieran podido obtener por sí solos. De esta forma, la garantía de la EDC proporciona beneficios "en sí misma".

52. El Canadá afirma que la EDC cobra un derecho por sus garantías³⁹, pero en ninguna parte demuestra que los derechos percibidos de los compradores de aeronaves de transporte regional estén en consonancia con los que aplican los garantes comerciales con clasificación crediticia AAA a los compradores de esas aeronaves que desean aprovechar los beneficios de las clasificaciones AAA de esos garantes. Aun si pudiera hacerlo, la garantía de la EDC igual conferiría un beneficio siempre que

³⁵ *Summers speech*, página 3 (Prueba documental BRA-29).

³⁶ WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

³⁷ WT/DS46/RW, anexo 1-2 (párrafo 36) (sin cursivas en el original).

³⁸ *Export Development Corporation Annual Report 2000*, página 41 (Prueba documental BRA-22).

³⁹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 84.

hubiera "una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por el gobierno la empresa que recibe la garantía y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía del gobierno".⁴⁰ A este respecto, el Brasil señala que las garantías de préstamos están incluidas específicamente en el punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación en el Anexo I del Acuerdo, y están prohibidas *per se*.

b) Servicios financieros

53. El Brasil ha demostrado igualmente que los servicios financieros de la EDC confieren beneficios "en sí mismos". De conformidad con el párrafo 1) a) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, las contribuciones financieras pueden adoptar la forma de "servicios -que no sean de infraestructura general-". El significado común del término "services" (servicios) es "assistance or benefit provided to someone by a person or thing" (asistencia o beneficio proporcionado a alguien por una persona o cosa).⁴¹ El apoyo financiero y los paquetes de financiación de la EDC para los compradores de aeronaves de transporte regional canadienses, así como las garantías de préstamos y de financiación que forman parte de ese apoyo y de esos paquetes, constituyen asistencia a la industria de aeronaves de transporte regional canadienses y sus compradores.

54. El Canadá ha reconocido que la EDC proporciona su apoyo financiero y sus paquetes de financiación en condiciones más favorables que las que podría obtener el receptor en el mercado. Según la EDC, "complementa a los bancos y otros intermediarios financieros", y absorbe riesgos de los exportadores canadienses "que superan a los que podrían proporcionar otros intermediarios financieros".⁴² Asimismo, "el apoyo financiero de la EDC ofrece a los exportadores canadienses un *margen de acción* cuando licitan en el exterior"⁴³, que el Canadá ha explicado se refiere a "la capacidad de los funcionarios de la EDC para reunir *paquetes financieros mejor estructurados* ...".⁴⁴ Todos estos servicios -los conjuntos financieros mejor estructurados, la asistencia que complementa y supera la proporcionada por los bancos comerciales, el apoyo que confiere un margen de acción- ofrecen, por definición, algo mejor que lo que podrían obtener los exportadores canadienses en el mercado. Por lo tanto, confieren beneficios.

55. Como se señala en el párrafo 28 de la declaración oral del Brasil, el Grupo Especial que entendió en el caso *Canadá - Aeronaves* no concluyó, como sostiene el Canadá, que una determinación de beneficio "no puede basarse en una inferencia o una extrapolación realizada a partir de declaraciones de carácter general de la EDC o de sus funcionarios".⁴⁵ El Grupo Especial determinó que las pruebas proporcionadas por el Brasil, incluidas algunas declaraciones de funcionarios, no establecían que la EDC proporcionaba tipos de interés más bajas que las disponibles en el mercado. En esta diferencia, la reclamación del Brasil es diferente y, de hecho, más amplia; consiste en que estas declaraciones establecen que la EDC proporciona "servicios" que son mejores que los que podría obtener el receptor en el mercado. Por lo tanto, el argumento del Canadá debe rechazarse.

⁴⁰ Acuerdo SMC, artículo 14 c).

⁴¹ *The New Shorter Oxford English Dictionary* (tercera edición, 1993), página 2789.

⁴² *Export Development Corporation, 1995, Mensaje del Presidente y Director*, páginas 4, 2 (sin cursivas en el original) (Prueba documental BRA-24).

⁴³ WT/DS70/R, párrafo 6.57 (*se cita* al ex Presidente de la EDC, Paul Labbé) (sin cursivas en el original).

⁴⁴ WT/DS70/R, párrafo 9.163 (sin cursivas en el original).

⁴⁵ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 77.

56. También debe rechazarse la sugerencia de las Comunidades Europeas ("CE") de que "servicios" sólo pueden ser "contribuciones financieras" si se ofrecen "sin una plena contraprestación" o si implican "un costo para el gobierno".⁴⁶ Este argumento incorpora erróneamente la noción de "beneficios" en la definición de una "contribución financiera", que son elementos separados de una reclamación de subvención a la exportación prohibida.⁴⁷

57. Además, aun si está dirigido al elemento de "beneficio" de una reclamación de subvención de exportación prohibida, el argumento de las CE evoca la denominada interpretación del "costo para el gobierno", que fue rechazada por el Órgano de Apelación en el caso anterior *Canadá - Aeronaves*.⁴⁸ Se confiere un "beneficio" cuando un receptor obtiene una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera obtenido en el mercado. La prueba citada por el Brasil demuestra que la EDC proporciona servicios -paquetes financieros que están mejor estructurados, asistencia que complementa y supera a la proporcionada por bancos comerciales, apoyo que concede un margen- que por definición ofrecen algo mejor que lo que los exportadores canadienses o sus clientes podrían obtener en el mercado.

58. Las CE parecen sostener también que la referencia pertinente para determinar si los servicios confieren beneficios son "las condiciones en las que el gobierno ofrece servicios equivalentes en otros lugares del Miembro interesado".⁴⁹ Tampoco en este caso aplican las CE la norma sobre "beneficio" adoptada por el Órgano de Apelación en el caso *Canadá - Aeronaves*. La cuestión pertinente es determinar si un Miembro concede a un receptor algo mejor que lo que ese receptor o su cliente podrían obtener en el mercado. Un Miembro no evita conferir un "beneficio" concediendo servicios en condiciones mejores que las del mercado a varios receptores diferentes.

c) El punto de referencia de la EDC

59. Por último, con respecto a la Cuenta Mercantil de la EDC, el Canadá sostiene que opera en base a "principios comerciales", proporcionando financiación de conformidad con "los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en condiciones análogas y con una seguridad análoga".⁵⁰ Asimismo, el Canadá sostiene que el "apoyo oficial" por conducto de la Cuenta del Canadá de la EDC no confiere un beneficio cuando se aplica de conformidad con esta norma.⁵¹ Con arreglo a esta norma, el Canadá considera que no proporciona subvenciones a la exportación por conducto de la Cuenta Mercantil de la EDC, ya que no confiere un "beneficio", en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Esta norma, sin embargo, encubre i) la naturaleza del beneficio, y ii) el verdadero beneficiario.

⁴⁶ Comunicación de las CE en calidad de terceros, párrafos 46 y 51; declaración oral de las CE, párrafo 24.

⁴⁷ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/AB/R (adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 157.

⁴⁸ WT/DS70/AB/R, párrafo 156.

⁴⁹ Comunicación de las CE en calidad de tercero, párrafo 50.

⁵⁰ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (se han eliminado las cursivas).

⁵¹ Concretamente, en la transacción de Air Wisconsin, el Canadá sostiene que si no hubiera mediado el apoyo del Gobierno del Brasil, y el Canadá sólo ofrecía condiciones equivalentes a la de Embraer, el apoyo de la Cuenta del Canadá "se basaría en condiciones no menos favorables que las disponibles para el receptor en el mercado". Declaración oral del Canadá, párrafo 16.

60. El Órgano de Apelación, basándose en el contexto del apartado b) del artículo 14 del Acuerdo sobre Subvenciones, impondría una norma sobre "beneficios" exigiendo que las operaciones de la EDC no prestaran apoyo que superara "las condiciones que el prestatario habría podido obtener en el mercado puramente comercial".⁵² El Canadá, por el contrario, declara que la EDC opera "en base a principios comerciales" y afirma que esto es equivalente a precios del mercado y suministro de financiación a tipos del mercado.⁵³

61. Existe una diferencia, sin embargo, entre realizar operaciones en base a principios comerciales y conceder efectivamente financiación a tipos de mercado. Esto se debe a que en muchos casos, los productos y las condiciones ofrecidos por la EDC no están disponibles en el mercado comercial. El Brasil ha observado, por ejemplo, la forma en que el Canadá destaca la capacidad de la EDC para "complementar" los servicios de bancos y otros intermediarios financieros o, en otras palabras, su capacidad para proporcionar cosas que el mercado comercial no proporciona. Como lo señalan los Estados Unidos en el párrafo 7 de su comunicación en calidad de terceros, el punto de referencia apropiado para determinar si las condiciones ofrecidas por la EDC son más favorables que las disponibles en el mercado deben ser las *condiciones que están efectivamente disponibles en el mercado comercial*. La realización de las operaciones en base a "principios comerciales" no es suficiente; el punto de referencia para las operaciones de ventana de mercado de la EDC debe ser lo que está realmente disponible en el mercado.

62. Otro problema del tipo de referencia del Canadá es que hace hincapié en que sólo el comprador de aeronaves de transporte regional canadiense es el beneficiario de las contribuciones financieras de la EDC. Sin embargo, otro beneficiario es el fabricante de la aeronave, Bombardier. Es innegable que los fabricantes de aeronaves con frecuencia deben proporcionar financiación a sus propios clientes. Se trata entonces de determinar si Bombardier podría ofrecer financiación igualmente atractiva a sus clientes si no contara con el apoyo de la EDC. Si la respuesta es negativa, entonces para mantener las amortizaciones mensuales requeridas por los clientes a un nivel no superior al que podría ofrecer con apoyo de la EDC, Bombardier hubiera tenido que reducir su precio. Si Air Wisconsin, por ejemplo, hubiera podido obtener condiciones tan favorables como las ofrecidas por la EDC en otras partes del mercado, no tendría importancia que Bombardier no las pudiera obtener. Esta conclusión se aplica a todas las operaciones de "ventana de mercado" de la Cuenta Mercantil de la EDC y, por consiguiente, al programa "en sí mismo". Si Bombardier pudiera encontrar financiación en términos igualmente favorables en otra parte, las operaciones de ventana de mercado serían completamente innecesarias ya que, supuestamente, no ofrecen más que lo que ya está disponible en el mercado. Por supuesto, esto vuelve a plantear la siguiente cuestión: si las operaciones de ventana de mercado de la EDC no hacen más que ofrecer lo mismo que el mercado, ¿cuál es la función de la EDC? El Canadá nunca proporcionó una explicación.

3. El argumento del Canadá basado en la defensa afirmativa del "refugio" del punto k) no afecta a la naturaleza imperativa de las medidas

63. Atendiendo a la intención de los negociadores del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, y del Acuerdo SMC, el "refugio" incluido en el segundo párrafo del punto k) está potencialmente disponible para las operaciones de la EDC. Pero la existencia de esta defensa potencial no afecta a la naturaleza de la EDC "en sí misma". La posible disponibilidad de una defensa afirmativa no cambia una medida imperativa en una medida discrecional. Como se señala más arriba y en la respuesta del Brasil a la pregunta 28 del Grupo Especial, el punto k) fue elaborado y adoptado para proporcionar una *excepción limitada a la prohibición, y no al carácter imperativo de la*

⁵² Véase comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, párrafo 6.

⁵³ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67.

subvención a la exportación. Toda medida que existe para proporcionar subvenciones a la exportación sigue siendo imperativa, esté comprendida o no en el ámbito del "refugio" del punto k).⁵⁴

64. Una buena analogía es el artículo 27 del Acuerdo SMC. Contiene una exención temporal de ocho años al artículo 3 del Acuerdo SMC para los países en desarrollo que satisfagan ciertas condiciones. Se trata de un caso de defensa afirmativa. La disponibilidad de la defensa no cambia el carácter de subvención a la exportación; simplemente suspende la aplicación de la prohibición en forma temporal. De igual modo, el segundo párrafo del punto k) proporciona un refugio para créditos a la exportación elegibles sin tener en cuenta si son "imperativos" o "discrecionales".

B. La Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC "tal como se aplican"

65. En su primera comunicación escrita, el Brasil identificó cinco transacciones de aeronaves de transporte regional demostrando que, tal como se aplicaban, la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC proporcionaban subvenciones a la exportación prohibidas.⁵⁵ Dado que una de esas transacciones, la de Air Wisconsin, está comprendida en un recurso del Canadá al "refugio" del punto k), el Brasil presentará una réplica a los argumentos del Canadá con respecto a esa transacción en una sección separada de esta comunicación.

66. Respecto de los cuatro clientes restantes identificados por el Brasil, el Canadá afirma que ni Midway ni Comair recibieron apoyo de la EDC. Concretamente, el Canadá dice que la Cuenta Mercantil de la EDC no participó en la transacción de Midway.⁵⁶ El Brasil toma conocimiento ahora, al leer la respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, que el apoyo para la transacción de Midway provino de IQ. Esta es una prueba más de las tácticas evasivas empleadas por el Canadá en las consultas, que negaron al Brasil las garantías procesales a las que tenía derecho. El Brasil tratará el apoyo de IQ a la transacción de Midway en la sección V *infra*.

67. El Canadá afirma también que la Cuenta Mercantil de la EDC no proporcionó garantías de crédito a la transacción de Comair.⁵⁷ Como se señaló más arriba, sin embargo, el Canadá no niega la prueba presentada por el Brasil⁵⁸ que la transacción de Comair incluyó, o bien apoyo de la Cuenta Mercantil de la EDC en forma distinta de las garantías, o bien garantías con arreglo a algún otro instrumento del Gobierno del Canadá (un ejemplo podría ser la Cuenta del Canadá). El Brasil observa, por ejemplo, en las declaraciones del Canadá que figuran en los párrafos 3 y 4 de su respuesta de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial, que los precios fijados para ASA [] en "los precios ofrecidos por la EDC a Comair". Dado que el Canadá no ha sido muy comunicativo en cuanto a la información relativa a las transacciones de Comair, el Brasil pide al Grupo Especial concretamente que pregunte al Canadá si se proporcionó a Comair o a Midway alguna garantía gubernamental u otro tipo de apoyo, y cuál fue el organismo gubernamental canadiense a través del cual se proporcionó.

⁵⁴ Tampoco la existencia de una defensa potencial con arreglo al punto k) afecta a la naturaleza de los programas "en sí mismos", aun si en algunos casos la financiación podría quedar comprendida en el punto k). Como se explica también en la respuesta del Brasil a la pregunta 28 del Grupo Especial, aun si los programas no requiriesen siempre una violación del Acuerdo SMC, seguirían contraviniendo el Acuerdo SMC "en sí mismos".

⁵⁵ Primera comunicación escrita del Brasil, párrafos 43 y 59.

⁵⁶ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 64.

⁵⁷ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 65.

⁵⁸ Primera comunicación escrita del Brasil, párrafos 43 y 59.

68. Además, el Brasil pide al Grupo Especial que recuerde la admisión del Canadá, en otras actuaciones, de que la Cuenta Mercantil de la EDC ha otorgado créditos a la exportación a tipos de interés fijas inferiores a el tipo de interés mínima del Acuerdo de la OCDE, el CIRR.⁵⁹ El Brasil trata de estas transacciones en el párrafo 56 de su primera comunicación escrita, y también en los párrafos 34 y 35 de su declaración oral. Estas contribuciones financieras confieren un beneficio. El Grupo Especial recordará la declaración del Órgano de Apelación en *Brasil - Aeronaves*, de que un tipo de interés neta otorgada a un prestatario por debajo de la CIRR correspondiente es "prueba positiva" de que el tipo garantiza una "ventaja material", en virtud del punto k) del Anexo I del Acuerdo sobre Subvenciones.⁶⁰ Como se indica en los párrafos 51 a 54 de la primera comunicación del Brasil, el apoyo a la exportación que confiere una "ventaja material" siempre se considerará como un beneficio, ya que el punto k) y la norma de la "ventaja material" sólo se plantean cuando se ha demostrado una subvención, incluido un beneficio.

69. El Canadá no ha identificado las transacciones específicas de que se trata, salvo cuando declara que se produjeron en algún momento después del 1º de enero de 1998.⁶¹ Dado que los tipos inferiores al CIRR constituyen "prueba positiva" de ventaja material y beneficio, el Brasil solicita que el Grupo Especial pida concretamente al Canadá que proporcione detalles sobre esas transacciones.

70. El Brasil tratará a continuación el caso de los dos clientes restantes examinados en su primera comunicación escrita, ASA y Kendell. En sus respuestas de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial, el Canadá proporcionó información acerca de las condiciones del apoyo de la Cuenta Mercantil de la EDC a las ventas a esos clientes.

1. ASA

71. ASA Holdings, Inc. y Atlantic Southeast Airlines (colectivamente denominadas "ASA") describen algunas de las condiciones de su adquisición de aeronaves de transporte regional canadienses en actuaciones ante la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos. El Brasil se refirió a esas condiciones en los párrafos 43 y 59 de su primera comunicación escrita, y en las Pruebas documentales BRA-36 a BRA-38. El Canadá ha proporcionado más detalles acerca del apoyo de la EDC en su respuesta de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial. La financiación de la EDC para las ventas a ASA confirió y continúa confiriendo un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, de dos maneras.

72. En primer lugar, como se señaló en los documentos presentados a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos incluidos en las Pruebas documentales BRA-36 a BRA-38, la financiación de la EDC excedió el plazo de reembolso máximo de 10 años incluido en el Acuerdo de la OCDE para las aeronaves de transporte regional. Como lo explica el Brasil en los párrafos 50 a 54 de su primera comunicación escrita, los plazos superiores al máximo de 2 años constituyen "pruebas positivas" de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

73. En su respuesta a los argumentos del Brasil, el Canadá afirma que "los plazos de la financiación para las ventas de aeronaves de transporte regional que pueden obtenerse normalmente en condiciones comerciales varían de 10 a 18 años".⁶² En su respuesta de fecha 6 de julio a la

⁵⁹ WT/DS46/RW, párrafo 6.99 (el Grupo Especial dijo que le "sorprendió la afirmación del Canadá de que los créditos a la exportación proporcionados por la EDC a través de la operación de 'ventana de mercado', incluso a tipos de interés inferiores al CIRR, fueran, sin embargo, créditos a la exportación 'comerciales' que no otorgaban un beneficio en el sentido del artículo 1").

⁶⁰ WT/DS46/AB/R, párrafo 182.

⁶¹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 71.

⁶² Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 75.

pregunta 35 del Grupo Especial, el Brasil refuta esta afirmación. Las investigaciones realizadas por el Brasil acerca de las actividades de los dos grandes bancos internacionales mencionados por el Canadá, cuyos resultados se incluyen en la Prueba documental BRA-57, no contienen ninguna indicación de que el mercado ofrece condiciones de financiación para las aeronaves de transporte regional como las alegados por el Canadá.

74. En segundo lugar, la respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial, y las Pruebas documentales CDA-42 a CDA-44, demuestran que la EDC concedió contribuciones financieras en condiciones más favorables que las prevalecientes en el mercado. En su respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial, el Canadá describe la forma en que proporcionó financiación a ASA en marzo de 1997 y en agosto de 1998 a el tipo de más puntos básicos, que describe como puntos básicos . El Grupo Especial que entendió en la diferencia anterior *Canadá - Aeronaves* tuvo ocasión de hacer referencia a . Tras observar que una resolución de la Junta Directiva de la EDC de fecha 17 de junio de 1992 se aplicaba a todos los préstamos de la Cuenta Mercantil de la EDC, con inclusión del sector de las aeronaves de transporte regional, el Grupo Especial señaló que "el rendimiento de los préstamos de la EDC debe cubrir el costo más un margen de riesgo mínimo (que varía según la clasificación crediticia del prestatario)".⁶³ El Grupo Especial observa a continuación que "el Brasil no ha hecho ningún intento de sugerir que esta política no esté en concordancia con la de los bancos comerciales".⁶⁴ Sobre la base de esta falta de pruebas, el Grupo Especial concluyó: "no nos resulta convincente el argumento del Brasil, en el sentido de que el margen del rendimiento neto de la EDC no ofrece una base suficiente para comparar el rendimiento de la financiación de deudas por la EDC con el de los bancos comerciales".⁶⁵

75. Según el Grupo Especial, el Brasil no hizo ningún intento debido a que la naturaleza confusa de la EDC y sus operaciones le impidieron obtener la información pertinente. En su respuesta a la pregunta 11 el Canadá ha proporcionado ahora información pertinente. De esa respuesta se desprende claramente que no sólo en la transacción de ASA, sino también en todas las otras transacciones en que se logra , el Canadá, de hecho, proporciona financiación a tipos inferiores a la del mercado. En el párrafo 4 de su respuesta a la pregunta 11, el Canadá declara que proporciona financiación a ASA a la , puntos básicos por debajo de su . El Tipo de Interés Comercial de Referencia de la OCDE, como se recordará, es de 100 puntos básicos sobre el Bono del Tesoro de los Estados Unidos de siete años. En el momento de prepararse esta comunicación, el tipo del Bono del Tesoro más . Pero el CIRR, por sí mismo, *no* incluye una prima de riesgo. Por lo tanto, si bien el CIRR por sí solo puede ser suficiente para asegurar el "refugio" del segundo párrafo del punto k), no es suficiente para evitar la concesión de un beneficio. .⁶⁶ El tipo preferencial, sin embargo, se aplica sólo a prestatarios con la clasificación crediticia más alta, y ni siquiera el Canadá sostiene que los transportistas aéreos regionales sean candidatos al tipo preferencial. De esta forma, de la EDC conferiría un beneficio a un prestatario en condiciones de obtener el tipo preferencial, y por supuesto a una aerolínea de transporte regional, o especialmente a una aerolínea de transporte regional como ASA, que obtiene un el tipo ya subvencionado. Por cierto, la Prueba documental CDA-47, que es la "[]" de la EDC, parece indicar que de la EDC .

⁶³ WT/DS70/R, párrafo 9.173. La "Resolución relativa a los rendimientos mínimos de los préstamos" de la EDC incluida como la Prueba documental CDA-47 parece ser el mismo documento al que se había referido anteriormente el Grupo Especial.

⁶⁴ *Id.*

⁶⁵ *Id.*, párrafo 9.174.

⁶⁶ *Id.*

2. Kendell

76. En los informes de la prensa se describen algunas de las condiciones del apoyo de la EDC para la venta de aeronaves de transporte regional canadienses a Kendell Airlines. El Brasil se ocupa de esas condiciones en los párrafos 43 y 59 de su primera comunicación escrita, y en las Pruebas documentales BRA-34 y BRA-35. El Canadá ha proporcionado más detalles acerca del apoyo de la EDC en su respuesta de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial. La financiación de la EDC para la venta a Kendell confirió y continúa confiriendo un beneficio, en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, de dos maneras.

77. En primer lugar, el apoyo de financiación de la EDC excede el plazo máximo de reembolso de 10 años incluido en el Acuerdo de la OCDE para las aeronaves de transporte regional.⁶⁷ Como se examina más arriba, las condiciones que exceden el máximo de 10 años constituyen una "prueba positiva" de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

78. En segundo lugar, tanto la respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 11 del Grupo Especial, como las Pruebas documentales CDA-37 a CDA-41, demuestran que las contribuciones financieras de la EDC se concedieron en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado. Por ejemplo, el plazo de [] revelado en la Prueba documental CDA-38 excede el plazo máximo de 10 años del Acuerdo de la OCDE para las aeronaves de transporte regional, y la financiación se basa en un tipo flotante, LIBOR, lo que hace que la transacción no pueda quedar comprendida en el refugio del punto k). Además, el margen añadido a LIBOR [], para un prestatario que según la Prueba documental CDA-39 tiene una clasificación, según el propio sistema del Canadá "LA Encore" de [], es inferior al del mercado con arreglo a cualquier definición razonable.

IV. EL APOYO DEL CANADÁ A LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA

79. La actuación del Canadá en la transacción de Air Wisconsin, anunciada el 10 de enero de 2001 por el Ministro de Industria del Canadá Brian Tobin, fue el acontecimiento que llevó al Brasil a solicitar la creación de este Grupo Especial.⁶⁸ Sólo un mes antes, en diciembre de 2000, el Brasil había enmendado su mecanismo de crédito a la exportación, PROEX, para ponerlo en consonancia con las prescripciones de la OMC. El Canadá ignoró totalmente los cambios hechos por el Brasil. Un hecho más importante aún es que el Brasil nunca proporcionó ni ofreció, formal o informalmente, apoyo alguno de cualquier tipo a Embraer en la transacción de Air Wisconsin, y desde la fecha de la conferencia de prensa del Ministro Tobin hasta el presente, el Canadá no ha presentado pruebas en contrario. Con todo, el Ministro Tobin, en esa conferencia de prensa, anunció que el Canadá simplemente estaba ofreciendo un apoyo similar al que "el Brasil" proporcionaba a Embraer.

80. El Ministro Tobin no tenía ningún fundamento fáctico para esa declaración muy lamentable y muy falta de veracidad. Desde enero, otros funcionarios canadienses han repetido muchas veces, con la misma imprecisión e imprudencia, esa declaración. Ni el Ministro Tobin ni ningún oficial del Gobierno canadiense preguntó jamás al Brasil si de hecho estaba apoyando a Embraer en esa transacción. Por lo tanto, si bien la transacción de Air Wisconsin está lejos de ser la única a la que se refiere esta diferencia, reviste una gran importancia. Las pruebas muestran que fue el Canadá, y no el Brasil, el que apoyó la transacción de Air Wisconsin con subvenciones a la exportación que están prohibidas por la OMC.

⁶⁷ Dominic Jones, "Ready, Steady ...," *Air Finance Journal*, enero de 2000, página 48 (la financiación de la EDC se otorgó por un período de 12 años) (Prueba documental BRA-34).

⁶⁸ Transcripción de una conferencia de prensa del Ministro de Industria Brian Tobin, 10 de enero de 2001 ("Tobin Press Conference") (Prueba documental BRA-21).

81. El Canadá proporcionó apoyo a la transacción de Air Wisconsin mediante un préstamo de la Cuenta del Canadá y una garantía de IQ. El Ministro Tobin fue quien resumió mejor el apoyo proporcionado a Bombardier durante su conferencia de prensa del 10 de enero de 2001, cuando dijo "lo que hacemos es utilizar la fuerza y la capacidad de endeudamiento del gobierno para ofrecer un mejor tipo de interés" que el que Bombardier hubiera podido conseguir.⁶⁹

82. Aunque el Ministro Tobin declaró repetidas veces durante su conferencia de prensa del 10 de enero de 2001 que la utilización de la Cuenta del Canadá para equiparar ofertas competitivas por debajo del mercado no era una práctica general, parecería que se está convirtiendo en ese tipo de práctica. Esta semana, el 9 de julio de 2001, Bombardier anunció la venta de 75 aeronaves por valor de 1.700 millones de dólares a Northwest. El Ministro Tobin y el Ministro de Comercio Internacional Pierre Pettigrew anunciaron que el Gobierno del Canadá "ofrecerá las mismas condiciones de financiación que el Brasil ofrece a Northwest Airlines".⁷⁰ El Ministro Pettigrew describió el apoyo como "preferencial".⁷¹ Aunque Bombardier ya ha obtenido el contrato, el Canadá ha prometido también duplicar ese apoyo si en el futuro Northwest ejerce una opción de adquirir otras 75 aeronaves.⁷²

83. La transacción de Air Wisconsin es un ejemplo perfecto de la forma en que los tres programas impugnados por el Brasil en este caso son incompatibles "en sí mismos" con las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo SMC. Demuestra también la incompatibilidad de esos programas con el Acuerdo SMC "tal como se aplica".

A. El apoyo de la Cuenta del Canadá para la transacción de Air Wisconsin

84. El Canadá plantea dos defensas subsidiarias con respecto al apoyo de su Cuenta del Canadá para la transacción de Air Wisconsin. Si en la oferta de Embraer a Air Wisconsin hubo apoyo del Gobierno del Brasil -que no lo hubo- el Canadá sostiene que sólo procedió a "igualar" el apoyo del Brasil y que, por lo tanto, tiene derecho al "refugio" del punto k). En ese caso, el Canadá reconoce que confiere un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si no hubo apoyo del Gobierno del Brasil, el Canadá sostiene subsidiariamente que sólo estaba igualando la oferta de Embraer y, por lo tanto, las condiciones de mercado. El Brasil responderá a estas dos defensas separadamente.

1. Debe rechazarse la defensa del Canadá de que su oferta es compatible con el Acuerdo SMC porque iguala la oferta del Brasil

85. El primer argumento del Canadá es que en la transacción de Air Wisconsin se acogió a las disposiciones de "igualación" del Acuerdo de la OCDE, que mantenía la "conformidad con" las "disposiciones sobre tipos de interés" del Acuerdo. El recurso al punto k) es, por supuesto, una defensa afirmativa. El Canadá tiene la carga de establecer su derecho a esa defensa. En sus comunicaciones anteriores al Grupo Especial, el Brasil ya había indicado tres razones por las que el Canadá no podía hacerlo. En primer lugar, la oferta de Embraer a Air Wisconsin estaba exenta de todo apoyo del Gobierno brasileño. En segundo lugar, el Canadá no igualó la oferta de Embraer sino

⁶⁹ Conferencia de prensa del Ministro Tobin, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21).

⁷⁰ Comunicado de prensa del Departamento de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, 9 de julio de 2001 (Prueba documental BRA-58).

⁷¹ "Bombardier wins big jet order; Ottawa gives Northwest cut-rare financing", *The Globe and Mail*, 10 de julio de 2001 (Prueba documental BRA-59).

⁷² *Id.*

que ofreció condiciones más favorables. En tercer lugar, la "igualación" no coloca a un Miembro "en conformidad con" las "disposiciones sobre tipos de interés" del Acuerdo de la OCDE.

a) El Brasil no ofreció ni prometió apoyo para la transacción de Air Wisconsin

86. El Canadá justifica su apoyo para la transacción de Air Wisconsin en el argumento de que "igualó" una oferta competitiva que contaba con apoyo oficial. Como lo ha explicado el Brasil anteriormente, las justificaciones del Canadá no tienen fundamento por dos razones. Primero, si el Canadá hubiera cumplido las disposiciones del artículo 53 del Acuerdo de la OCDE, que requiere a un participante que desea "igualar" la oferta de un no participante "que haga todo lo posible por verificar" que los términos y condiciones que se propone igualar "cuentan con apoyo oficial", el Canadá se hubiera enterado de que las ofertas de Embraer eran por su propia cuenta y riesgo. Embraer ni siquiera solicitó, y mucho menos recibió, apoyo de alguna clase del Gobierno del Brasil o de ninguna otra entidad gubernamental del Brasil.

87. Los esfuerzos del Canadá por verificar la participación del Gobierno brasileño en la transacción de Air Wisconsin estuvieron muy lejos de cumplir la norma del artículo 53 del Acuerdo de la OCDE. De conformidad con la Prueba documental CDA-1 y con el párrafo 13 de la primera comunicación escrita del Canadá, el 20 de octubre de 2000 un vendedor de Bombardier "se enteró de que el Brasil estaba dispuesto a financiar la venta de aeronaves a reacción de transporte regional a Air Wisconsin en condiciones mucho más favorables que las que Air Wisconsin habría podido obtener en el mercado comercial".⁷³

88. Entre el 20 de octubre de 2000 y el 10 de enero de 2001, cuando el Ministro de Industria Tobin anunció que el Canadá estaba "igualando" el apoyo del Brasil para la transacción de Air Wisconsin⁷⁴, el Canadá no se puso en contacto con el Brasil, de buena fe, para verificar la exactitud de la información que había recibido. Por consiguiente, el Canadá no ha cumplido su obligación de demostrar que había hecho "todo lo posible por verificar" que había de hecho una participación del Gobierno del Brasil en la oferta de Embraer a Air Wisconsin. Además, como lo ha demostrado el Brasil, Embraer en realidad no solicitó ni recibió ese tipo de apoyo.

b) El Canadá no ha demostrado que, aun si el Gobierno del Brasil hubiera ofrecido o prometido apoyo a Embraer para la transacción de Air Wisconsin, el Canadá igualaba la oferta

89. Aun en el supuesto de que la oferta de Embraer contara con apoyo del Gobierno del Brasil, el Canadá debía demostrar que igualaba esa oferta. El Canadá declara que su decisión de ofrecer "igualación no idéntica" a Air Wisconsin está justificada.⁷⁵ En su respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial, el Brasil señaló que la igualación "no idéntica" no parece estar disponible con respecto a supuestas condiciones de no conformidad ofrecidas por no participantes en el Acuerdo de la OCDE, como el Brasil. Aun si en este caso estuviera permitida la igualación "no idéntica", sin embargo, el Canadá tiene la carga de demostrar que su oferta "no idéntica" incluía condiciones

⁷³ La misma afirmación figura en el párrafo 43 de la primera comunicación escrita del Canadá.

⁷⁴ Conferencia de prensa del Ministro Tobin, párrafos 7, 15, 20, 27, 74, 126 (Prueba documental BRA-21).

⁷⁵ Primera comunicación escrita del Canadá, nota 36.

financieras que eran económicamente equivalentes a la oferta de Embraer.⁷⁶ El Canadá no lo ha hecho.

90. Como prueba de que se limitó a igualar las condiciones de la oferta de Embraer, el Canadá presenta una declaración de un funcionario de Air Wisconsin en el sentido de que la oferta del Canadá "no era más favorable" que la oferta de Embraer, "considerada en su totalidad".⁷⁷ La declaración de una aerolínea interesada en preservar la legalidad y, por lo tanto, la viabilidad de su transacción recientemente negociada tiene poco peso. Aparte del interés personal del funcionario de la aerolínea, parece también que Air Wisconsin estaba en realidad contractualmente obligada a hacer esa declaración.⁷⁸

91. Además, llama la atención el hecho de que el funcionario de Air Wisconsin haya dicho que las dos ofertas eran equivalentes en su "totalidad". Si bien la igualación se aplica sólo a las condiciones financieras de una oferta, la "totalidad" de una oferta abarca más que sus condiciones financieras. Por ejemplo, la oferta de Embraer contenía un elemento especial no relacionado con la financiación.⁷⁹ De esta forma, cuando el Canadá aplicó la subvención para "igualar" la oferta de Embraer (en el supuesto de que la oferta de Embraer haya sido realmente igualada) no se limitó simplemente a igualar las condiciones de financiación. En cambio, utilizó una subvención para igualar la oferta de Embraer en su "totalidad", acción que superaba el mero aspecto de la financiación.

92. El argumento del Canadá de que igualó la oferta del Brasil es curioso también teniendo en cuenta su reacción de sorpresa e incredulidad cuando constató las condiciones de la oferta de Embraer, presentadas por el Brasil al Grupo Especial el 25 de junio de 2001. Durante la primera reunión del Grupo Especial, el Canadá declaró en numerosas ocasiones que todavía no tenía conocimiento de algunas de las condiciones de la oferta de Embraer, y que no comprendía otras sobre las que sí tenía conocimiento. Si el Canadá no tenía conocimiento o no comprendía algunas de las condiciones fundamentales de la oferta de Embraer, cabe preguntarse cómo puede sostener que "igualó" esa oferta.

93. Corresponde al Canadá la carga de probar que realmente igualó la oferta de Embraer -condición por condición, componente por componente- de modo que el factor decisivo para la elección de Air Wisconsin no fueron las condiciones financieras favorables ofrecidas por el Canadá sino, como afirmó el Canadá en la primera reunión del Grupo Especial, la calidad de los aviones. El Canadá ni siquiera ha intentado hacerlo y, por lo tanto, no ha demostrado su derecho a una defensa afirmativa.

c) El Canadá no ha demostrado que la "igualación" sea una práctica comprendida en el "refugio" del punto k)

94. Aun en el caso de que la oferta de Embraer hubiese incluido apoyo del Gobierno del Brasil, y aun si el Canadá de hecho hubiera igualado esa oferta, corresponde al Canadá la carga de probar que

⁷⁶ El significado común del verbo "match" (igualar) es "be equal to; correspond to, go with, be the match or counterpart of" (ser igual a, corresponder a, estar de acuerdo con, ser equivalente a o la contraparte de). *The New Shorter Oxford English Dictionary* (tercera edición, 1993), página 1713.

⁷⁷ Prueba documental CDA-2.

⁷⁸ Respuesta del Canadá a la solicitud del Grupo Especial de fecha 20 de junio de 2001 de información relativa a la transacción de Air Wisconsin, presentada tardíamente el 26 de junio de 2001, anexo (página 14) (una []).

⁷⁹ Véase la carta del Brasil al Grupo Especial de fecha 25 de junio de 2001, que contiene la descripción de las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin, último párrafo.

el recurso a la igualación mantiene la "conformidad con" las "disposiciones sobre tipos de interés" del Acuerdo de la OCDE. Tampoco en este caso el Canadá ha presentado esas pruebas.

95. En sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial, el Brasil demostró afirmativamente que la igualación no coloca a un Miembro en conformidad con las disposiciones sobre tipos de interés del Acuerdo. El lugar de repetir nuevamente esos argumentos, el Brasil hace referencia al Grupo Especial a su respuesta detallada a la pregunta 36 del Grupo Especial.

96. En conclusión, el Canadá no "ha hecho todo lo posible por verificar" que la oferta de Embraer a Air Wisconsin incluía apoyo del Gobierno del Canadá. De hecho, Embraer no solicitó ni recibió ese apoyo. Aun en el caso de que la oferta de Embraer hubiese incluido apoyo del gobierno, sin embargo, el Canadá no se limitó a igualar ese apoyo, aun en condiciones "no idénticas". De hecho, proporcionó condiciones considerablemente más favorables que las incluidas en la oferta de Embraer. Por último, aun si el Canadá hubiese igualado la oferta de Embraer, el recurso a la igualación no mantiene la "conformidad con" las "disposiciones sobre tipos de interés" del Acuerdo de la OCDE. Por todas estas razones, el Canadá no ha demostrado su derecho al "refugio" incluido en el punto k).

2. La reclamación del Canadá de que al ofrecer condiciones equivalentes a la oferta de Embraer ofrecía condiciones de financiación del mercado carece de fundamento

97. El Canadá sostiene que si no hubo apoyo del Gobierno del Brasil para la oferta de Embraer a Air Wisconsin, el apoyo del Canadá para igualar la oferta de Embraer "sería en condiciones no más favorables que las que el receptor hubiera obtenido en el mercado".⁸⁰ Este argumento debe rechazarse por dos razones: en primer lugar, el Canadá de hecho ofreció condiciones más favorables que las incluidas en la oferta de Embraer; y, en segundo lugar, las condiciones del apoyo oficial del Canadá, aun si hubieran sido equivalentes a las condiciones de la oferta de Embraer, no eran condiciones que *Bombardier* hubiera podido obtener en el mercado.

a) El Canadá no puede demostrar que las condiciones de su apoyo de financiación oficial sean idénticas o equivalentes a las condiciones de financiación incluidas en la oferta de Embraer

98. Según el Canadá, si Embraer no recibió apoyo del Gobierno del Brasil, las condiciones de su oferta reflejaban el mercado. El Canadá afirma que al igualar la oferta de Embraer no proporcionó a Air Wisconsin condiciones más favorables que la que esta última hubiera obtenido en el mercado. Según el Canadá, no se confirió, por lo tanto, ningún "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Ahora bien, aun suponiendo que la oferta de Embraer reflejase las condiciones financieras del mercado -supuesto que el Brasil demostrará que es erróneo- el Canadá no "igualó" las condiciones de financiación incluidas en la oferta de Embraer.

99. El Brasil observa, desde el comienzo, la notable naturaleza de la reclamación del Canadá. El apoyo a la transacción de Air Wisconsin se proporcionó por conducto del vehículo de "apoyo oficial" de la EDC: la Cuenta del Canadá. La EDC recurre a la Cuenta del Canadá sólo cuando debe ir más allá de la norma enunciada en el párrafo 67 de su primera comunicación escrita, es decir, cuando proporciona un "beneficio" con condiciones mejores que "las que el prestatario pertinente había pagado recientemente en el mercado para condiciones similares y garantías similares".

100. En la transacción de Air Wisconsin, sin embargo, el Canadá sostiene que aun el "apoyo oficial" concedido por conducto de la Cuenta del Canadá de la EDC no siempre confiere un beneficio,

⁸⁰ Declaración oral del Canadá, párrafo 16. Véase también el párrafo 1 de la respuesta del Canadá a la pregunta 10 del Grupo Especial.

y no siempre está sujeto al Acuerdo de la OCDE. Si se utiliza "apoyo oficial" para igualar una oferta que también cuenta con "apoyo oficial", el Canadá se considera obligado por los términos del Acuerdo de la OCDE, y dependiente del "refugio" del punto k). Paradójicamente, si se utiliza el "apoyo oficial" para igualar una oferta que no cuenta con "apoyo oficial" similar, no hay ninguna limitación de la OCDE a la capacidad del Canadá para utilizar su vehículo de "apoyo oficial" y la financiación de costo extraordinariamente bajo de ese vehículo para ayudar a Bombardier a competir con una entidad puramente privada que actúa sin apoyo del gobierno.

101. En efecto, el argumento del Canadá es que la EDC está sujeta a las limitaciones del Acuerdo de la OCDE -y, por lo tanto, a las disposiciones del Acuerdo SMC- sólo cuando el Canadá así lo decide. Además, otros Miembros no tienen forma de saber si, en una situación determinada, el Canadá considera que la EDC está obligada por el Acuerdo y deben, según parece, esperar ulteriores explicaciones del Canadá para determinar qué reglas, si alguna, del Acuerdo (y por lo tanto al segundo párrafo del punto k)) está obligada a cumplir la EDC en una situación determinada. La flexibilidad que mantiene la EDC para escoger, y modificar, las limitaciones a las que está sujeta su apoyo plantea la pregunta de por qué se molesta el Canadá en participar en el Acuerdo de la OCDE.

102. En todo caso, el Canadá no ha demostrado que ha igualado las condiciones de la oferta de Embraer. Su único argumento, como se examinó más arriba, es que las ofertas de Embraer y el Canadá eran equivalentes en su "totalidad".⁸¹ Sin embargo, la determinación de si la oferta del Canadá era equivalente a la oferta de Embraer en su "totalidad" es irrelevante. Las ofertas pueden haber sido equivalentes en su "totalidad", al menos a juicio de un posible comprador, porque, por ejemplo, las condiciones más favorables de financiación de una oferta podían estar compensadas por mejores precios u otros incentivos de la otra. Lo que el Canadá debe hacer es demostrar que las *condiciones de financiación* de las dos ofertas eran equivalentes.

103. El Canadá no puede hacer esa demostración. Como se explica más arriba, y también en la respuesta del Brasil del 6 de julio a la pregunta 34 del Grupo Especial, la oferta de Embraer contenía un elemento especial no relacionado con la financiación⁸², y cuando el Canadá "igualó" la oferta de Embraer en su "totalidad", no estaba igualando sencillamente las condiciones de financiación de esa oferta. Utilizaba una subvención para igualar la oferta de Embraer en su "totalidad", que iba más allá del elemento de financiación de esa oferta.

104. Por último, la combinación de un préstamo de la Cuenta del Canadá de la EDC y una garantía de acciones de IQ no pueden haberse otorgado en condiciones comparables a las de la oferta de Embraer. Al ofrecer un préstamo y garantías de acciones, el Canadá transfiere su alta clasificación crediticia al prestatario y a los inversores en el capital social y, de esta manera, *siempre* confiere un beneficio. Como lo reconoció concretamente el Ministro Tobin en su conferencia de prensa, el Canadá "utilizó la fuerza y la capacidad de endeudamiento del gobierno para ofrecer un mejor tipo de interés" que el que Bombardier hubiera podido conseguir.⁸³

b) Las condiciones de la oferta de Embraer no constituyen el "mercado"

105. El Canadá afirma que al igualar las condiciones de una oferta de Embraer a Air Wisconsin que no contaba con participación del Gobierno brasileño, no confirió un beneficio ya que simplemente

⁸¹ Véase la Prueba documental CDA-2.

⁸² Véase el último párrafo de la carta del Brasil al Grupo Especial, de fecha 25 de junio de 2001, que contiene la descripción de las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin. Véanse también las últimas dos páginas de Prueba documental BRA-56.

⁸³ Conferencia de prensa del Ministro Tobin, párrafo 20 (Prueba documental BRA-21).

ofreció "condiciones no más favorables que las que el receptor hubiera obtenido en el mercado".⁸⁴ El Canadá no fundamenta su afirmación de que las condiciones ofrecidas por Embraer eran por cierto no más favorables que las disponibles en el mercado. El Canadá tampoco tiene en cuenta que las condiciones del "mercado" no se pueden establecer exclusivamente con referencia a una oferta, no aceptada, hecha por una sola compañía respecto de una sola transacción.

106. Como explicó detalladamente el Brasil en su respuesta del 6 de julio a la pregunta 31 del Grupo Especial, Embraer pudo haber ofrecido condiciones *mejores que las del mercado* por diversas razones. Puede que haya querido obtener una participación en el mercado. Quizá estaba dispuesta a renunciar a los beneficios (o hasta sufrir pérdidas) para asegurarse un cliente inicial, o ganarse a un nuevo cliente en la expectativa de que obtendría luego más negocios. Por último, puede que haya organizado financiación por conducto de inversores privados, o que haya proporcionado su propia financiación. Es posible especular sobre cuál pudo haber sido la estrategia de comercialización de Embraer. Sin embargo, la cuestión es que el Canadá no puede demostrar que la oferta de Embraer constituye el "mercado".

c) Las condiciones de la oferta de Embraer son irrelevantes; el apoyo oficial proporcionado por el Canadá confiere un beneficio porque sus condiciones son mejores que las condiciones de financiación que Bombardier hubiera podido obtener en el mercado

107. Por último, para saber si la igualación de una oferta de Embraer sin asistencia oficial resulta en condiciones "no más favorables que las que hubiera podido obtener el receptor en el mercado" hay que saber quién es receptor. Se puede conceder un beneficio a Air Wisconsin mediante una contribución financiera de la Cuenta del Canadá. De igual modo, sin embargo, esa misma contribución financiera puede conferir un beneficio a *Bombardier*. Al ofrecer apoyo de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin, el Canadá "confirió de esta forma" un beneficio a Bombardier, al hacer posible que Bombardier presentara una oferta a Air Wisconsin con condiciones de financiación que Bombardier no hubiera podido ofrecer de otra forma.

108. Esto resulta claro de las palabras del Ministro Tobin durante su conferencia de prensa. El Ministro declaró: "lo que sucede en el caso de Embraer es que pudieron conseguir tipos de interés preferenciales, por debajo de los tipos comerciales, para proporcionar financiación en la venta de aeronaves, y esto es algo que Bombardier no hubiera podido hacer por sí solo".⁸⁵ El Ministro Tobin destacó además: lo que estamos haciendo es utilizar "la fuerza y la capacidad de endeudamiento del gobierno para ofrecer un mejor tipo de interés" que el que Bombardier hubiera podido conseguir.⁸⁶ En realidad, el Ministro Tobin ha definido con mucha precisión por qué el Canadá ha conferido un beneficio con su apoyo a la transacción de Air Wisconsin: el Canadá proporcionó a Bombardier financiación en condiciones que este último no hubiera podido obtener en el mercado comercial.

109. La participación del Canadá en la transacción de Air Wisconsin constituye una subvención a la exportación prohibida que no está comprendida en el "refugio" del punto k). Lo que el Canadá dijo básicamente a Bombardier fue "haga la oferta más baja que necesite para obtener la venta, y nosotros haremos lo que sea necesario para apoyarlo". Ningún prestamista del mercado hubiera ofrecido esa ayuda a un vendedor desconocido. Sólo un organismo de promoción del comercio podría haber hecho esa oferta, a un vendedor nacional. Al reducir el costo del componente de financiación del paquete de Bombardier para Air Wisconsin, el Canadá permitió a Bombardier evitar una competencia de precios

⁸⁴ Declaración oral del Canadá, párrafo 16.

⁸⁵ Conferencia de prensa del Ministro Tobin, párrafo 15 (Prueba documental BRA-21).

⁸⁶ Conferencia de prensa del Ministro Tobin, párrafo 20 (Prueba documental BRA-21).

con Embraer en el grado en que hubiera debido hacerlo para igualar el costo general (precio más financiación) ofrecido por Embraer. De esta forma, el Canadá confirió una subvención a la exportación prohibida tanto a Bombardier como a Air Wisconsin.

B. Apoyo de IQ a la transacción de Air Wisconsin

110. En la nota 37 de su primera comunicación escrita, y también en su respuesta del 26 de junio a la petición de información de la misma fecha del Grupo Especial acerca de la transacción de Air Wisconsin, el Canadá se refiere a la provisión por IQ de una garantía de acciones [] a Air Wisconsin. El portavoz de IQ, Jean Cyr, dijo que el Gobierno de Quebec había aumentado los fondos de IQ disponibles para apoyar las ventas de Bombardier después que este último, el 20 de diciembre de 2000, "nos informó de que estaba negociando un gran contrato con Air Wisconsin que requeriría" algo más de lo que en ese momento había disponible en un programa existente de IQ.⁸⁷ El mismo día, el gobierno provincial aprobó el Decreto 1488-2000, por el que aumentó la cantidad disponible para clientes de Bombardier a 226 millones de dólares. El Canadá ha presentado este Decreto como la Prueba documental CDA-36.⁸⁸

111. En la sección V *infra*, el Brasil explica por qué el apoyo de IQ está supeditado, de hecho o de derecho, a la exportación. Estos argumentos se aplican, asimismo, al apoyo de IQ para la transacción de Air Wisconsin. El Brasil centra su atención en las razones que hacen que la garantía a Air Wisconsin sea una contribución financiera y confiera un "beneficio". Este razonamiento se aplica asimismo a los otros préstamos y garantías de acciones que, según lo ha admitido el Canadá en su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, habían sido concedidos por IQ para apoyar las exportaciones de Bombardier de aeronaves de transporte regional. Esas otras garantías de IQ se examinan en la sección V *infra*.

112. El Brasil ya ha explicado por qué las garantías de préstamos a la exportación suministradas por el gobierno constituyen subvenciones prohibidas. Las garantías de préstamos están prohibidas *per se* por el punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación. Además, una garantía de préstamo de IQ, igual que una garantía de préstamo de la EDC, constituye una contribución financiera y confiere un beneficio al sustituir la clasificación crediticia del prestatario por una clasificación crediticia superior del gobierno. La garantía de préstamo permite a una línea aérea tomar fondos en préstamo sobre la base de la clasificación crediticia del Gobierno de Quebec, que es A+ o A2.⁸⁹ Como lo ha declarado el propio Canadá, cuando se emite una garantía del gobierno, "el banco prestamista establece condiciones de financiación a la luz del riesgo ... del gobierno y no del prestatario".⁹⁰ Por consiguiente, la garantía de IQ confiere un beneficio importante y constituye una subvención.

113. Las garantías de acciones están igualmente prohibidas. Constituyen también contribuciones financieras que confieren beneficios y, en el caso de IQ, están supeditadas a la exportación. Antes de referirse a estos puntos, sin embargo, el Brasil examinará el intento del Canadá de restar importancia a

⁸⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9).

⁸⁸ Decreto 1488-2000, de 20 de diciembre de 2000, relativo a una participación de 226 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc. (Prueba documental CDA-36).

⁸⁹ Standard & Poor's, Non-US Local and Regional Government Ratings Since 1975, página 7 (Prueba documental BRA-60); Moody's Ratings List, Government Bonds and Country Ceilings, página 5 (Prueba documental BRA-61).

⁹⁰ WT/DS46/RW, anexo 1-2 (párrafo 36) (sin cursivas en el original).

las garantías de acciones de IQ considerándolas apenas una versión de algo que está disponible en el mercado.

114. En la Prueba documental BRA-50, el Brasil ha presentado pruebas de que las garantías de acciones de terceros ofrecidas en estas transacciones no están disponibles en el mercado comercial. El Canadá intenta desestimar esta prueba en el párrafo 4 de su respuesta del 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, diciendo que ha sido "informado" de que "agentes comerciales del sector privado como GE, Rolls-Royce y Pratt & Whitney han proporcionado ese tipo de garantías". Y por cierto que lo han hecho, pero esto no contradice la prueba del Brasil: las garantías de acciones no están disponibles en el mercado.

115. Todas estas empresas son fabricantes de motores de reacción; de hecho, son los tres principales fabricantes del mundo. Suministran motores tanto a Bombardier como a Embraer, y también a Airbus y Boeing. Los motores son el componente más caro de una aeronave, y representan por lo general entre el 30 y el 40 por ciento del valor total. Estos fabricantes de motores compiten para que sus motores se utilicen en una aeronave, y tienen un fuerte interés en su éxito. El ERJ 145, por ejemplo, utiliza motores Rolls-Royce, mientras que el CRJ 200 utiliza motores GE. Dado que los fabricantes de motores son virtualmente socios de los fabricantes de armazones de aviones, no es inusual que los fabricantes de motores presten asistencia en la comercialización y financiación de un avión. Cuando esto sucede, sin embargo, constituye una relación general entre las dos empresas privadas -el fabricante de motores y el fabricante de armazones- para la venta de un producto en el que ambas tienen un interés. Según entiende el Brasil, los fabricantes de motores no proporcionan garantías de acciones, ni cualquier otro tipo de apoyo, para la venta de aeronaves que utilicen motores de la competencia. No son agentes del mercado en el negocio de proporcionar garantías para obtener un beneficio; son fabricantes interesados en vender los motores que producen. Las pruebas presentadas por Embraer siguen sin ser refutadas: las garantías de acciones de terceros no están disponibles en el mercado. Por lo tanto, lo que IQ proporciona a los exportadores del Canadá es algo que no está disponible en el mercado a ningún precio y, por consiguiente, es por definición más favorable que el mercado.

116. Tras haber explicado este punto preliminar, el Brasil tratará a continuación la situación de las garantías de acciones como subvenciones. Las garantías de acciones son contribuciones financieras en el mismo sentido que las garantías de préstamos son contribuciones financieras. El Canadá ha reconocido que tanto las garantías de acciones como las garantías de préstamos de IQ son "una posible transferencia directa de fondos o de pasivos" y, por lo tanto, son "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.⁹¹

117. En los párrafos 89 a 91 de su primera comunicación escrita, el Brasil examina la forma en que las garantías de acciones protegen a los inversores de capital contra el riesgo inherente de las transacciones de aeronaves de transporte regional. Las garantías de acciones de IQ, como las proporcionadas a Air Wisconsin, confieren un beneficio al proporcionar una garantía gubernamental a los inversores de capital, facilitando mucho de esta forma la participación en el capital social para la transacción. En este caso, sustituye la clasificación crediticia de Bombardier A- por la clasificación crediticia de Quebec A+ a A2.⁹² De hecho, aun si la clasificación crediticia del gobierno no fuera mejor que la de un fabricante, como Bombardier, se conferiría no obstante un beneficio a Bombardier porque eliminaría de sus libros un posible pasivo, mejorando de esta forma la clasificación crediticia de Bombardier. La garantía proporcionada por IQ a Air Wisconsin, por lo tanto, confiere un beneficio y constituye una subvención.

⁹¹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 87.

⁹² Clasificación de Standard & Poor, en "S&P affirms Bombardier rating", *The Globe and Mail*, 9 de agosto de 2000 (Prueba documental BRA-63).

118. El Canadá no dice si la garantía otorgada a Air Wisconsin prevé el pago de un derecho. El Brasil observa que si bien los decretos anteriores de Quebec, por los que se establecía y financiaba el programa de garantías de IQ para clientes de Bombardier, requerían por cierto que IQ aplicara derechos anuales⁹³, el Decreto 1488-2000, que, como se ha examinado más arriba, fue aprobado para facilitar la transacción de Air Wisconsin, elimina el requisito del pago de un derecho.⁹⁴

V. EL APOYO DE INVESTISSEMENT QUÉBEC A LA INDUSTRIA CANADIENSE DE AERONAVES DE TRANSPORTE REGIONAL CONSTITUYE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA

A. Investissement Québec constituye, por sí misma, una subvención prohibida

119. Como lo señaló el Brasil en su primera comunicación escrita⁹⁵, IQ proporciona diversos tipos de apoyo a compradores de aeronaves de transporte regional canadienses. Este apoyo incluye garantías de préstamos, garantías de compensación de pérdidas iniciales a los inversores de capital, y "otras formas de intervención dispuestas en el plan comercial ... [de Investissement Québec]".⁹⁶ El Canadá ha reconocido que "el suministro de estas garantías por un gobierno o por un organismo público es una posible transferencia directa de fondos o de pasivos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC y, por lo tanto, constituiría una 'contribución financiera'".⁹⁷

120. El Canadá sostiene que las garantías de IQ no son susceptibles de impugnación "en sí mismas" porque "en la Ley relativa a Investissement Québec no hay nada en absoluto que ordene a ese organismo suministrar financiación".⁹⁸ Esto es inexacto. La serie de decretos gubernamentales de Quebec proporcionada por el Canadá en su respuesta de fecha 6 de julio a la pregunta 9 del Grupo Especial aclara que las garantías de IQ a los compradores de aeronaves de transporte regional se emitieron de conformidad con el artículo 28 de la *Ley relativa a Investissement Québec y Garantie-Québec* ("Ley de IQ").⁹⁹ El artículo 28 dispone:

Cuando un proyecto revista una gran importancia económica para Quebec, el gobierno podrá *ordenar* al organismo que conceda y administre la asistencia que el

⁹³ Véase el Decreto 1187-98, de 16 de septiembre de 1998, relativo a una participación de 150 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc., en b) (Prueba documental CDA-35). Véase también el Decreto 879-97, de 2 de julio de 1997, relativo a la participación de la Société de développement industriel du Québec, relativo a la venta de aviones por Bombardier Inc., en el cuarto párrafo, b) (Prueba documental CDA-34).

⁹⁴ Véase la Prueba documental CDA-36.

⁹⁵ Primera comunicación escrita del Brasil, párrafos 84 a 86.

⁹⁶ Ley relativa a Investissement Québec y Garantie-Québec ("Ley IQ"), artículo 25 (Prueba documental BRA-18).

⁹⁷ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 87.

⁹⁸ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 42.

⁹⁹ Decreto 1488-2000, de 20 de diciembre de 2000, relativo a una participación de 226 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc. (Prueba documental CDA-36); Decreto 1187-98, de 16 de septiembre de 1998, relativo a una participación de 150 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc. (Prueba documental CDA-35).

gobierno determine para facilitar la realización del proyecto. En la orden podrá autorizar al organismo a establecer las condiciones y modalidades de la asistencia.¹⁰⁰

121. De esta forma, cuando el artículo 28 constituye la base jurídica para un decreto en virtud del cual se proporcionan garantías de IQ para transacciones de aeronaves de transporte regional, el Gobierno de Quebec "ordena" a IQ que preste la asistencia descrita en el decreto.

122. El Canadá sostiene también que las garantías de IQ no son susceptibles de impugnación "en sí mismas" porque IQ no está obligada, al suministrar esas garantías, a conferir un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.¹⁰¹ Esta es probablemente una referencia a la disposición del artículo 28 de la Ley de IQ, de que sea esta misma quien establezca "las condiciones y modalidades de la asistencia". Por lo tanto, parece que el Canadá sostiene que aun si el artículo 28, que constituye la base jurídica de los decretos en virtud de los cuales se proporcionan las garantías de IQ, "ordena" que se concedan esas garantías, no ordena que las condiciones de esas garantías confieran un "beneficio", o en otras palabras, "condiciones más favorables que las que el receptor hubiera podido obtener en el mercado competitivo".¹⁰²

123. Esto también es inexacto. Las garantías de préstamos están prohibidas *per se* por el punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación. Además, el Brasil ha observado que toda vez que un gobierno emite una garantía de préstamo a un comprador, la garantía permite al receptor tomar fondos en préstamos sobre la base de la clasificación crediticia del Gobierno de Quebec que, como se ha señalado más arriba, es A+ o A2. Dado que esta clasificación es invariablemente superior a la de prácticamente todos los compradores comerciales, y en particular los que compran aeronaves de transporte regional, las garantías de préstamos emitidas por IQ confieren, por lo tanto, un beneficio importante al permitir a las empresas que adquieran aeronaves de Bombardier obtener financiación a un tipo más favorable que la que hubieran podido obtener en el mercado. IQ no tiene ninguna discreción para excluir este beneficio; está impuesto automáticamente por las diferentes clasificaciones crediticias del comprador y del Gobierno de Quebec. Por lo tanto, las garantías de préstamos de IQ confieren beneficios, y constituyen subvenciones "en sí mismas".

124. Como se examinó anteriormente con respecto a la transacción de Air Wisconsin, las garantías de acciones de IQ confieren también un beneficio, al proporcionar una garantía gubernamental a inversores de capital y, de esta forma, facilitar la participación en el capital social para la transacción. Una garantía de acciones de IQ sustituye la clasificación crediticia A- de Bombardier por la clasificación crediticia A+ a A2 de Quebec.¹⁰³ De hecho, aun si la clasificación crediticia del gobierno no fuera mejor que la de un fabricante, como Bombardier, se estaría confiriendo a este último un beneficio porque eliminaría un pasivo potencial de sus libros, mejorando de esta forma su clasificación crediticia. También en este caso, IQ no tiene ninguna discreción para excluir este beneficio; constituye una función de la clasificación crediticia superior del Gobierno de Quebec. Por lo tanto, las garantías de acciones de IQ confieren beneficios y constituyen subvenciones "en sí mismas".

¹⁰⁰ Ley de IQ, artículo 28 (Prueba documental BRA-18).

¹⁰¹ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 42 ("Nada le ordena [a IQ] que proporcione financiación con la que se otorgue un 'beneficio' en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC").

¹⁰² WT/DS70/AB/R, párrafo 158.

¹⁰³ Clasificación de Standard & Poor, en "S&P affirms Bombardier rating", *The Globe and Mail*, 9 de agosto de 2000 (Prueba documental BRA-63).

125. En su defensa, el Canadá alega que IQ cobra un derecho por sus garantías.¹⁰⁴ Si bien algunos de los decretos mencionados en la respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 9 del Grupo Especial de hecho requieren, como condición para la concesión de una garantía, que IQ aplique derechos anuales de no menos del 0,5 por ciento¹⁰⁵, el decreto más reciente, señalado más arriba, elimina totalmente esta condición.¹⁰⁶ En el párrafo 7 de su respuesta del 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá declara que a cambio de su garantía "Quebec recibe derechos totales de [] puntos básicos ... así como un derecho anual equivalente a [] puntos básicos ...". Sin embargo, como ya lo ha señalado también el Brasil con respecto a las garantías de la EDC, el Canadá, al presentar esta defensa, no hace ningún esfuerzo por demostrar que esos derechos son proporcionales a los que aplican los garantes comerciales con clasificaciones crediticias A+ o A2 a empresas que desean aprovechar los beneficios de las clasificaciones crediticias de esos garantes.

126. Aun si el Canadá pudiera demostrar que los compradores de aeronaves de transporte regional tienen la misma clasificación crediticia que el Gobierno de Quebec, el apartado c) del artículo 14 del Acuerdo SMC dispone que una garantía conferirá un beneficio siempre que "haya una diferencia entre la cantidad que paga por dicho préstamo la empresa que lo recibe y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable que pudiera obtener efectivamente en el mercado" sin la garantía del gobierno.¹⁰⁷ Cuando un comprador de aeronaves de transporte regional, que inevitablemente tiene una clasificación crediticia más baja que la del Gobierno de Quebec, recibe una garantía de préstamo de IQ habrá, en los términos del apartado c) del artículo 14, una diferencia entre la cantidad que paga por el préstamo y la cantidad que hubiera pagado sin la garantía de IQ. Si no en la letra, por lo menos en la lógica el apartado c) del artículo 14 se aplicaría también a las garantías de acciones.

127. De esta forma, IQ debe otorgar garantías y éstas siempre confieren beneficios. Por lo tanto, las garantías de IQ constituyen subvenciones en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC.

128. Con respecto a la supeditación a los resultados de exportación, en los párrafos 98 y 99 de su primera comunicación escrita, el Brasil demostró que el apoyo de IQ para las transacciones que comprendían la venta de mercancías como las aeronaves, están *de jure* supeditadas a la exportación de esas mercancías fuera de Quebec. El Canadá sostiene que los decretos sobre IQ en que se basa el Brasil en esos párrafos de su comunicación no se aplican a la financiación de ventas de aeronaves.¹⁰⁸ Esos decretos, sin embargo, sí se aplican al apoyo a las transacciones que comprenden la venta de mercancías. Las aeronaves de transporte regional son mercancías. Por lo tanto, los decretos disponen que cada vez que IQ apoye la venta de aeronaves lo haga con la condición de que el receptor exporte

¹⁰⁴ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 91; respuestas del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, párrafo 7.

¹⁰⁵ Véase el Decreto 1187-98, de 16 de septiembre de 1998, relativo a una participación de 150 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc., en b) (Prueba documental CDA-35). Véase también el Decreto 879-97, de 2 de julio de 1997, relativo a la participación de la Société de développement industriel du Québec relativa a la venta de aviones por Bombardier Inc., en el cuarto párrafo, b) (Prueba documental CDA-34).

¹⁰⁶ Decreto 1488-2000, de 20 de diciembre de 2000, relativo a una participación de 226 millones de dólares de Investissement Québec para la venta de aviones por Bombardier Inc. (Prueba documental CDA-36).

¹⁰⁷ El Órgano de Apelación consideró que el artículo 14 del Acuerdo SMC era el "contexto pertinente" para interpretar el requisito del "beneficio" del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo. WT/DS70/AB/R, párrafo 155.

¹⁰⁸ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 93.

esas aeronaves fuera de Quebec. Además, el Canadá hace caso omiso de la referencia del Brasil al artículo 25 de la Ley de IQ, que dispone que IQ "participará en el crecimiento de las empresas, en particular facilitando actividades de investigación y desarrollo y actividades de exportación".¹⁰⁹

129. El Canadá sostiene que un requisito de exportar fuera de Quebec no es equivalente a un requisito de exportar fuera del Canadá.¹¹⁰ En su declaración oral durante la primera reunión del Grupo Especial, el Brasil demostró que el requisito impuesto a los receptores del apoyo de IQ de exportar fuera de Quebec es equivalente a un requisito de exportar fuera del Canadá.¹¹¹ El Brasil señaló que la designación por el Canadá de parte de su territorio como no elegible para el apoyo de IQ tenía el efecto necesario de aumentar el incentivo para que los productores exportaran, y probablemente lo harían porque no tenían a su disposición todo el territorio nacional. El Canadá parece sostener que puesto que 9 de sus 10 provincias son mercados elegibles para mercancías subvencionadas, esto es algo muy cercano a 10 de 10. Según la teoría del Canadá, el apoyo de IQ no se consideraría supeditado a la exportación en tanto que el Canadá, por ejemplo, decidiera que la isla Príncipe Eduardo tendrá derecho a apoyo de IQ para las aeronaves de transporte regional. Esto atentaría contra las disciplinas de las subvenciones a la exportación incluidas en el Acuerdo SMC. Si el derecho de parte, pero no todo el territorio de un Miembro a obtener una subvención es suficiente para eliminar la supeditación a la exportación, con toda probabilidad a esto seguiría rápidamente la asignación de derechos parciales a muchas partes pequeñas del territorio. Las garantías de IQ, por lo tanto, están *de jure* supeditadas a la exportación.

B. Investissement Québec constituye una subvención prohibida tal como se aplica

1. Cuestiones preliminares

130. En los párrafos 90 y 91 de su primera comunicación escrita, el Brasil se refiere al suministro de garantías de IQ a varios clientes de Bombardier, incluidos Mesa, Atlantic Southeast, Midway y Northwest Airlines.¹¹² El Grupo Especial observó, en la pregunta 14 al Canadá, que este país no había negado la participación de IQ en esas transacciones.

131. Si bien en su respuesta a la pregunta 14 el Canadá enumera varios clientes de Bombardier a los que IQ proporcionó garantías, en el párrafo 1 de su respuesta declara que IQ no participó en las transacciones de Atlantic Southeast y de Northwest. Sin embargo, el Canadá no niega que la predecesora directa de IQ, la Société de développement industriel du Québec ("SDI"), participó en las transacciones de Atlantic Southeast y de Northwest. Como se explicó en el párrafo 82 de la primera comunicación escrita del Brasil, en marzo de 1998, IQ reemplazó efectivamente a la SDI, y se hizo cargo de todas sus operaciones.¹¹³ La SDI administraba de hecho dos de los decretos de Quebec

¹⁰⁹ Ley de IQ, artículo 25 (Prueba documental BRA-18).

¹¹⁰ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 94.

¹¹¹ Declaración oral del Brasil, párrafos 56 a 62.

¹¹² También se proporcionó apoyo mediante una garantía de préstamo de IQ a Air Wisconsin. Véase la primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 85.

¹¹³ Véase también el artículo 1 de la *Ordenanza del Consejo relativa a las responsabilidades de Investissement Québec y Garantie-Québec*, que dispone que "en todo reglamento, contrato, certificado u otro documento, independientemente de su naturaleza o forma, una referencia a la Société de développement industriel du Québec es una referencia a Investissement Québec en lo que se refiere a" por ejemplo, el cumplimiento del mandato de la SDI con arreglo al artículo 7 de su legislación habilitante (Prueba documental BRA-62). Antes de que IQ se hiciera cargo de las operaciones de la SDI en marzo de 1998, el artículo 7 se citaba como la base jurídica de los decretos de Quebec relativos a las garantías para los clientes de Bombardier. Véanse las Pruebas documentales CDA-33 y CDA-34.

(relativos a garantías para clientes de Bombardier), según la declaración del Canadá en respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial.¹¹⁴ El Brasil pide que el Grupo Especial pregunte al Canadá si la SDI participó en las transacciones de Atlantic Southeast y de Northwest indicadas en el párrafo 91 de la primera comunicación escrita del Brasil.

132. Por una cuestión de simple matemática, la lista de transacciones incluidas en la respuesta del Canadá a la pregunta 14 no puede ser completa. El vocero de IQ, Jean Cyr, afirmó en el momento de la transacción de Air Wisconsin que del fondo de 450 millones de dólares establecido por IQ en 1996 para apoyar las transacciones de Bombardier se habían utilizado 300 millones de dólares (se había añadido financiación adicional para satisfacer las necesidades de Bombardier en la transacción de Air Wisconsin).¹¹⁵ La lista del Canadá se refiere a [] aeronaves, cada una de las cuales recibió una garantía de acciones máxima del [] por ciento. De esas [] aeronaves, [] recibieron una garantía de préstamos adicional del [] por ciento. Si el precio medio de una aeronave Bombardier es de [] millones de dólares, una garantía de acciones del [] por ciento sobre [] aeronaves equivaldría a [] millones de dólares. Una garantía de préstamo del [] por ciento sobre [] aeronaves implicarían [] millones de dólares adicionales, con un total de [] millones de dólares en fondos comprometidos. El Sr. Cyr, sin embargo, declara que se utilizaron 300 millones de dólares. El Canadá no ha justificado la diferencia de casi [] millones de dólares. El Brasil solicita al Grupo Especial que pida al Canadá que proporcione esa información.

133. El Canadá indica varios clientes de Bombardier a los que IQ proporcionó garantías, a saber: Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum. El Brasil observa, sin embargo, que el Canadá no ha proporcionado la información específicamente solicitada por el Grupo Especial con respecto a esas transacciones. En la pregunta 14 se pide al Canadá que proporcione "toda la documentación relativa al examen de esas transacciones por IQ", así como "las clasificaciones crediticias de las aerolíneas interesadas en el momento de celebrarse esas transacciones". Pese a esta petición específica del Grupo Especial, el Canadá no ha proporcionado documentación alguna acerca del examen de esas transacciones. Tampoco ha proporcionado las clasificaciones crediticias de los clientes.

134. Esta información es sumamente pertinente para que el Grupo Especial pueda determinar si las garantías proporcionadas por IQ confieren "beneficios" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil ha señalado que las garantías de IQ proporcionan beneficios al ofrecer la clasificación crediticia superior del Gobierno de Quebec. Esta clasificación superior permite a empresas con clasificaciones crediticias más bajas obtener préstamos sobre el capital social o tomar empréstitos en condiciones mejores que las que de otra forma hubieran podido obtener en el mercado. El Canadá no ha proporcionado las clasificaciones crediticias de los clientes indicados en su respuesta a la pregunta 14. Por lo tanto, el Brasil pide al Grupo Especial que infiera conclusiones adversas y considere que la información, de haberse suministrado, habría demostrado que las clasificaciones crediticias de esos clientes eran, en el momento de realizarse las transacciones, de hecho inferiores a la clasificación crediticia del Gobierno de Quebec.

135. El Canadá tampoco ha proporcionado *alguna*, y mucho menos *toda* "la documentación relativa al examen de estas transacciones por IQ", como lo había solicitado específicamente el Grupo Especial. La documentación solicitada por el Grupo Especial hubiera sin duda arrojado luz acerca de si las garantías de IQ confieren beneficios a esos clientes (o a Bombardier). Esa documentación hubiera también proporcionado más información sobre las condiciones impuestas a la concesión del apoyo de IQ, por ejemplo, la condición de que la aeronave debía ser exportada.

¹¹⁴ Pruebas documentales CDA-33 y CDA-34.

¹¹⁵ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9).

136. Por estas razones, el Brasil pide que el Grupo Especial infiera conclusiones adversas y considere que la documentación, de haberse suministrado, habría demostrado que las garantías de IQ conferían beneficios y estaban supeditadas a la exportación.

137. El Canadá tampoco ha cumplido plenamente la solicitud del Grupo Especial, contenida en la pregunta 17, de proporcionar "reglamentos, directrices, políticas o documentos similares aplicables a la decisión de aprobar transacciones específicas y/o relativos a la determinación de las condiciones del apoyo de IQ a la industria de las aeronaves de transporte regional". En primer lugar, la Prueba documental CDA-51 se refiere a la SDI, en lugar de IQ. El Brasil observa que cuando IQ se hizo cargo de la SDI en 1998, los decretos de Quebec relativos al suministro de garantías a los clientes de Bombardier fueron actualizados.¹¹⁶ El Brasil sospecha que, al igual que los decretos incluidos en las Pruebas documentales CDA-35 y CDA-36, hay versiones más recientes de los "critères d'évaluation" (criterios de evaluación) que se refieren a IQ e incluyen factores modificados, y solicita al Grupo Especial que pida esos documentos al Canadá.

138. Es importante tener presente que los "critères d'évaluation" generales incluidos en la Prueba documental CDA-51 no satisfacen la petición del Grupo Especial de reglamentos, directrices, políticas, etc. "relativos a la determinación de las condiciones del apoyo de IQ a la industria de las aeronaves de transporte regional". La Prueba documental CDA-51 no se refiere para nada a la determinación de las condiciones, y mucho menos a las condiciones relativas al apoyo de IQ a las transacciones sobre aeronaves de transporte regional. Seguramente, habrá algunas directrices. El Brasil solicita una vez más al Grupo Especial que procure obtener esta prueba documental del Canadá.

2. Las garantías de IQ, tal como se aplican a las transacciones citadas por el Canadá, constituyen subvenciones a la exportación prohibidas

139. Como se señaló más arriba, en su respuesta de fecha 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá indicó que cinco clientes de Bombardier habían recibido garantías de acciones de IQ. Uno de esos clientes había recibido también una garantía de préstamo de IQ.

140. El Brasil se ha referido separadamente a la garantía concedida por IQ a un sexto cliente, Air Wisconsin, en la sección IV de esta comunicación. Aunque el Canadá no incluye la garantía de IQ a Air Wisconsin en su respuesta a la pregunta 14, reconoce esa garantía en la nota 37 de su primera comunicación escrita.

141. El Canadá ha reconocido que las garantías de acciones y de préstamos de IQ pueden ser una "posible transferencia directa de fondos o de pasivos" y por lo tanto constituirían "una contribución financiera".¹¹⁷ Además, el Brasil ha explicado más arriba la forma en que esas garantías confieren un "beneficio" al facilitar la clasificación crediticia más alta de Quebec para ayudar a obtener una garantía de deuda o de préstamo de capital en condiciones mejores que las que se podrían obtener en el mercado sin esas garantías.

142. En su defensa, y aunque no proporciona ninguna prueba documental, el Canadá sostiene que IQ percibe derechos por estas garantías.¹¹⁸ El Canadá no ha establecido, sin embargo, que esos derechos sean proporcionales a los que aplican los garantes comerciales con clasificación crediticia

¹¹⁶ *Compárense* las Pruebas documentales CDA-33 y CDA-34 (que están fechadas 1996 y 1997, respectivamente, y se refieren a la SDI) *con* las Pruebas documentales CDA-35 y CDA-36 (que están fechadas 1998 y 2000, respectivamente, y se refieren a IQ).

¹¹⁷ Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 87.

¹¹⁸ Respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial, párrafo 7.

A+ o A2 a las empresas que desean aprovechar los beneficios de las clasificaciones A+ o A2 de esos garantes.

143. El Canadá sostiene también que []. [] podrían reducir el riesgo para IQ, no reducirían los beneficios conferidos por la garantía de IQ al receptor de esa garantía. El hecho de que IQ consiga cobrar algo de []. Cualquiera sea el grado de participación de IQ, hace más atractiva, comparativamente, la oferta de Bombardier.

144. En todo caso, parece que las [].

145. El Brasil hace referencia a los decretos de Quebec proporcionados por el Canadá en respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial. Esos decretos, contenidos en las Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36, establecen el programa de garantías SDI/IQ en virtud del cual se concedieron las garantías a las que se refiere el Canadá en su respuesta a la pregunta 14. El Decreto de 1996, proporcionado como la Prueba documental CDA-33, en la página 4303 de la sección preambular (y en la página 4204 de la parte dispositiva) dispone el establecimiento de una empresa cuyo capital social será de propiedad exclusiva de la SDI. La única finalidad de esta empresa es invertir en una "société commerciale" recientemente establecida, que en decretos subsiguientes se identifica como CQC.¹¹⁹

146. El Decreto de 1996 dispone también que la "société commerciale" se capitalizará con aportaciones iguales de Bombardier y de la empresa cuya única propietaria es la SDI. Cada parte aportará 100.000 dólares y una suma equivalente al 10 por ciento del precio neto de cada avión Bombardier que reciba una garantía SDI/IQ.¹²⁰ El Decreto de 1996 dispone expresamente que este capital se utilizará para [] cualquier garantía proporcionada a los clientes de Bombardier por SDI/IQ.¹²¹ Por lo tanto, aun si [] a las garantías de IQ fueran pertinentes para determinar si las garantías de IQ confieren un beneficio al receptor, parece que las [] las emite CQC, una entidad que recibe la mitad de su financiación de la propia IQ.

147. En su respuesta a la pregunta 14, el Canadá observa también que todas las garantías de IQ se han proporcionado con plazos que exceden el máximo de 10 años incluido en el Acuerdo de la OCDE (para las aeronaves de transporte regional). Como se explica en los párrafos 50 a 54 de la primera comunicación escrita del Brasil, los plazos que superan el máximo de 10 años constituyen "prueba positiva" de un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

148. Por último, con respecto a la supeditación *de jure* a la exportación, el Brasil remite al Grupo Especial a los argumentos planteados más arriba en relación con IQ "en sí misma". Esos argumentos se aplican también a las garantías de IQ en las transacciones citadas por el Canadá en su respuesta a la pregunta 14.

149. Esas garantías de IQ están también *de facto* supeditadas a la exportación. Como lo señaló el Grupo Especial en el caso *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de*

¹¹⁹ Prueba documental CDA-36, punto a) de la parte dispositiva; Prueba documental CDA-35, punto a) de la parte dispositiva.

¹²⁰ El tope de las contribuciones fue de 24 millones de dólares.

¹²¹ Prueba documental CDA-33, página 4203 ("[L]e capital social [de la société commerciale] sera destiné à contre-garantie des garanties ou des contre-garanties émises par la SDI en faveur d'acheteurs d'avions fabriqués par BOMBARDIER INC. (ou en faveur d'entités ou fiduciaires intermédiaires à but unique formées au pays ou à l'étranger) ...") (El capital social de la sociedad comercial se destinará a emitir contragarantías de garantías o de contragarantías emitidas por la SDI a favor de compradores de aviones fabricados por BOMBARDIER INC. (o a favor de entidades o intermediarios fideicomisarios de finalidad única constituidos en el país o en el extranjero)).

cuero para automóviles, el hecho de que un Miembro tenga conocimiento de que su mercado es demasiado pequeño para absorber la producción nacional de un producto subvencionado indica que la subvención se otorga a condición de que el producto se exporte.¹²² Las respuestas del Canadá de fecha 6 de julio a las preguntas del Grupo Especial ponen de manifiesto que conocía que su mercado interno no podía, y de hecho no ha podido, apoyar la producción de Bombardier de aeronaves de transporte regional. El Canadá señala que el 96,4 por ciento de las aeronaves de transporte regional de Bombardier se han vendido fuera del Canadá¹²³, y el 100 por ciento de las transacciones relativas a las aeronaves de transporte regional que recibieron apoyo de IQ estaban destinadas a la exportación fuera del Canadá.¹²⁴ Las garantías de IQ, por lo tanto, están también *de facto* supeditadas a la exportación.

150. El Brasil señala también que el hecho de que el Canadá no haya respondido a la petición del Grupo Especial en la pregunta 14 de presentar "toda la documentación relativa al examen de esas transacciones por IQ" dificulta al Grupo Especial y al Brasil la determinación de si las garantías de IQ estaban de hecho supeditadas a la exportación. El Brasil reitera su petición de que el Grupo Especial infiera conclusiones adversas y considere que la documentación no presentada por el Canadá hubiera permitido establecer que las garantías de IQ estaban supeditadas a la exportación, en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

VI. COMENTARIOS SOBRE LAS RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS DEL GRUPO ESPECIAL

151. El Brasil recibió las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial el viernes 6 de julio de 2001, pero debido a dificultades logísticas con que tropezó el Canadá, las pruebas documentales de las respuestas del Canadá no se recibieron en la Misión del Brasil en Ginebra hasta el martes 10 de julio de 2001. Por consiguiente, el Brasil no ha tenido tiempo suficiente para examinar minuciosamente esas respuestas, y proporcionará observaciones adicionales en forma mucho más detallada sobre las respuestas del Canadá en la declaración que presentará en la segunda reunión del Grupo Especial. Por el momento, el Brasil ha hecho observaciones sobre algunas de las respuestas del Canadá en esta comunicación y también añade los siguientes breves observaciones.

152. La definición de "mercado" que sostiene el Canadá en su respuesta a la pregunta 4 b) parece no estar en consonancia con su justificación de la igualación de la oferta de Embraer a Air Wisconsin en la pregunta 10. En respuesta a la pregunta 4 b), el Canadá declara que el mercado "incluye bancos, otras instituciones de financiación comerciales y el mercado de los bonos públicos, pero no incluye los organismos de crédito a la exportación". Esto está en consonancia con otras declaraciones del Canadá, en las que define el mercado como lo que el prestatario ha pagado recientemente en el mercado por condiciones y seguridad similares. El Canadá también ha declarado repetidas veces que el tipo de financiación apropiado para las líneas aéreas prestatarias se debe determinar con referencia

¹²² WT/DS126/R (adoptado el 16 de junio de 1999), párrafo 9.67.

¹²³ Respuesta de fecha 6 de julio del Canadá a la pregunta 20 del Grupo Especial. Aunque el Canadá no proporciona datos para apoyar esta afirmación, una buena parte del 3,6 por ciento de las ventas internas corresponde a Air Canada. La venta a Air Canada, sin embargo, fue descrita por el ex Presidente de la EDC, Paul Labbé, como una venta de exportación. Para justificar el apoyo de la EDC -la Corporación de Fomento de las *Exportaciones*- la venta a Air Canada se hizo por conducto de una sociedad constituida con fines especiales (SPC) establecida en los Estados Unidos. Las aeronaves se proporcionaron a su vez a Air Canada mediante un contrato de arrendamiento en "leasing" con la SPC, pero como se habían vendido por conducto de una entidad de los Estados Unidos, reunían las condiciones para ser tratadas como una transacción de exportación incluida en el ámbito del mandato de la EDC. WT/DS70/R, párrafo 6.112.

¹²⁴ Respuesta del Canadá de fecha 6 de julio a la pregunta 19 del Grupo Especial.

a la clasificación crediticia de la línea aérea más que a las condiciones de transacciones particulares.¹²⁵ En su respuesta a la pregunta 10, sin embargo, el Canadá adopta la postura de que una oferta única de Embraer es, por sí misma, el "mercado" independientemente de lo que pudieran hacer los "bancos, otras instituciones financieras comerciales y el mercado de bonos públicos" enumerados en relación con la pregunta 4. El Canadá no reconoce que la oferta de Embraer a Air Wisconsin puede en sí misma haber estado por debajo del "mercado". La definición de "mercado" que da el Canadá en relación con la pregunta 4, por el contrario, está en consonancia con la afirmación del Ministro Tobin, señalada por el Grupo Especial en la pregunta 10 y a la que el Canadá no ha respondido directamente, de que la transacción del Canadá sobre Air Wisconsin se hizo a "un tipo mejor que la que normalmente se obtendría sobre una base comercial".

153. En la pregunta 23, el Grupo Especial pidió al Canadá que indicara cuántas transacciones de ventas de aeronaves Bombardier desde 1995 se habían "financiado en el mercado comercial, es decir, sin ningún tipo de asistencia del gobierno". En su respuesta, el Canadá señala que "el [] por ciento del libro de pedidos de aeronaves Bombardier se financiaba en el mercado comercial". La respuesta del Canadá no resulta clara, sin embargo, puesto que el Canadá había definido previamente el "mercado comercial" diciendo que incluía el apoyo del Gobierno canadiense proporcionado mediante las denominadas operaciones de "ventana de mercado".¹²⁶ Por esta razón, el Grupo Especial debiera pedir aclaraciones adicionales sobre cuántas transacciones de Bombardier se financiaron en el mercado comercial, excluyendo toda transacción en que hubieran participado entidades del Gobierno canadiense sobre una base de "ventana de mercado".

VII. CONCLUSIÓN

154. Por las razones explicadas más arriba, el Brasil solicita que el Grupo Especial concluya que el apoyo prestado a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional por conducto de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC, así como de Investissement Québec, constituyen subvenciones a la exportación prohibidas "en sí mismas" y "tal como se aplican". De conformidad con el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC, el Brasil solicita también que el Grupo Especial recomiende que el Canadá retire esas subvenciones sin demora.

¹²⁵ Véase, por ejemplo, WT/DS46/RW, anexo 1-3, declaración oral del Canadá, párrafo 79.

¹²⁶ Véase, por ejemplo, el párrafo 3 de la respuesta del Canadá a la pregunta 4: "la EDC puede participar, y de hecho lo hace, en la financiación organizada por bancos comerciales en condiciones de mercado".

ANEXO A-11

RESPUESTAS DEL BRASIL A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL ANTES DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(26 de julio de 2001)

Canadá

40. Sírvanse facilitar las calificaciones crediticias de Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum en el momento en que tuvieron lugar las transacciones a que se hace referencia en la respuesta del Canadá a la pregunta 14 del Grupo Especial.

El Brasil estima que la pregunta del Grupo Especial también debe referirse a Midway. Aunque el Canadá pretende que no existía ninguna "calificación crediticia pública" de Midway, seguramente aplicaba su programa interno de calificación crediticia para evaluar el riesgo que entrañaba el otorgamiento de un apoyo, en forma de garantía, valorado en el [] por ciento de una transacción de aproximadamente [] millones de dólares. Si IQ no conocía la calificación crediticia de Midway, el Brasil se pregunta cómo puede pretender el Canadá que el apoyo de IQ a Midway se proporcionó en las condiciones del mercado.

A juicio del Brasil, el Grupo Especial también debe pedir información adicional relativa a la manera en que el Canadá determina las calificaciones crediticias para las transacciones de la EDC. En su respuesta a la pregunta 4 del Grupo Especial, el Canadá declara que determina las calificaciones crediticias internas utilizando un programa informático de modelización financiera. No obstante, el Canadá no ha proporcionado información relativa a cuáles son exactamente los datos de entrada de su base de datos y cómo analiza ésta los datos. Por consiguiente, el Grupo Especial debería formular las siguientes preguntas:

Sírvanse explicar de manera detallada cómo funciona el proceso de determinación de las calificaciones internas. ¿Se basa este proceso únicamente en datos financieros cuantitativos, o entraña también ciertos juicios subjetivos? Si se tienen en cuenta factores no cuantitativos, sírvanse indicar cuáles son estos factores y explicar de qué manera se tienen en cuenta en la determinación de la calificación.

Sírvanse proporcionar copias de todos los documentos de fuentes industriales utilizados para determinar las calificaciones crediticias para las transacciones enumeradas.

41. Sírvanse facilitar la documentación solicitada en la pregunta 14 del Grupo Especial, en particular la relativa a las comisiones específicas cobradas por las garantías y a cualesquiera [], o explicar por qué no está disponible esa documentación.

Además, sírvanse facilitar toda la documentación relativa al examen por IQ de las transacciones de Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum a que se hace referencia en la respuesta del Canadá a la pregunta 14 del Grupo Especial.

A juicio del Brasil, la pregunta del Grupo Especial debe también incluir Mesa y Midway. En su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá declaró que IQ proporcionó garantías a Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum. El Canadá no proporcionó "toda la documentación relativa al examen", no sólo en el caso de las transacciones de Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum, *sino tampoco en el de las transacciones de Mesa y Midway.*

Por consiguiente, el Brasil pide que el Grupo Especial amplíe su petición de documentación a fin de incluir estas dos últimas transacciones.

El Brasil señala también que el hecho de que el Canadá no proporcionara inicialmente la información documental concretamente pedida por el Grupo Especial no debe necesariamente conducir a nuevas peticiones de éste encaminadas a que se le suministre esa información. Como participante ante el Órgano de Apelación en la diferencia anterior *Canadá - Aeronaves*, ese país tiene plena conciencia de la facultad del Grupo Especial de inferir conclusiones desfavorables de la denegación de información que ha pedido. No obstante, el Canadá no proporcionó esa información. A juicio del Brasil, ese hecho justifica la adopción de conclusiones desfavorables, como ya ha señalado en el párrafo 136 de su Segunda comunicación escrita.

45. En los párrafos 74 y 75 de su Segunda comunicación escrita, el Brasil aduce esencialmente que, en el caso de la transacción de ASA, "la EDC concedió contribuciones financieras en condiciones más favorables que las prevalecientes en el mercado." Sírvanse comentar esta afirmación.

El Brasil señala que en su respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial, el Canadá no proporcionó ninguna información concreta relativa a las referencias o calificaciones crediticias utilizadas para ASA. En lugar de ello, el Canadá declaró que estaba en condiciones de asignar una calificación sombra de "categoría inversión" a ASA sobre la base de los resultados financieros de la compañía, que pretende haber proporcionado en la Prueba documental CDA-44. No obstante, en esa Prueba sólo se proporcionan las cuentas por cobrar netas para 1991/1995 y las cuentas por pagar netas para 1995. El Grupo Especial ha de determinar si estos fueron los únicos resultados financieros que se tuvieron en cuenta al establecer la calificación crediticia de ASA y, si así no fuera, obtener toda la información utilizada para establecer esa calificación.

Por último, el Brasil señala que en su respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial, el Canadá declara que, aunque la fijación del precio por la EDC estaba [], se aprobó []. El Grupo Especial debe determinar si la EDC hizo alguna excepción de ese tipo en cualquier otra transacción relativa a aeronaves de transporte regional, y en caso afirmativo obtener detalles relativos a las circunstancias de tales excepciones.

48. En los párrafos 66 y 67 de su Segunda comunicación, el Canadá afirma que IQ cobra una comisión inicial de [] puntos básicos y una comisión anual equivalente a [] puntos básicos por su exposición efectiva. Además, el Canadá declara que IQ recibe una []. En su carta de 25 de junio de 2001, que contiene detalles sobre la participación de IQ en la transacción de Air Wisconsin, el Canadá no hace ninguna referencia ni a una comisión anual ni a una []. Sírvanse explicar por qué la participación de IQ en la transacción de Air Wisconsin no parece ajustarse a la práctica descrita en los mencionados párrafos 66 y 67.

A juicio del Brasil, el Grupo Especial debe determinar si IQ calcula su comisión percibida por adelantado de [] puntos básicos y su comisión anual de [] puntos básicos sólo sobre su riesgo efectivo del [] por ciento (su garantía del [] por ciento menos una contragarantía de [] por ciento) o sobre el total de su garantía del [] por ciento. El Grupo Especial también debe determinar si IQ ha tomado alguna posición de capital en las transacciones en las que la EDC proporciona cualquier tipo de financiación o apoyo.

Brasil

49. En su Escrito de réplica (párrafo 38), el Brasil aduce que "la Cuenta del Canadá de la EDC ha cambiado fundamentalmente desde que se examinó por primera vez el caso *Canadá - Aircraft*". El Brasil cita seguidamente en una nota de pie de página la Directiva de Política presentada por el Canadá como Prueba documental CDA-16. Sírvanse describir el o los

cambios alegados. ¿Estima el Brasil que ese cambio o cambios han tenido alguna repercusión sobre la naturaleza de la Cuenta del Canadá en sí misma, por ejemplo como legislación obligatoria o discrecional?

En los párrafos 29 a 39 de su Segunda comunicación escrita, de 13 de julio, el Brasil cita documentos tales como el incluido en la Prueba documental CDA-16 bajo el título "El principio de *res judicata* no impide al Grupo Especial atender las reclamaciones del Brasil". La observación del Brasil estaba destinada a demostrar que incluso si el principio de la *res judicata* se aplicase a las diferencias en el marco de la OMC, no se aplica en el presente caso. Esto es así porque el hecho de que el Brasil no haya demostrado su alegación relativa a la medida "en sí misma" en la diferencia *Canadá - Aeronaves* anterior, se debió a la falta de *pruebas*. La actual alegación del Brasil relativa a la medida "en sí misma" se basa en pruebas y argumentos que no se presentaron al Grupo Especial en la anterior diferencia *Canadá - Aeronaves*.

En su respuesta de 6 de julio a las preguntas 8 y 9 del Grupo Especial, el Canadá proporcionó una serie de instrumentos legales relativos a la creación, financiación, funcionamiento y administración de la Cuenta del Canadá de la EDC. Tales documentos están incluidos en las Pruebas documentales CDA-15 a CDA-24. Aunque algunos de esos documentos carecen de fecha, la fecha que llevan varios de ellos indica que fueron publicados o modificados con posterioridad a la resolución del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*, que se distribuyó el 14 de abril de 1999.¹ Por ejemplo, la Prueba documental CDA-16 está fechada el 18 de noviembre de 1999, y la Prueba documental CDA-17, el 29 de diciembre y el 15 de noviembre del mismo año.

Tanto la Prueba documental CDA-17 como el apéndice a la Prueba documental CDA-16 incluyen una "directriz de política" que tiene pertinencia para la alegación brasileña acerca de las medidas "en sí mismas". Ante el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Canadá declaró que con arreglo a esta directriz de política "las futuras transacciones de la Cuenta del Canadá serán compatibles con las obligaciones del Canadá dimanantes del Acuerdo SMC, dado que podrán ampararse en la cláusula de protección especial del segundo párrafo del punto k) ...".² Así pues, el Canadá reconoció que sin la directriz de política y el refugio del punto k), el apoyo de la Cuenta del Canadá constituiría una subvención prohibida a la exportación.

El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 determinó que la directriz de política no era suficiente para que el apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá pudiera beneficiarse del refugio o protección especial.³ Según la propia admisión del Canadá, sin la protección del refugio, el apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá constituye una subvención prohibida a la exportación. Así pues, es el *fracaso* de la directriz de política incluida en las Pruebas documentales CDA-16 y CDA-17 lo que revela la naturaleza de la Cuenta del Canadá de la EDC "en sí misma".

El Brasil señala, no obstante, que esta directriz de política no constituye el único argumento y prueba que apoya su alegación contra la Cuenta del Canadá "en sí misma". El Grupo Especial

¹ WT/DS70/R (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 20 de agosto de 1999).

² *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 4 de agosto de 2000), párrafo 5.61.

³ *Id.*, párrafo 5.148. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 estaba examinando necesariamente la conformidad de la Cuenta del Canadá "en sí misma" con el Acuerdo SMC. El examen previsto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD está limitado a las medidas adoptadas para cumplir las recomendaciones y resoluciones del OSD. La Cuenta del Canadá "en su aplicación" a transacciones particulares no estaría sujeta a examen en el marco del párrafo 5 del artículo 21.

recordará que la EDC utiliza la Cuenta del Canadá sólo cuando las condiciones de su apoyo no serían compatibles con "lo que el correspondiente prestatario ha pagado recientemente en el mercado con condiciones similares y con garantía similar," por lo que no podría proporcionarse a través de la Cuenta Mercantil.⁴ Aparentemente, por tanto, el apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá no está en armonía con lo que el Canadá considera que es el mercado, por lo que confiere un beneficio y constituye una subvención. Además, el Brasil ha sostenido ante este Grupo Especial que las garantías de préstamos proporcionadas por la Cuenta del Canadá constituyen "en sí mismas" subvenciones, dado que permiten a los beneficiarios obtener fondos en condiciones que sólo podría obtener un prestatario con una calificación crediticia AAA, como el Gobierno del Canadá. En tal sentido, toda utilización de la Cuenta del Canadá conducirá necesariamente a una subvención. Además, el apoyo proporcionado por el Canadá a la venta de Bombardier a Air Wisconsin utilizando la Cuenta del Canadá, infracción admitida por el Canadá, no sólo es un caso de "aplicación" de la Cuenta del Canadá, sino un ejemplo de cómo opera la Cuenta del Canadá "en sí misma".

50. En el párrafo 75 de su Segunda comunicación escrita, el Brasil se refiere al tipo preferencial en dólares de los Estados Unidos, y al tipo de interés comercial de referencia (CIRR), a la fecha de su comunicación. ¿Por qué son pertinentes los datos corrientes a efectos de evaluar transacciones efectuadas entre marzo de 1997 y agosto de 1998?

El Brasil se refirió al tipo en dólares de los Estados Unidos y al tipo de interés comercial de referencia (CIRR) en la fecha de su comunicación, sólo con fines ilustrativos. Los principales puntos señalados en el párrafo 75 son, primero, que el CIRR se calcula añadiendo 100 puntos básicos al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a siete años, y que al proporcionarse financiación al tipo de los Bonos del Tesoro más [], la financiación del Canadá estaba presuntamente por debajo del mercado. Lo que es más importante, la financiación suministrada por el Canadá a ASA no parece reflejar ninguna prima de riesgo asociada con la calificación crediticia de la compañía aérea. El Canadá declaró anteriormente que "en las transacciones financieras, la prima de riesgo crediticio es un componente del tipo de interés final pagado por un comprador tan importante como la base a la que se añadiría la prima".⁵ El Canadá declaró también anteriormente que las primas de riesgo aplicables a compañías aéreas tales como Northwest y US Air están en la gama de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más 250 puntos básicos, que tales compañías "gozan de calificaciones crediticias considerablemente superiores a muchas compañías del sector, y que a las líneas aéreas que tienen una reputación crediticia inferior se les pueden aplicar márgenes de hasta 350 puntos básicos".⁶ Cabe suponer que una línea aérea pequeña como ASA representa un riesgo crediticio mayor que US Air o Northwest. El Brasil señala también que en la oferta formulada a ASA (Prueba documental CDA-43) se declara []. Esto parece ser otra muestra de que esta transacción se efectuaba en condiciones que estaban por debajo de los niveles del mercado.

⁴ La norma para el apoyo de la Cuenta Mercantil de la EDC está incluida en la Primera comunicación escrita del Canadá, de fecha 18 de junio de 2001, párrafo 67.

⁵ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 4 de agosto de 2000), anexo 1-3, Declaración oral del Canadá, 3 de febrero de 2000, párrafo 79.

⁶ WT/DS46/RW, anexo 1-3, Declaración oral del Canadá, 3 de febrero de 2000, gráfico 3 (presentado con la Prueba documental CDA-14 de la Declaración oral del Canadá) (adjunto como Prueba documental BRA-64).

51. Con respecto al párrafo 78 de la Comunicación de réplica del Brasil, ¿no puede obtenerse en el mercado comercial financiación basada en un tipo flotante, por ejemplo el LIBOR? Además, el Brasil aduce que "el margen añadido a LIBOR, apenas [] para un prestatario que según la Prueba documental CDA-39, tiene una calificación, según el sistema propio del Canadá "LA Encore", de [], es inferior al del mercado con arreglo a cualquier definición razonable". ¿Sobre qué bases puede aducir el Brasil que ello "es inferior al mercado"? Al contestar esta pregunta, se ruega responder a la réplica del Canadá, párrafo 40, y en particular a su argumento de que "la EDC participó en la transacción de Kendall, una oferta pública, sobre una base de una participación igual en el riesgo con siete bancos comerciales".

Aunque el Brasil tiene conocimiento de transacciones con apoyo oficial en las que se ha aplicado un tipo flotante en el sector de las grandes aeronaves, no conoce ninguna transacción con tipo flotante en el sector de las aeronaves de transporte regional que no esté apoyada por organismos gubernamentales de crédito a la exportación (actúen o no a través de las llamadas "ventanas de mercado") y no puede por tanto afirmar con certeza que esa financiación puede obtenerse en el mercado comercial.

El Brasil señala además que las transacciones con tipo flotante no están amparadas por el refugio o protección especial del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* declaró lo siguiente:

[P]arece que sólo pueden beneficiarse de la protección especial aquellos tipos específicos de apoyo financiero oficial a los que sean aplicables los CIRR ..., dado que esos son los únicos sistemas de tipos mínimos de interés *existentes* en el *Acuerdo*. ... Los CIRR, al establecerse únicamente en forma de tipos de interés fijos, sólo pueden aplicarse coherentemente a transacciones con tipos de interés fijos. No hay simplemente ninguna forma práctica o coherente de aplicar normas sobre tipos mínimos de interés *fijos* a transacciones a tipos de interés *flotantes*. En consecuencia, concluimos que únicamente el apoyo financiero oficial a tipos de interés fijo está sujeto a la aplicación de tipos mínimos de interés, dado que los CIRR se expresan como tipos correspondientes a transacciones a un tipo de interés fijo y, en consecuencia, sólo pueden aplicarse a transacciones de ese género.⁷

El Brasil advierte que el Canadá no ha explicado de qué manera su sistema LA Encore genera calificaciones crediticias, describiendo en qué consiste la información de entrada (los datos utilizados para generar las calificaciones) o la información de salida (las calificaciones mismas) que dicho programa genera. El mero hecho de que el Canadá utiliza un programa informático que puede también ser utilizado por bancos comerciales nada demuestra acerca de *cómo* utiliza el Canadá ese programa, o si el mismo genera (y el Canadá seguidamente utiliza) calificaciones que reflejan plenamente todos los riesgos comerciales asociados con la transacción.

El margen del LIBOR más [] puntos básicos para un prestatario calificado [] por el programa del Canadá está [] de acuerdo con las propias definiciones canadienses. El Canadá ha declarado anteriormente que los tipos flotantes basados en el LIBOR pueden traducirse en tipos fijos equivalentes basados en los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos añadiendo un "margen de conversión" de aproximadamente [] al tipo basado en el LIBOR.⁸ Así, por ejemplo, el Canadá ha

⁷ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (adoptado tal como había sido modificado por el Órgano de Apelación, el 4 de agosto de 2000), párrafos 5.101-102.

⁸ WT/DS46/RW, anexo 1-2, Escrito de réplica del Canadá, 17 de enero de 2000, párrafo 40, nota 24.

declarado que "British Airways, que es la compañía aérea no soberana mejor clasificada, obtiene tipos LIBOR más 30 a 40 puntos básicos para las compras importantes de aeronaves (hay que añadir 20 a 30 puntos básicos para las aeronaves regionales, incluso para los clientes con la misma clasificación crediticia que British Airways), lo que se traduce a T + 105-120 (+125-150 para las aeronaves regionales)" cuando se añade el margen de conversión.⁹

El Canadá declaró también que "[e]n los últimos nueve años el margen del rendimiento medio de los créditos AAA ha sido igual al tipo de los Bonos del Tesoro a 10 años más 43 puntos básicos, aproximadamente, y *ninguna* aerolínea consigue ese tipo de interés,"¹⁰ y que "en diciembre de 1999 una muestra representativa de compañías aéreas que operaban en el mercado estadounidense obtuvieron una financiación que estaba entre 110 y 250 puntos básicos por encima del tipo de interés de los Bonos del Tesoro",¹¹ y finalmente que "el tipo de interés [...] que debe abonar un prestatario de muy poca solvencia puede superar los 350 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro."¹²

Así pues, en las propias palabras del Canadá, el margen apropiado para la compañía mejor calificada en una transacción relativa a aviones de reacción para el transporte regional sería o bien LIBOR + 50-70 puntos básicos (tipo flotante) o bien Bonos del Tesoro + 125-150 puntos básicos (operaciones con tipo fijo). Para una compañía aérea "representativa" con una calificación crediticia AAA a BBB-, el margen apropiado sería de hasta el tipo de los Bonos del Tesoro + 250 puntos básicos, lo cual, ajustado con arreglo al margen de conversión, se traduce en un margen de tipo flotante de LIBOR + 170 puntos básicos. A una compañía aérea con una calificación crediticia baja, tal como BB, se le aplicaría un tipo que supera "los 350 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro" -lo que se traduce en 270 puntos básicos por encima del LIBOR. []¹³

Con respecto a las condiciones de la transacción de Kendell, el Brasil observa que la declaración del Canadá de que la transacción se efectuó "sobre la base de participaciones iguales en los riesgos" no parece ser totalmente exacta. Como cuestión previa, el Brasil señala que el Canadá no ha proporcionado hasta ahora el verdadero contrato de préstamo. En lugar de ello, ha suministrado simplemente resúmenes de las condiciones previstas de la operación. Como es natural, esas condiciones pueden haber cambiado considerablemente antes de la firma definitiva.

En cualquier supuesto, al parecer la EDC financió el [] por ciento de la transacción, con el otro [] por ciento distribuido entre otros cuatro suscriptores.¹⁴ Aunque se contemplaba inicialmente la participación de siete bancos en la operación, tres de ellos parecen haberse retirado.¹⁵ Esto parecería

⁹ WT/DS46/RW, anexo 1-2, Escrito de réplica del Canadá, 17 de enero de 2000, párrafo 51, nota 26.

¹⁰ WT/DS46/RW, anexo 1-5, Observaciones del Canadá con respecto a las respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, 17 de febrero de 2000, párrafos 10-11 (observación relativa a la respuesta del Brasil a la pregunta 9).

¹¹ *Id.*

¹² *Id.*

¹³ De acuerdo con de la información proporcionada por el Canadá en su respuesta de 6 de julio de 2001 a las preguntas del Grupo Especial, la transacción de Kendell se concluyó en los meses inmediatamente posteriores a julio de 1999. Según se declaró, la información suministrada por el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves* relativa a los márgenes de conversión y las calificaciones crediticias para varias compañías aéreas, seguía siendo válida en diciembre de 1999, en época muy próxima a la fecha de la transacción de Kendell.

¹⁴ Prueba documental CDA-39.

¹⁵ En la respuesta canadiense a la pregunta 11 del Grupo Especial se mencionan siete instituciones que inicialmente tenían la intención de participar (aunque el Canadá sólo cuenta cinco), mientras que en los

indicar que tales bancos consideraban que la operación era demasiado poco rentable, o demasiado arriesgada, para participar en ella.

La información proporcionada por el Canadá deja sin resolver varias cuestiones relativas a la operación de Kendell. ¿Habrían estado dispuestos los bancos comerciales a financiar todo el importe del préstamo para la transacción por sí mismos, sin la participación de un organismo oficial de crédito a la exportación? Cuanto mayor es el importe del préstamo ¿no es ciertamente mayor el riesgo, y por tanto mayor el tipo de interés? ¿Era esencial la participación de la EDC, por consiguiente, para que la operación pudiese prosperar?

El Canadá sostiene que dos de los otros bancos "fijaron las condiciones" de la operación. No obstante, parece innegable que esos bancos lo hicieron con pleno conocimiento de la probabilidad de que la EDC fuese el principal participante. Así pues, en las condiciones que era probable que fijasen esos bancos influía la participación de la EDC, en beneficio de Kendell y Bombardier. Esto queda demostrado por el hecho de que la EDC parecía dispuesta inicialmente a financiar hasta el [] por ciento del precio de compra de las aeronaves, mientras que los bancos estaban dispuestos a dar apoyo con sólo el [] por ciento de la cuantía de la financiación.¹⁶ Esto demuestra que la EDC estaba dispuesta a participar en condiciones más generosas que los bancos comerciales.

Aunque resulta claro que la transacción de Kendell se realizó en condiciones más favorables que las que podían obtenerse en el mercado, el Grupo Especial debe, no obstante, pedir al Canadá que le proporcione la siguiente información adicional:

Sírvanse proporcionar el contrato de financiación definitivo firmado para la transacción de Kendell.

¿Alguno de los bancos participantes tenía conocimiento de la participación de la EDC antes de que se fijaran las condiciones de la operación?

¿Por qué decidieron no participar en la operación tres de los siete bancos iniciales?

¿Por qué, habida cuenta de la participación de la EDC del [] por ciento, estima el Canadá que la operación se realizó con una participación igual en los riesgos?

Sírvanse proporcionar los detalles relativos a toda comisión recibida por [] por organizar el consorcio del préstamo.

¿Concertó la EDC algún acuerdo de cualquier naturaleza con [] o cualquiera de los bancos participantes en esta operación que afectara de alguna manera al riesgo soportado por la EDC o cualquiera de los bancos en la misma?

¿Participaron la EDC y los bancos participantes *pari passu* con respecto a cada una de las modalidades y condiciones de la operación? ¿Existían algunas diferencias en la naturaleza y medida del riesgo asumido por la EDC y los bancos participantes? ¿Qué entidad asumió el riesgo de devolución de las aeronaves? ¿Qué entidad asumió el riesgo de anulación de cualquier pedido de aeronaves?

documentos proporcionados en la Prueba documental CDA-39 (página 2) se enumeran cuatro bancos participantes además de la EDC.

¹⁶ Prueba documental CDA-39 (página 3).

Las respuestas a estas preguntas permitirán contar con una información mucho más clara acerca de la participación de la EDC en la transacción de Kendell, y en particular de si la participación se efectuó en condiciones que constituyen un "beneficio".

52. ¿En qué aspectos estima el Brasil que la oferta de Bombardier no puede ser considerada una "oferta de igualdad" con arreglo al Acuerdo de la OCDE? En particular, en el párrafo 89 de su Segunda comunicación escrita, el Brasil aduce que "aun si en este caso estuviera permitida la igualdad, 'no idéntica' sin embargo, el Canadá tiene la carga de demostrar que su oferta 'no idéntica' incluía condiciones financieras que eran económicamente equivalentes a la oferta de Embraer." ¿Opina el Brasil que la "equivalencia económica" constituye el criterio para determinar si una oferta puede considerarse una "igualación" válida con arreglo al Acuerdo de la OCDE? En caso afirmativo, sírvanse explicar las razones.

La oferta del Canadá no puede considerarse una "oferta de igualdad" con arreglo al *Acuerdo de la OCDE*, porque no cumple las obligaciones específicas incluidas en el *Acuerdo* con respecto a la igualdad.

Lo más importante, como el Brasil ha observado repetidamente, es que el Canadá no ha cumplido la obligación que le impone el artículo 53 del *Acuerdo*, de "hacer todo lo posible para verificar" si las condiciones que alega que no están conformes con el *Acuerdo* contaban con "apoyo oficial". Si lo hubiera hecho, con una simple petición al Brasil, habría descubierto que el apoyo del Brasil no se había pedido ni concedido. Embraer había formulado su oferta a Air Wisconsin totalmente por cuenta propia.

Incluso si hubiese habido apoyo brasileño, el Brasil ha explicado en su respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial que es evidente por sí mismo que las modalidades y condiciones de la oferta canadiense a Air Wisconsin no eran "idénticas" a las modalidades de la oferta de Embraer. La cuestión es, por tanto, si el Canadá puede ofrecer modalidades y condiciones que, aunque no sean realmente idénticas, "igualen" sin embargo la oferta rival en cuanto resulte esencialmente en las mismas condiciones financieras. Como ha explicado el Brasil en su respuesta a la pregunta 36, el artículo 52 del *Acuerdo de la OCDE* permite esa igualdad no idéntica con respecto a modalidades y condiciones no conformes y no notificadas ofrecidas por otro participante en el *Acuerdo*. No obstante, el artículo 53, que regula la igualdad de modalidades y condiciones no conformes ofrecidas por un *no participante*, no prevé una igualdad no idéntica. Como cuestión jurídica, por tanto, el Canadá no parece autorizado por el *Acuerdo* a efectuar una igualdad no idéntica de la oferta de Embraer a Air Wisconsin.

Por consiguiente, incluso si el recurso a la igualdad mantuviese la "conformidad con" las disposiciones relativas a los tipos de interés del *Acuerdo* -y el Brasil y el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en *Canadá - Aeronaves* entienden que no es así- el Canadá no ha cumplido con los requisitos de igualdad establecidos en el *Acuerdo*.

El Brasil reitera lo declarado en su Segunda comunicación escrita en el sentido de que, si una igualdad no idéntica de la oferta de un no participante estuviese autorizada, incumbiría al Canadá la carga de demostrar que su oferta no idéntica "igualaba" la oferta de Embraer. El Canadá, después de todo, afirma que está recurriendo a la defensa afirmativa incluida en el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación. Como señala el Grupo Especial, el Brasil declaró en su comunicación que el Canadá tendría por tanto que demostrar que su oferta no idéntica proporcionaba condiciones económicamente equivalentes a la oferta de Embraer. El Brasil no opina que la expresión "económicamente equivalente" es la única expresión jurídica que designa el criterio que el Grupo Especial debe seguir. Es simplemente el significado que da el diccionario del término "igualar". El Brasil estima que la expresión "económicamente equivalente" resume de manera apropiada el criterio aplicable, que consiste en que la oferta no idéntica del Canadá, para "igualar" la oferta de Embraer, debe conducir a las mismas o equivalentes modalidades financieras o económicas.

El propio Canadá declara, en el párrafo 103 de su Segunda comunicación escrita, que "la igualación, por definición, implica atributos iguales o similares." Si no fuera así, el resultado sería una subvaloración, lo que, según confirma el Canadá en el párrafo 102 de su comunicación, no está permitido por el *Acuerdo*.

Incluso si se supusiese, a efectos de la argumentación, i) que la oferta de Embraer implicaba un "apoyo oficial" del Brasil, ii) que el Canadá observó las prescripciones específicas relativas a la igualación incluidas en el *Acuerdo de la OCDE* y iii) que el recurso a la igualación mantiene la "conformidad" con las disposiciones relativas a los tipos de interés del *Acuerdo*, el Canadá no ha demostrado que su oferta a Air Wisconsin no implicaba una subvaloración de la oferta de Embraer. El Brasil ha ido un paso más allá, al explicar en su respuesta de 6 de julio a la pregunta 34 del Grupo Especial y en los párrafos 89-93 y 102-118 de su Segunda comunicación escrita, porqué las condiciones de la operación canadiense de Air Wisconsin eran más favorables que cualquier oferta formulada por Embraer, y no podía por tanto pretenderse que "igualaban" cualquiera de esas ofertas.

53. Con respecto a los párrafos 52 y 125 de su Segunda comunicación escrita, ¿opina el Brasil que los derechos por garantías de la EDC e IQ son inferiores a los percibidos por los garantes comerciales con calificaciones crediticias AAA (para la EDC) o A+ o A2 (para IQ) otorgadas a empresas que desean disfrutar de los beneficios de esos garantes? En caso afirmativo, les rogamos que expliquen por qué y de qué manera. Al hacerlo, sírvanse explicar por qué debe tenerse en cuenta cualquier [].

El Canadá ha declarado simplemente que se percibe un derecho o comisión por las garantías de que se trata. Ese país, que es el único poseedor de la información, no ha explicado cómo se determinó la cuantía de esos derechos. Dado que el Canadá ha planteado la cuestión de las comisiones como una defensa ante la alegación brasileña de que las garantías de IQ confieren beneficios, incumbe al Canadá la carga de proporcionar esa información.

Con respecto a los derechos o comisiones por garantías de préstamos, otra defensa que cabría aducir con arreglo a una interpretación *a contrario* del punto j) del Anexo I del Acuerdo SMC, consistiría en que la percepción de comisiones suficientes para cubrir los costos de funcionamiento y pérdidas a largo plazo del programa de garantías serían suficientes para excluir esa medida de las prohibiciones del artículo 3. Incumbiría a la parte que invocase cualquier protección proporcionada por el punto j), sin embargo, demostrar su derecho a esa protección. El Canadá ni siquiera ha intentado hacerlo.

Además, no existe un equivalente al punto j) para las garantías de acciones. El Brasil ha presentado también pruebas que no han sido disputadas de que el mercado no ofrece estas garantías. En la Prueba documental BRA-50 se incluyen cartas de algunas de las principales instituciones financieras en las que se declara que no se ofrecen en el mercado garantías de acciones. Así pues, con respecto a las garantías de acciones, el Brasil ha demostrado que el Canadá ofrece algo que el mercado no proporciona, aparentemente a ningún precio. Esto, a juicio del Brasil, es la quinta esencia de un beneficio. Incluso si se supone, a efectos de la argumentación, que el mercado podría proporcionar garantías de acciones a algún precio, incumbiría al Canadá demostrar 1) que el precio que cobra es igual o mayor que el precio del mercado y 2) que el precio del mercado es el de un garante cuya calificación crediticia es igual o superior al de Canadá o Quebec, según el caso.

Con respecto a [], nos remitimos al comentario formulado por el Brasil en relación con la pregunta 48 anterior, así como a los párrafos 143-146 de nuestra Segunda comunicación escrita.

ANEXO A-12

DECLARACIÓN ORAL HECHA POR EL BRASIL EN LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(31 de julio de 2001)

Señor Presidente, señores miembros del Grupo Especial, señores miembros de la delegación del Canadá:

1. En las comunicaciones que ha presentado hasta la fecha en estas actuaciones, el Brasil ha aportado pruebas de que el artículo 3 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias prohíbe las subvenciones concedidas por el Canadá por conducto de la Cuenta del Canadá y de la Cuenta Mercantil de la Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC), así como las subvenciones concedidas por el Canadá por conducto de la Provincia de Quebec.

2. Ahora bien, la parte pública del expediente contiene solamente fragmentos de la información pertinente, y, durante los años transcurridos desde que se inició la diferencia entre el Brasil y el Canadá, el Canadá se ha negado firmemente a proporcionar la información pertinente. De hecho, la mayor parte de la información que el Brasil pudo obtener procedía de fuentes situadas en terceros países en los que los clientes de Bombardier, el fabricante canadiense de aeronaves, tuvieron que revelar determinados aspectos de sus finanzas a los inversores públicos. Muy poca información procedía del propio Canadá.

3. Sin embargo, la situación ha cambiado, gracias a los esfuerzos de este Grupo Especial por cumplir seriamente las obligaciones que le impone el artículo 13 del ESD. Han hecho ustedes las preguntas que había que hacer, y el Canadá ha proporcionado finalmente la información que debería haber notificado al Comité de Subvenciones hace largo tiempo o haber proporcionado al Brasil en las consultas, con arreglo a la prescripción del Órgano de Apelación de que los Miembros deben "exponer plenamente" las alegaciones y los elementos de hecho en todas las etapas de las actuaciones de la OMC relativas a la solución de diferencias.¹

4. La mayor parte de esa información fue presentada por el Canadá en su respuesta del jueves 26 de julio a las preguntas hechas por el Grupo Especial. En los dos días hábiles de que hemos dispuesto para examinar esa información, nuestro equipo ha trabajado incesantemente para tratar de analizarla en el contexto de las cuestiones planteadas en esta diferencia. Hay mucha información, y parte de ella, como indicaré, plantea aún más cuestiones.

5. Para responder a esa información, que vemos ahora por primera vez, necesitaremos algún tiempo, pero creo que es importante que nuestra respuesta sea lo más completa posible. Así pues, me disculpo de antemano por la duración que va a tener esta declaración.

6. Esta declaración está organizada de la manera siguiente. Para refutar los argumentos aducidos por el Canadá, demostraré por qué la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil de la EDC otorgan un beneficio, por qué las garantías proporcionadas por Investissement Québec (IQ) otorgan un beneficio, por qué las garantías dadas por la EDC y por IQ constituyen subvenciones prohibidas y por qué IQ depende de las exportaciones. Después analizaré las transacciones específicas apoyadas por los programas canadienses impugnados, empezando por la transacción de Air Wisconsin.

¹ *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R, (informe adoptado el 16 de enero de 1998), párrafo 94.

7. No obstante, antes de continuar desearía, Señor Presidente, hacer una observación preliminar. En la nota 1 de su Segunda comunicación, el Canadá pide al Brasil que aclare que si, al referirse a la EDC, tiene la intención de referirse a algo distinto de la Cuenta Mercantil de la EDC. El Brasil no tiene noticia de que la EDC realice operaciones distintas de las de la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil, que son, ambas, objeto de las reclamaciones del Brasil. En la Primera comunicación escrita del Canadá, en el párrafo 20, se describe en esos términos la EDC. Sin embargo, si hay otras operaciones, el Brasil y, estoy seguro, el Grupo Especial tendrían mucho interés en saber de ellas.

I. La EDC otorga un beneficio

8. El Canadá no ha negado que el apoyo prestado por conducto de la Cuenta Mercantil o de la Cuenta del Canadá de la EDC sea una contribución financiera supeditada a la exportación. No obstante, el Canadá ha afirmado que la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC no otorgan ningún beneficio.

9. En respuesta a la pregunta 44 del Grupo Especial, el Canadá argumenta que carece de importancia la incapacidad de Bombardier para proporcionar a sus clientes una financiación igualmente atractiva cuando no presta apoyo la EDC. Según el Canadá, es el comprador de aviones Bombardier, no la propia Bombardier, quien necesita financiación. A juicio del Canadá, la contribución financiera se hace al comprador, por lo que la única cuestión que se plantea es si el comprador -el receptor de la financiación- obtuvo un beneficio.

10. El argumento del Canadá es incorrecto. En el texto del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo no hay nada que haga pensar que sólo una entidad pueda obtener un beneficio. El artículo 1 no dice "con ello se otorgue un beneficio *al receptor de la contribución financiera*". El artículo dice simplemente "con ello se otorgue un beneficio", lo que significa que se otorgue un beneficio a cualquiera.

11. La contribución financiera de la EDC hace posible que Bombardier ofrezca a sus clientes un producto en condiciones más favorables que las que podría ofrecer sin el apoyo de la EDC. Se otorga un beneficio a Bombardier porque, como resultado de la contribución financiera hecha por conducto de la EDC, se obvia o se reduce la necesidad de que Bombardier baje su precio para ganar clientes. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves* reconoció que una contribución financiera aportada a un comprador o a un prestamista para apoyar una operación de crédito a la exportación beneficia también al productor. Ese Grupo Especial dijo lo siguiente:

Observamos que los pagos PROEX III se efectúan en apoyo de los créditos a la exportación concedidos al *comprador*, y no al *productor*, de aeronaves regionales brasileñas. ... [Estos] pagos [...] permiten a los compradores de un producto obtener créditos a la exportación en condiciones más favorables que las disponibles para ellos en el mercado ... [E]sto ... otorg[a] también un beneficio a los *productores* de ese producto, dado que hacen bajar el costo del producto para sus compradores y, por tanto, hacen que su producto resulte más atractivo frente a productos competidores.²

² *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW/2 (26 de julio de 2001) (informe no adoptado todavía), párrafo 5.28 (nota 42) (las cursivas figuran en el original).

12. La afirmación del Canadá de que la Cuenta Mercantil de la EDC opera "con arreglo a principios comerciales" no guarda ninguna relación con esta conclusión. Al enunciar un pretendido punto de referencia del mercado en el párrafo 67 de su Primera comunicación escrita, el Canadá se centra indebidamente en su afirmación de que los clientes de Bombardier no obtienen "beneficios" del apoyo prestado por la Cuenta Mercantil de la EDC. Al proceder así, hace caso omiso de un beneficiario clave de las transacciones: la propia Bombardier, que recurre a la EDC porque no puede hallar en otra parte una financiación igualmente favorable.

II. Las garantías concedidas por IQ otorgan un beneficio

A. Las comisiones de garantía percibidas por IQ no responden a las condiciones del mercado

13. Al igual que en lo que se refiere a la EDC, el Canadá afirma que IQ cobra por sus garantías unas comisiones que responden a las condiciones del mercado. El Canadá argumenta, en su respuesta a la pregunta 47 del Grupo Especial, que las comisiones de garantía percibidas por IQ se determinan en función de las condiciones del mercado porque "la exposición efectiva de IQ a los riesgos", que es "clave para determinar lo que constituye una comisión apropiada", "se reduce considerablemente" como resultado de [].³

14. Cabe hacer cierto número de observaciones con respecto a ese argumento. **Primero**, []. Al conceder garantías al prestatario, IQ facilita la obtención de financiación en condiciones más favorables por la buena calificación crediticia de Quebec, con lo que otorga un beneficio. Esto es lo que hace más atractiva la transacción para el comprador de aeronaves Bombardier y, por consiguiente, para la propia Bombardier. El hecho de que IQ obtenga [] carece de importancia a los efectos de los "beneficios".

15. La transacción relativa a Air Wisconsin constituye una perfecta ilustración de la observación del Brasil. Como ha reconocido el propio Canadá, [] "no forma parte de la oferta a Air Wisconsin" porque la [].⁴ Cuando el comprador se dirige a una entidad de crédito o busca inversores de capital con una garantía de IQ, la entidad de crédito o el inversor ven solamente la totalidad de la garantía de IQ del [] por ciento respaldada por la calificación crediticia del Gobierno de Quebec. La [] puede atenuar el riesgo que corre IQ, pero no reduce el beneficio que se otorga a los compradores y a Bombardier.

16. **Segundo**, en contra de lo que afirma el Canadá, es evidente que []. Como ha explicado el Brasil en el párrafo 144 de su Segunda comunicación escrita, parece que da las [] Canadair Québec Capital ("CQC"), compañía cuyo capital corresponde a partes iguales a Bombardier y a una compañía cuyo capital es de propiedad total de IQ. Así, la [] de la garantía de IQ es concedida por una entidad que recibe parte de su financiación del propio IQ. En el párrafo 3 de su respuesta a la pregunta 48 del Grupo Especial, el Canadá se remite al Decreto 879-97 de 1997 para respaldar la afirmación de que []. Ahora bien, la disposición mencionada por el Canadá se refiere a la capitalización de CQC. Además, un decreto posterior, el Decreto 1187-98 de 1998, aclara que ha de dar las [], no [], sino CQC, compañía creada específicamente con ese fin.⁵ []

17. A este respecto, el Brasil desea también poner de relieve la importancia de la participación de Bombardier de las garantías dadas por IQ. Las actividades de IQ y de Bombardier están muy entrelazadas. Crearon juntas la empresa CQC para dar [] paralelamente a las garantías de IQ a

³ Respuesta del Canadá, de fecha 26 de julio, a la pregunta 47 del Grupo Especial, párrafo 2.

⁴ Respuesta del Canadá, de fecha 26 de julio, a la pregunta 48 del Grupo Especial, párrafo 3.

⁵ Decreto 1187-98, página 1, párrafo a) (Prueba documental CDA-35).

Bombardier y para facilitar de otras formas las actividades de Bombardier. Bombardier, como [], desempeña evidentemente una importante función en la determinación de los términos y condiciones en que se prestan las [] y, por consiguiente, influye en los términos y condiciones en que IQ presta las propias garantías. De hecho, por conducto de CQC, IQ y Bombardier son colaboradores comerciales a los efectos de apoyar y facilitar la exportación de aeronaves de transporte regional.

18. Quisiera señalar además que, en el asunto *Canadá - Aeronaves*, en el párrafo 117 de la Segunda comunicación escrita del Canadá, de 4 de diciembre de 1998, el Canadá declaró que *ninguna* de las garantías o de las actividades de financiación a las que se aplicaba el criterio de admisibilidad basado en el "desarrollo de las exportaciones" fijado por la SDI (que pasó a ser IQ en 1998) estaba relacionada con el sector de las aeronaves civiles.⁶ Sin embargo, en este asunto el Canadá se ha visto obligado a aportar documentación que demuestra no sólo que IQ ha sido utilizada, de hecho, para ayudar a la industria canadiense de las aeronaves de transporte regional, sino que la prestación de asistencia a esa industria es una de las principales funciones de IQ y que IQ trabaja en muy estrecha colaboración con Bombardier a ese efecto, y evidentemente ya lo hacía antes de diciembre de 1998.

19. **Tercero**, el Canadá afirma, en los párrafos 3 y 4 de su respuesta a la pregunta 47 del Grupo Especial, que "el [] por ciento de las aeronaves que se están financiando se financian sin garantías de acciones de IQ", lo que "demuestra que, la mayor parte del tiempo, los clientes de Bombardier son, en el mejor de los casos, indiferentes a las garantías de acciones de IQ". La conclusión a que llega el Canadá es que "las comisiones que percibe IQ a cambio de las garantías se determinan en las condiciones del mercado".

20. La lógica del Canadá es deficiente. Carece de importancia el hecho de que el [] por ciento de las aeronaves que se están financiando se financien sin garantías de acciones de IQ. Lo que importa son las condiciones de las garantías de acciones de IQ en el caso de que se presten tales garantías, sea cual fuere el porcentaje que esos casos representen. El Brasil ha demostrado que IQ otorga un beneficio siempre que concede una garantía. Además, como ha explicado el Canadá en su respuesta a la pregunta 39 del Grupo Especial, IQ ha utilizado prácticamente todos los fondos de que disponía en su presupuesto para apoyar la industria canadiense de las aeronaves de transporte regional. Es de suponer que IQ, si hubiera dispuesto de un presupuesto mayor con ese fin, habría destinado más fondos a proporcionar garantías de acciones. De hecho, en diciembre de 2000 se repusieron los fondos de IQ destinados a prestar ayuda a las aeronaves de transporte regional a fin de apoyar la transacción de Air Wisconsin.⁷

21. **Cuarto**, el Canadá afirma que "IQ presta servicios de financiación en competencia con otras instituciones financieras interesadas en participar en el mercado de financiación de aeronaves".⁸ Sin embargo, el Canadá no indica cuáles son esos servicios de financiación ni cuáles pueden ser esas otras instituciones financieras competidoras. El Canadá afirma además que los derechos administrativos que cobra IQ "son percibid[os] habitualmente por cualquier institución financiera comercial".⁹ Esta afirmación carece de fundamento. No conocemos ninguna institución financiera comercial que proporcione garantías de acciones, y en la Prueba documental 50 del Brasil hemos presentado pruebas, no refutadas, de que en el mercado no se pueden obtener garantías de acciones. Para refutar el argumento del Brasil de que las garantías de acciones de IQ otorgan un beneficio, el

⁶ Véase la declaración del Brasil para la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 72, y la Prueba documental BRA-52.

⁷ "Ottawa backs Bombardier: Loan to US firm to buy jets slaps Brazil's aerospace subsidies", *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-9).

⁸ Respuesta del Canadá a la pregunta 47 del Grupo Especial, párrafo 4.

⁹ Respuesta del Canadá, de fecha 26 de julio, a la pregunta 48 del Grupo Especial, párrafo 2.

Canadá ha de demostrar que otras instituciones financieras proporcionan garantías de acciones en la esfera de la financiación de aeronaves y perciben unos derechos equivalentes a los que cobra IQ. El Canadá no lo ha demostrado. Simplemente ha señalado que los proveedores de motores para aeronaves contribuyen a veces a aportar garantías de acciones para las aeronaves que utilizan sus motores. Ahora bien, esa es una garantía proporcionada por uno de los participantes en la compraventa. No es una garantía que pueda obtenerse de una institución financiera en el mercado.

22. Por otra parte, el decreto más reciente de Quebec, que se promulgó en 2000 a fin de reponer el fondo de garantía de IQ para la transacción de Air Wisconsin, suprime el requisito de que se cobren derechos.¹⁰ No obstante, el Canadá continúa afirmando que, de hecho, se cobran derechos. El Canadá se basa en el párrafo B de los criterios de IQ que figuran en la Prueba documental 51 del Canadá, que dispone que "IQ no prestará apoyo para transacciones si la remuneración que vaya a percibir es inferior a la ofrecida en el mercado".¹¹ Ahora bien, un examen más atento del párrafo B demuestra lo contrario. Según el párrafo B, si la "naturaleza competitiva" de las transacciones exige que IQ perciba menos de lo que percibiría en el mercado, lo hará. Dada la propensión del Canadá, en la transacción de Air Wisconsin y ahora en la operación recientemente anunciada de Northwest, a justificar las subvenciones del Canadá basándose en la competencia de Embraer, esa cláusula del párrafo B cobra gran importancia.

23. La norma establecida en el párrafo B elude de nuevo la cuestión de qué es lo que el Canadá considera que es el "mercado" cuando se trata de las garantías. Como demostraremos más abajo en nuestro análisis de transacciones concretas, IQ ha proporcionado garantías sin percibir derechos, y, cuando los ha percibido, ha cobrado uniformemente un [] por ciento independientemente de la calificación crediticia de las compañías de líneas aéreas de que se tratase. Es difícil discernir en este comportamiento ningún esfuerzo por seguir el mercado. Ninguna entidad que conceda garantías en las condiciones del mercado cobrará los mismos derechos a compañías cuyas calificaciones crediticias difieran enormemente.

24. Como ya he señalado, las garantías de IQ otorgan automáticamente un beneficio al proporcionar al comprador la excelente calificación crediticia del Gobierno de Quebec, lo que le permite obtener una financiación mejor que la que podría conseguir por sí solo. Para demostrar que no hay ningún beneficio, el Canadá tendría que probar que los derechos que percibe IQ son iguales a los que cobran a los compradores de aeronaves de transporte regional las entidades comerciales con calificación crediticia A+ que conceden garantías. Con arreglo al apartado c) del artículo 14 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, seguiría habiendo un beneficio siempre que hubiera una diferencia entre la cantidad que el comprador paga por un préstamo garantizado por IQ y la cantidad que pagaría por un préstamo no garantizado por IQ.

B. IQ no actúa de manera discrecional

25. En los párrafos 25 y 28 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá afirma que IQ, incluso si tuviese que otorgar un beneficio con sus garantías, no está "obligado" a proporcionar esas garantías. Según el Canadá, IQ simplemente disfruta de facultades discrecionales para conceder garantías. Ahora bien, el Brasil ha demostrado que esto no es cierto. El artículo 28 de la *Ley sobre IQ*, que constituye la base jurídica de los decretos de Quebec con arreglo a los cuales el IQ concede garantías, "obliga" a IQ a prestar asistencia.¹² Señalo, Señor Presidente, que el Canadá no ha

¹⁰ Decreto 1488-2000 (Prueba documental CDA-36).

¹¹ Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 32.

¹² Segunda comunicación escrita del Brasil, párrafos 120 y 121.

aducido este argumento con respecto a las garantías de la Cuenta Mercantil o de la Cuenta del Canadá de la EDC.

26. En todo caso, el tipo de "facultades discrecionales" al que se refiere el Canadá no guarda relación con la distinción tradicional entre medidas imperativas y medidas discrecionales. Esas "facultades discrecionales" no hacen que las garantías de IQ dejen de estar incluidas en la categoría de medidas imperativas susceptibles de ser impugnadas "como tales". En una situación análoga, el Grupo Especial del GATT que se ocupó del asunto *CE - Casetes de audio* sostuvo que una medida antidumping no se convertía en una medida discrecional meramente porque las autoridades administradoras de un país dado tuvieran facultades discrecionales para iniciar la investigación antidumping.¹³ Análogamente, ninguna facultad que tenga IQ para conceder o no conceder garantías hace que la medida se convierta en discrecional.

27. Remito también al Grupo Especial a la reciente decisión adoptada en el asunto *EE.UU. - Limitaciones de las exportaciones*. En ese asunto, el Grupo Especial constató que "una medida es incompatible con las normas de la OMC si impone una acción incompatible con esas normas en determinadas circunstancias, aunque en otras circunstancias podría no existir esta incompatibilidad".¹⁴ Análogamente, el Brasil afirma que, en las circunstancias particulares en que IQ concede garantías, esas garantías serán siempre incompatibles con las normas de la OMC, incluso si IQ, en "otras circunstancias" en que no conceda garantías, no esté actuando de forma incompatible con las normas de la OMC.

III. Aunque no toda contribución financiera de un organismo gubernamental constituye una subvención prohibida, las garantías dadas por la EDC y por IQ son subvenciones prohibidas

28. El Brasil ha demostrado que la EDC e IQ funcionan como organismos de crédito a la exportación y, "como tales", conceden subvenciones. El Canadá argumenta que, con arreglo a la lógica del Brasil, "cualquier financiación por un organismo de crédito a la exportación sería *per se* ilegal".¹⁵ A juicio del Canadá, el ataque del Brasil a las garantías significaría que un Miembro no podría nunca hacer una contribución financiera en forma de garantía sin, al mismo tiempo, otorgar un beneficio y, de ese modo, conceder una subvención.

29. Ahora bien, ese no es el caso, y el Brasil no ha sostenido que lo sea. Por ejemplo, incluso si la garantía constituyera una subvención, no estaría prohibida si no estuviera supeditada a la exportación (o al contenido nacional). Por otra parte, no están prohibidos los créditos a la exportación que sean conformes a las disposiciones del punto k) sobre los tipos de interés. Además, se podría sostener que, interpretando *a contrario* el punto j), estaría permitida una garantía de préstamos a la exportación a tipos preferenciales que fuera suficiente para cubrir a largo plazo los costos y las pérdidas de funcionamiento del programa. Evidentemente, de la posición que el Canadá ha asumido en el asunto *Brasil - Aeronaves* deducimos que el Canadá no cree que tales interpretaciones *a contrario* sean vinculantes. De todas formas, el Grupo Especial no tiene que abordar esta cuestión, dado que el Canadá no ha aducido ningún argumento de defensa basado en el punto j).

¹³ *CE - Imposición de derechos antidumping a las casetes de audio procedentes del Japón*, ADP/136, 28 de abril de 1995, párrafo 362.

¹⁴ *Estados Unidos - Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones*, WT/DS194/R (29 de junio de 2001) (informe no adoptado todavía), párrafo 8.78.

¹⁵ Respuesta del Canadá, de fecha 26 de julio, a la pregunta 44 del Grupo Especial, párrafo 6.

IV. La ayuda de IQ está supeditada a la exportación

30. El Canadá afirma que la ayuda de IQ no está supeditada, no de hecho ni de derecho, a la exportación. El Brasil ha demostrado lo contrario. El artículo 25 de la Ley sobre IQ dispone que IQ "participará en el crecimiento de las empresas, en particular facilitando la investigación y el desarrollo y las *actividades de exportación*". Así pues, IQ está obligada a participar en las actividades de exportación. IQ ha cumplido esa obligación prestando ayuda de conformidad con decretos de Quebec por los que se establece un fondo *al que se puede recurrir exclusivamente para transacciones relativas a aeronaves de Bombardier*".¹⁶ Como el propio Canadá ha señalado en su respuesta a la pregunta 19, todas y cada una de las transacciones concernientes a aeronaves de transporte regional para las que IQ ha prestado ayuda de conformidad con esos decretos han sido ventas destinadas a la exportación fuera del Canadá. Por consiguiente, las transacciones relativas a aeronaves de transporte regional son una perfecta ilustración de la prescripción del artículo 25 de que IQ preste ayuda a las actividades de exportación, y los decretos incluidos en las Pruebas documentales 33 a 36 del Canadá son medidas que representan el cumplimiento de esa prescripción por IQ.

31. Para corroborar la supeditación *de jure* de la ayuda de IQ con respecto a la exportación, haré referencia a otros decretos de Quebec estudiados en los párrafos 98 y 99 de la Primera comunicación escrita del Brasil. En el párrafo 35 de su Segunda comunicación escrita, el Canadá hace caso omiso del segundo decreto citado por el Brasil, el Decreto N° 841-2000, relativo al Programa de Financiación de Empresas. Ese Decreto se refiere a la ayuda prestada por IQ para proyectos de desarrollo de mercados, incluyendo la venta de mercancías. El Decreto dispone que IQ sólo puede prestar ayuda para transacciones que consistan en la venta de mercancías si las mercancías se venden para la exportación. El Canadá afirma que ese Decreto no se aplica a las transacciones concernientes a aeronaves de transporte regional. Pero las aeronaves de transporte regional son mercancías, Señor Presidente, y por lo tanto el Decreto se aplica a primera vista.

32. Subrayo que el artículo 25 de la Ley sobre IQ requiere una "exportación", y nada más. No dice que la ayuda de IQ esté supeditada a la exportación fuera de Quebec. Requiere una "exportación". En cambio, el Decreto 841-2000 de Quebec requiere la exportación solamente "fuera de Quebec". Sin embargo, el Brasil ha demostrado, en la Declaración oral que hizo en la primera reunión del Grupo Especial y nuevamente en su Segunda comunicación escrita, que la prescripción de que los beneficiarios de la ayuda de IQ exporten fuera de Quebec es una prescripción en el sentido de que exporten del Canadá.¹⁷

33. Incluso si el Decreto 841-2000 de Quebec no se aplica a las transacciones relativas a aeronaves de transporte regional, los cuatro decretos de Quebec incluidos como Pruebas documentales 33 a 36 del Canadá sí se aplican. Aunque esos decretos no incluyen una prescripción expresa referente a las exportaciones, el Órgano de Apelación reconoció, en el asunto *Canadá - Automóviles*, que será poco frecuente el supuesto en que la supeditación con respecto a las exportaciones "figur[e] expresamente en los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal".¹⁸ En consecuencia, el Órgano de Apelación sostuvo que "no siempre es necesario que el instrumento legal en que se basa establezca *expressis verbis* que sólo puede obtenerse la subvención si

¹⁶ Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36.

¹⁷ Declaración oral hecha por el Brasil para la primera reunión del Grupo Especial, párrafos 56 a 62; Segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 129.

¹⁸ *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R (informe adoptado el 19 de junio de 2000), párrafo 100.

se cumple la condición relativa a los resultados de exportación, sino que cabe que esa relación de supeditación se desprenda necesariamente de los términos empleados en la medida".¹⁹

34. Señalo, Señor Presidente, que los "términos empleados" en los decretos que figuran en las Pruebas documentales 33 a 36 del Canadá disponen expresamente que las garantías de IQ sólo pueden concederse para apoyar transacciones que se refieran a aeronaves de Bombardier. De esas palabras "se desprend[e] necesariamente" que las garantías han de tener por finalidad apoyar las exportaciones. El propio Canadá reconoce que el 100 por ciento de las aeronaves para las que se concedieron esas garantías fueron exportadas.²⁰ Tanto los funcionarios que conceden las garantías como los propios beneficiarios comprenden lo que "se desprend[e] necesariamente" de "los términos empleados en la medida".

35. Esos mismos factores significan que las garantías de IQ están también supeditadas de hecho a las exportaciones, o "vinculada[s] a las exportaciones". En lo que concierne a la supeditación de hecho con respecto a las exportaciones, remito al Grupo Especial a la decisión adoptada en el asunto *Australia - Cuero*. Ese Grupo Especial declaró que el hecho de que un Miembro tenga conciencia de que su mercado interno es demasiado pequeño para absorber la producción interna de un producto subvencionado indica que la subvención se concede a condición de que se exporte el producto.²¹ El Canadá sabe, desde luego, que el 100 por ciento de las transacciones concernientes a aeronaves de transporte regional que reciben apoyo de IQ han sido transacciones para la exportación fuera del Canadá. Las garantías de IQ están "vinculada[s] a las exportaciones", porque IQ no las concederá a menos que se haga de hecho una venta de exportación de una aeronave de transporte regional. Por consiguiente, las garantías de IQ también están supeditadas de hecho a la exportación.

V. La transacción de Air Wisconsin

36. Se ha hablado mucho sobre la transacción de Air Wisconsin, en la que intervino la Cuenta del Canadá y prestó apoyo IQ. El Canadá ha reconocido que el apoyo que prestó a la transacción de Air Wisconsin constituye una subvención. El Ministro de Industria, Tobin, lo dijo muy claramente: "Lo que estamos haciendo es utilizar las posibilidades de obtención préstamos y la capacidad del Gobierno para que se aplique a un préstamo un tipo de interés mejor que el que de otro modo podría obtener Bombardier."²² Difícilmente podría haber parafraseado mejor la definición del término "beneficio" dada por el Órgano de Apelación.

37. Como ya he señalado, tanto la Cuenta del Canadá como IQ prestaron apoyo para la transacción de Air Wisconsin. Empezaré por exponer los tres hechos que el Canadá ha de probar para justificar el apoyo prestado por la Cuenta del Canadá a la transacción de Air Wisconsin con arreglo al punto k), dado el reconocimiento de la situación hecho por Tobin.

38. **Primero**, el Canadá ha de demostrar que cumplió las prescripciones de las disposiciones relativas a la igualdad contenidas en el *Acuerdo de la OCDE*. El Canadá no lo ha hecho. Por ejemplo, no hizo todo lo posible para verificar si el Brasil había prestado ayuda oficial en relación con la oferta de Embraer a Air Wisconsin. El hecho es que el Brasil no intervino en la oferta de Embraer a Air Wisconsin, y con una simple pregunta hecha al Brasil en algún momento de los muchos meses en que estaba pendiente la transacción se habría resuelto la cuestión. Como el Brasil

¹⁹ *Id.*

²⁰ Respuesta del Canadá, de fecha 6 de julio, a las preguntas 19 y 20 del Grupo Especial.

²¹ *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles*, WT/DS126/R (informe adoptado el 16 de junio de 1999), párrafo 9.67.

²² Conferencia de prensa de Tobin, párrafo 20 (Prueba documental BRA-21).

no intervino en la oferta de Embraer a Air Wisconsin, se debería haber dejado en blanco la columna marcada "Brasil" que figura en el anexo a las respuestas del Canadá de fecha 26 de julio a las preguntas del Grupo Especial.

39. **Segundo**, el Canadá tiene que demostrar que su oferta "no idéntica" se igualaba a la oferta de Embraer. Tampoco lo ha hecho. "Igualar" significa ofrecer unas condiciones financieras que sean idénticas o por lo menos equivalentes. La afirmación de un directivo de Air Wisconsin, citada por el Canadá en su Prueba documental 2, en el sentido de que la oferta del Canadá no era más favorable que la oferta de Embraer "en su conjunto" no demuestra que hubiera equivalencia. La equivalencia del "conjunto" de las dos ofertas carece de importancia. Lo único que importa es la equivalencia de las condiciones financieras. El gráfico que figura en el anexo A de las respuestas del Canadá de fecha 26 de julio demuestra, de hecho, que las ofertas del Canadá y de Embraer no eran, como mínimo, equivalentes. Por ejemplo, en el gráfico del Canadá ni siquiera se menciona la [] contenida en la oferta de Embraer.²³

40. **Tercero**, el Canadá tendría que demostrar que recurriendo a la igualación se mantiene la "conformidad" con las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* relativas a los tipos de interés. Ahora bien, como explicó el Brasil en su respuesta de 6 de julio a la pregunta 36, no es ese el caso.

41. El Canadá no ha cumplido estos tres requisitos. En consecuencia, argumenta a título subsidiario que el apoyo prestado por la Cuenta del Canadá no ha otorgado un beneficio a Air Wisconsin. Sin embargo, el Canadá, cuando igualó una oferta privada hecha por Embraer, otorgó un beneficio enorme a Bombardier. Al ocuparse de la financiación, el Canadá evitó que Bombardier tuviera que bajar su precio para cerrar el trato. Por ejemplo, aunque [] figuran en las columnas relativas tanto al Canadá como al Brasil en la página v del gráfico incluido como Prueba documental A en las respuestas del Canadá de fecha 26 de julio a las preguntas del Grupo Especial, el Canadá sabe perfectamente que el Gobierno del Brasil no concede esas []. Así como Embraer tuvo que sufragar por sí mismo el costo de esa [], el Canadá sufragó ese costo a Bombardier.

42. Volveré ahora a ocuparme brevemente de las garantías de acciones prestadas por IQ en el contexto de la transacción de Air Wisconsin. El argumento de defensa aducido por el Canadá es que IQ cobró a Air Wisconsin una comisión por la garantía. Esto no parece ser cierto. Como ya he señalado, el Decreto de Quebec de diciembre de 2000 que facilitó la garantía de IQ para la transacción de Air Wisconsin suprime la prescripción, existente en anteriores decretos, de que se cobre una comisión. [].

43. Incluso si IQ cobró una comisión de [] puntos básicos por la garantía, el Canadá tiene que hacer algo más que limitarse a declarar, también en su respuesta a la pregunta 48, que "tal comisión administrativa de [] puntos básicos es percibida habitualmente por alguna institución financiera comercial". El Canadá no ha dado ni un sólo ejemplo de que alguna institución financiera comercial haya proporcionado en algún momento, en algún lugar y por alguna comisión una garantía de acciones, y mucho menos un ejemplo en el que se percibiese una comisión de [] puntos básicos.

44. El Canadá, si bien ha presentado al Grupo Especial documentos relativos a otras garantías de IQ²⁴, *no lo ha hecho en lo que se refiere a la garantía de Air Wisconsin*. Los documentos presentados por el Canadá sobre otras garantías de IQ demuestran que el 60 por ciento de las demás compañías de líneas aéreas regionales que obtienen esas garantías tienen unas calificaciones

²³ Prueba documental BRA-56 (penúltima página). Conforme al artículo 16 de los Procedimientos de Trabajo del Grupo Especial, el Brasil pide que la información confidencial que figura entre corchetes en el párrafo al que se refiere esta nota quede excluida de la versión de esta comunicación que se adjunte al informe del Grupo Especial.

²⁴ Pruebas documentales CDA-60 a CDA-64.

crediticias []. Como el Canadá no ha presentado el documento pertinente sobre la transacción de Air Wisconsin, el Grupo Especial debe presumir que la clasificación crediticia de Air Wisconsin es, análogamente, []. El propio Canadá ha afirmado que Air Wisconsin tiene una calificación crediticia relativamente baja.²⁵ El Canadá no ha demostrado que una institución financiera comercial con una calificación crediticia A+ cobre [] puntos básicos por proporcionar una garantía a una entidad que tiene un riesgo crediticio []. En consecuencia, el apoyo prestado por IQ para la transacción de Air Wisconsin otorga un beneficio y constituye una subvención.

45. Ya he señalado que las [] parciales dadas por CQC o por [] no guardan relación con la cuestión y no diluyen el valor que la garantía de IQ tiene para el receptor y para Bombardier. Tal [] podría atenuar la exposición de IQ al riesgo, pero no reduce el beneficio que reporta al receptor o a Bombardier.

VI. Otras transacciones

46. Quisiera ahora analizar las pruebas presentadas al Grupo Especial sobre determinadas transacciones distintas de la transacción de Air Wisconsin para las que prestaron apoyo la EDC e IQ que están en litigio en esta diferencia. Antes de estudiar en detalle los términos de cada transacción, explicaré cómo determinamos que, sobre la base de las pruebas presentadas por el Canadá, las transacciones en litigio en esta diferencia se financiaron en unas condiciones inferiores a las del "mercado". También deseo hacer algunas observaciones generales sobre los métodos seguidos por el Canadá para determinar las condiciones del mercado en el caso de cada transacción.

A. Método

1. Declaraciones anteriores y puntos de referencia utilizados por el Canadá

47. El primer método que seguimos para determinar si el Canadá financió en las condiciones del "mercado" consistió en comparar los tipos aplicados en cada transacción con lo que el propio Canadá ha dicho sobre el mercado de las aeronaves de reacción para el transporte regional. Hace un poco más de un año el Canadá declaró, como se puede ver en la Prueba documental 64 del Brasil, que las primas de riesgo aplicable a las principales compañías aéreas, tales como Northwest y US Air, son del orden del tipo de los Bonos del Tesoro a 10 años de los Estados Unidos más 250 puntos básicos. El Canadá dijo también que "British Airways, que es la compañía aérea no soberana mejor clasificada, obtiene tipos LIBOR más 30 a 40 puntos básicos para las compras importantes de aeronaves (hay que añadir 20 a 30 puntos básicos para las aeronaves regionales, incluso para los clientes con la misma clasificación crediticia que British Airways), lo que se traduce [...] a T + 105-120 (+ 125-150 para las aeronaves regionales)" cuando se añade el margen de conversión apropiado.²⁶ Quiero señalar que el "margen de conversión" representa un cálculo de lo que costaría convertir un tipo flotante en un tipo fijo. Aunque los márgenes de conversión pueden variar en el curso del tiempo, el actual margen de conversión entre el LIBOR y los tipos de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos es aproximadamente el mismo que en la época en que el Canadá hizo sus declaraciones: alrededor de entre 75 y 85 puntos básicos.

48. Apoyándose en estas cifras, el Canadá declaró que "en diciembre de 1999 una muestra representativa de compañías aéreas que operaban en el mercado estadounidense obtuvieron una financiación que estaba entre 110 y 250 puntos básicos por encima del tipo de interés de los Bonos del

²⁵ Segunda comunicación escrita del Canadá, párrafo 92.

²⁶ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (informe adoptado el 4 de agosto de 2000), anexo 1-2, Escrito de réplica del Canadá, 17 de enero de 2000, párrafo 51, nota 26.

Tesoro"²⁷ y algunas compañías aéreas como British Airways, American, Northwest y US Air "gozan de una calificación crediticia considerablemente mejor que cierto número de otras compañías aéreas. Las compañías aéreas menos solventes pueden tener que pagar unos márgenes de hasta 350 puntos básicos".²⁸

49. Así pues, a juicio del Canadá, el margen apropiado aplicable a la compañía aérea *mejor calificada* en una transacción relativa a aeronaves de reacción para el transporte regional sería, bien el LIBOR más entre 50 y 70 puntos básicos (tipo flotante), bien el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más entre 125 y 150 puntos básicos (transacciones a un tipo fijo). En el caso de una compañía aérea "*representativa*" con una calificación crediticia comprendida entre AAA y BBB-, el margen apropiado llegaría hasta el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más 250 puntos básicos. Las compañías aéreas *menos solventes* tienen una calificación crediticia "superior al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más 350 puntos básicos".

50. Además, los márgenes de crédito tienden a ser menores en el caso de las transacciones realizadas en América del Norte que en el de las operaciones en que intervienen compañías aéreas en otros mercados. Las transacciones relativas a aeronaves de reacción para el transporte regional tienen márgenes mayores que las transacciones concernientes a grandes aviones.

51. Quiero señalar también que, antes de que se crease el Grupo Especial que se ocupó del segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá reiteró que, al 31 de enero de 2001, absolutamente ninguna compañía aérea de los Estados Unidos tenía una calificación "A".²⁹ No hay ninguna razón para creer que las calificaciones crediticias de todas las compañías aéreas se han desplomado en los dos últimos años. Las calificaciones indicadas por el Canadá en respuesta a las preguntas de este Grupo Especial han de considerarse en el contexto de esas afirmaciones.

2. Las calificaciones crediticias indicadas por el Canadá no concuerdan con las del mercado

52. El Brasil comparó después las calificaciones crediticias indicadas por el Canadá con las calificaciones que pueden obtenerse públicamente en entidades calificadoras del riesgo crediticio tales como Standard & Poor's y Moody's. Señalamos que, en muchos casos, las calificaciones dadas por el Canadá son totalmente incoherentes con las calificaciones públicamente disponibles. Por ejemplo, el Canadá calificó en cierto momento a Comair como [].³⁰ Cuando estudie transacciones concretas, daré más ejemplos de cómo las calificaciones indicadas por el Canadá, así como los márgenes que acompañan a esas calificaciones, no concuerdan con las del mercado.

53. El Canadá también se basa en gran medida en su programa informático LA Encore para determinar las calificaciones crediticias de las compañías aéreas que intervienen en las transacciones de la EDC o de IQ. Como señaló el Brasil en su respuesta a la pregunta 40 del Grupo Especial el 26 de julio, no se dispone de mucha información sobre la forma en que el programa LA Encore funciona efectivamente. No sabemos exactamente qué datos se introducen en el sistema, qué coeficientes de ponderación se atribuyen a cada parámetro ni si se aplican o no criterios subjetivos para evaluar los datos.

²⁷ WT/DS46/RW, anexo I-5, párrafos 10 y 11.

²⁸ WT/DS46RW, anexo I-3, Declaración oral del Canadá, 3 de febrero de 2000, gráfico 3 (presentado con la Prueba documental CDA-14) (Prueba documental BRA-64).

²⁹ WT/DS46/RW/2, párrafo 5.36, nota 51.

³⁰ WT/DS46/RW, anexo I-5, párrafo 10.

54. No obstante, parece claro que el sistema LA Encore no es fiable. El Canadá afirma que en 1996, utilizando un método anterior a LA Encore, atribuyó a Comair una calificación [].³¹ Posteriormente, el Canadá introdujo en el programa LA Encore los datos relativos a Comair correspondientes a 1996 obtenidos con el sistema comercial de análisis financiero FAMAS y obtuvo una calificación crediticia [], que es nada menos que [] escalones [] a la calificación estimada por la EDC. Análogamente, en su respuesta a la pregunta 45, el Canadá explica que, antes de utilizar el programa LA Encore, calificó a ASA, cuando ésta presentó su primera carta de oferta, en la categoría []. El Canadá añade que, si hubiera dispuesto del programa LA Encore, habría atribuido una calificación [] a ASA, lo que representa nada menos que [] escalones [] de la calificación anterior. Estos hechos llevan a pensar que las calificaciones de la propia EDC o las calificaciones obtenidas con el programa LA Encore son invariablemente inexactas. El Canadá no parece haber investigado más a fondo estas divergencias ni haber revisado el programa LA Encore para corregir las diferencias entre los resultados obtenidos con él y las anteriores estimaciones del propio Canadá. Así pues, estamos ante un programa informático que, cuando lo utiliza el Canadá, parece llevar a unas calificaciones crediticias superiores a las reales en entre [] y [] escalones. Dado que cada escalón puede representar una diferencia de aproximadamente 15 puntos básicos en el margen ofrecido a una compañía, esa discrepancia puede llevar a una diferencia de entre [] y [] puntos básicos en el margen ofrecido. Esto plantea serias cuestiones sobre la fiabilidad de las ofertas formuladas sobre la base de los resultados obtenidos con el programa LA Encore.

3. El Canadá utiliza términos de comparación que no llevan a resultados fiables

55. El problema que plantea la utilización de calificaciones superiores a las reales por el Canadá es que permite que la EDC eluda los riesgos existentes en el mercado de las aeronaves de reacción para el transporte regional y, en lugar de ello, base su financiación de esos aviones en una comparación con valores industriales que entrañan mucho menos riesgo y que no guardan absolutamente ninguna relación con el mercado de las aeronaves de reacción para el transporte regional. Por ejemplo, en una matriz de precios que figura en la Prueba documental 59, el Canadá ha calificado a Comair, compañía que nunca fue calificada por Standard & Poor's, como compañía de la categoría [], y basa luego los precios ofrecidos a Comair en comparaciones con compañías como []. Esto sencillamente no tiene sentido.

56. De hecho, hemos constatado que, en la mayoría de los casos, estos términos de comparación simplemente no llevan a resultados fiables ni son útiles para determinar los tipos del mercado aplicables a la financiación de aeronaves de reacción para el transporte regional. Ante todo, permítaseme referirme al término de comparación más importante que el Canadá *no* ha utilizado. El Canadá no parece haber utilizado, como referencia para determinar los tipos del mercado, ningún dato sobre las transacciones relativas a aeronaves de reacción para el transporte regional en las que *no* se hubiera prestado apoyo gubernamental. El Brasil señala que el Canadá, en su respuesta a la pregunta 43 del Grupo Especial, declaró que en más del [] por ciento de las ventas de Bombardier no se prestó ningún apoyo oficial, ni siquiera mediante las denominadas operaciones de "ventanilla de mercado". Estas transacciones deberían indudablemente ser fuente de mucha información exacta para determinar los tipos de mercado apropiados para las transacciones con apoyo oficial del Canadá. Es difícil comprender cómo el Canadá pudo razonablemente llegar a unos tipos de mercado para sus transacciones sin remitirse nunca a la inmensa mayoría de las transacciones de Bombardier que, según afirma, se financiaron sin ninguna participación gubernamental, ni siquiera la participación mediante una ventanilla de mercado.

57. El Brasil señala asimismo que el Canadá, en su respuesta a la pregunta 4 b) del Grupo Especial, declaró que, al establecer su tipo de "mercado" de referencia, define el mercado -y cito- en

³¹ Prueba documental CDA-59.

el sentido de que incluye "bancos y otras instituciones financieras comerciales, pero no organismos de crédito a la exportación". Pese a esto, parece que el Canadá, para determinar los tipos del "mercado", se ha basado en gran medida en los precios fijados por la EDC para otras transacciones. Por ejemplo, en las respuestas del Canadá a las preguntas 37 y 45 del Grupo Especial se afirma que el Canadá se basó, para fijar los tipos aplicables a determinadas transacciones, en los precios que entonces había ofrecido la EDC a otras compañías aéreas. El Canadá explica que, al formular su [], el Canadá dice luego que su [] se basó en los precios fijados anteriormente por la EDC a Comair. Esto es meramente un círculo vicioso: el Canadá financia primero a Comair con referencia a lo que anteriormente ofreció a [], y luego financia a [] con referencia a lo que acaba de proporcionar a Comair. Esto no contribuye en modo alguno a determinar si esas transacciones se realizaron a los tipos efectivos del mercado. Además, es inexacta la afirmación del Canadá en el sentido de que considera el mercado con exclusión de las transacciones en que intervienen organismos de crédito a la exportación. De hecho, el Canadá se está basando en un mercado que se justifica a sí mismo y que consiste en sus propias transacciones: las transacciones de un organismo de crédito a la exportación.

58. El Brasil señala también que, en al menos un caso en 1996, según se muestra en la Prueba documental 59 del Canadá, la EDC se basó en "[]" para determinar el tipo al que iba a proporcionar financiación. Esto está en consonancia con la declaración hecha por el Ministro Tobin, casi cinco años después, sobre la transacción relativa a Air Wisconsin, en el sentido de que el Canadá recurrió a la EDC para "que se aplique a un préstamo un tipo de interés mejor que el que de otro modo podría obtener Bombardier". Evidentemente, la [] no tiene nada que ver con el tipo del mercado aplicable a la transacción y socava totalmente los argumentos del Canadá en el sentido de que la EDC trata efectivamente de financiar las transacciones de Bombardier a los tipos del mercado. Parece razonable suponer que la "[]" y la voluntad de la EDC de aplicar a Bombardier unos tipos inferiores a los tipos del mercado fueron los factores determinantes para decidir las transacciones y los tipos a que iba a prestar apoyo la EDC entre la fecha del memorándum de 1996 que figura en la Prueba documental 59 del Canadá y la declaración hecha por el Ministro Tobin a principios de este año.

59. Muchos de los demás términos de comparación a los que ha recurrido el Canadá son también de poco valor para determinar los tipos del mercado aplicables a las transacciones relativas a aeronaves de reacción para el transporte regional. En muchos casos, el Canadá se basó, para determinar los tipos, en los tipos a los que se estaban negociando las obligaciones emitidas por empresas industriales generales en los Estados Unidos. Ahora bien, no parece que el Canadá haya considerado si esas obligaciones de empresas industriales generales reflejaban las condiciones existentes en el sector de las compañías aéreas, especialmente el sector de las aeronaves de reacción para el transporte regional, ni haya introducido las correcciones pertinentes al respecto. Dado que evidentemente cabía haber recurrido como elementos de comparación potenciales a más del 70 por ciento de las transacciones de Bombardier, el recurrir sin mayor análisis a las obligaciones de empresas industriales generales no es razonable y no lleva a la determinación de unos tipos de mercado fiables. Además, el Canadá, aunque en varios casos se basa en los márgenes aplicables a las empresas industriales generales, en otros ni siquiera los estudia. La razón probable de ello, como demostraré en breve, es que los márgenes del Canadá están frecuentemente por debajo de incluso los márgenes de las empresas industriales generales.

60. El Canadá también se basó, para determinar los tipos del mercado, en otras transacciones que no eran comparables seriamente. Por ejemplo, en su Prueba documental 39, el Canadá se basó en parte, para determinar los precios aplicables a una venta de aeronaves de reacción para el transporte regional a Kendell Airlines, en la comparación con los términos de la venta de un único []. Así pues, el Canadá comparó una venta de hasta [] aeronaves de reacción para el transporte regional por valor de aproximadamente [] millones de dólares a una pequeña compañía aérea regional no estadounidense con una venta de productos no consistentes en aeronaves por valor de [] millones de dólares a una compañía estadounidense de [] millones de dólares. Por razones comerciales y financieras evidentes, esta comparación sencillamente no hace al caso.

61. Finalmente, el Brasil señala que, según la respuesta a la pregunta 37, el Canadá se basó en la financiación ofrecida por [], siglas que el Brasil entiende que se refieren a []. El Canadá no ha explicado cómo los datos de [] sobre la financiación contribuyen a determinar los verdaderos tipos de mercado aplicables a la financiación de aeronaves de reacción para el transporte regional.

4. Comparación con las emisiones de certificados garantizados con material (EETC)

62. En varios casos, el Canadá ha dicho que se basaba en los márgenes aplicables a los certificados con garantía reforzada de material (EETC) para determinar los tipos de financiación aplicables a las transacciones a las que han prestado apoyo la EDC o IQ. Los EETC son un instrumento financiero relativamente nuevo para la financiación de la deuda en el sector de la aeronáutica y se utilizan desde mediados del decenio de 1990. Los EETC se han calificado de cruce entre obligaciones de sociedades y valores respaldados con activos, y actualmente representan alrededor del 75 por ciento de la totalidad de la deuda contraída por las compañías aéreas estadounidenses. Los EETC suelen estar respaldados tanto por la solvencia de los emisores como por la utilización de aeronaves concretas como garantía. Hasta la fecha, los EETC se han utilizado generalmente en el sector de las grandes aeronaves y no se han utilizado mucho en el sector de las aeronaves de reacción para el transporte regional. Además, las emisiones están garantizadas en su mayoría con grandes aeronaves y no con aeronaves de reacción para el transporte regional. El valor de la garantía hace posible que las compañías aéreas que tienen una calificación crediticia deficiente obtengan mejores condiciones de crédito que las que obtendrían de otro modo.

63. Los EETC han tenido particular éxito en el mercado de América del Norte, a causa de la existencia de una disposición del Código de Quiebras de los Estados Unidos que permite que, en el caso de que una compañía aérea sea insolvente y se declare en quiebra, los titulares de la garantía obtengan casi inmediatamente la posesión de la aeronave utilizada como garantía. Esto explica por qué los EETC no tienen todavía gran difusión en el mercado europeo ni en otros mercados.

64. Como se desprende de estos detalles, hay considerables diferencias entre una emisión de EETC y un préstamo ordinario financiado por un banco. Entre ellas figuran el hecho de que los EETC son transacciones titulizadas en un mercado secundario, que los EETC están garantizados en general con grandes aeronaves y no con aeronaves de transporte regional, que los EETC no se utilizan generalmente fuera del mercado de América del Norte y que las calificaciones crediticias pueden verse afectadas por el tamaño y el plazo de la transacción. Por estas razones, el riesgo de incumplimiento o margen de una emisión de EETC será generalmente menor que el margen que la misma compañía aérea podría obtener en una transacción comercial financiada por un banco. El Canadá ha utilizado los márgenes de los EETC como referencia para determinar los tipos del mercado, tanto en el asunto *Brasil - Aeronaves*, según ha demostrado el Brasil en su Prueba documental 64, como en este asunto, según se desprende de la Prueba documental 17 del Canadá. Así pues, el Brasil considera procedente también tomar los márgenes de los EETC como referencia. En consecuencia, el Brasil ha comparado de varias formas diferentes los tipos ofrecidos por el Canadá con los márgenes de las transacciones de EETC.

65. Primero, el Brasil comparó los márgenes ofrecidos por el Canadá con el promedio ponderado de los márgenes a los que todos los EETC emitidos por cada compañía aérea se estaban negociando en el momento de la oferta del Canadá. Estas comparaciones figuran en la Prueba documental BRA-65. Cuando analice los detalles de cada transacción sobre la que se dispone de datos, mostraré cómo los márgenes ofrecidos por el Canadá son en todos los casos inferiores a los márgenes a los que se estaban negociando los EETC.

66. Segundo, como comprobación, el Brasil comparó los márgenes ofrecidos por el Canadá con una estimación del margen probable aplicable a una transacción dada, sobre la base de los márgenes medios de todos los EETC durante el año en que se realizó la transacción. Para esta comparación, el

Brasil tomó como punto de partida los márgenes medios ofrecidos en relación con todos los EETC emitidos en el año en que se realizó cada una de las transacciones canadienses. Después añadimos el efecto de la calificación crediticia de la compañía, basándonos en las calificaciones dadas por el Canadá, con las que subrayo que no estamos de acuerdo. Ese efecto se calculó como 15 puntos básicos que se sumaban o se restaban, sobre la base de un análisis de todos los EETC ofrecidos entre 1996 y 1999, que es el período durante el cual tuvieron lugar las transacciones canadienses que están en litigio aquí. Como se muestra en la Prueba documental BRA-66, el Brasil comparó el margen ofrecido por el Canadá, cuando se conocía, con el margen reconstruido basado en los márgenes correspondientes a los EETC, para determinar si el tipo ofrecido por la EDC era inferior al tipo del mercado.

67. Gran parte de los datos disponibles sobre las transacciones del Canadá se proporcionaron en las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial de fecha 26 de julio. Así pues, el Brasil no ha tenido tiempo para hacer un análisis completo de esas transacciones en los dos días laborables transcurridos desde que recibió los últimos datos presentados por el Canadá. No obstante, están claras varias cosas: primero, por las razones que acabo de explicar, los métodos seguidos por el Canadá para fijar los tipos aplicables a la financiación prestada con apoyo oficial no son compatibles con los del mercado; segundo, la financiación del Canadá se presta durante plazos más largos que los autorizados por el *Acuerdo de la OCDE*; y, tercero, como demostraré ahora, los tipos aplicados por el Canadá a determinadas transacciones fueron muy inferiores a los que se habrían determinado partiendo de cualquier definición razonable del mercado.

B. Transacciones

1. Atlantic Southeast Airlines

68. El Canadá ofreció financiación a Atlantic Southeast Airlines (ASA) en varias etapas. Nuevamente, examinaré esas etapas por orden. ASA compró [] CRJ 200, con la opción de adquirir otras [] aeronaves. Los términos de la oferta de la EDC figuran en la Prueba documental 42 del Canadá. La EDC financió hasta el [] por ciento del precio de esas aeronaves a un tipo igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más [] puntos básicos. La financiación tenía un plazo de [] años.

69. Examinemos primero las calificaciones crediticias atribuidas por el Canadá a ASA en abril de 1997. El Canadá dice en respuesta a la pregunta 45 que, en el momento de la primera oferta, no disponía del programa informático LA Encore, por lo que atribuyó a ASA una [] de [], con lo que hizo de ASA []. En el momento de la segunda oferta, el programa LA Encore ya estaba disponible y atribuyó a ASA una calificación crediticia de A.

70. Aparte de la discrepancia entre las calificaciones de la propia EDC y las calificaciones del programa LA Encore, a la que he hecho referencia anteriormente, las calificaciones atribuidas a ASA contrastan []. En la Prueba documental 67 del Brasil se indica la historia de las calificaciones crediticias dadas por Standard & Poor's a la mayoría de las principales compañías aéreas de los Estados Unidos. Según las calificaciones de Standard & Poor's, en abril de 1997 [] tenía una calificación crediticia de [], [] de [] (que pasó a [] a fines de abril) y [] de []. No obstante, el Canadá atribuyó a ASA, pequeña compañía aérea regional, una calificación de []. El Canadá no ha explicado por qué la calificación dada a ASA debía ser [] a la atribuida a esas otras compañías importantes.

71. El precio fijado para esta transacción, igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos, es evidentemente inferior al del mercado. Como ha declarado anteriormente el Canadá, la compañía que mejor calificación tenía no podía esperar obtener más que un margen igual al tipo de los Bonos del Tesoro más 125 puntos básicos, como mínimo. Además, en el cuadro presentado como Prueba documental 66 se muestra que esta transacción estuvo situada aproximadamente [] puntos básicos por debajo del precio estimado del mercado.

72. El 26 de agosto de 1998, el Canadá ofreció una financiación adicional en términos similares a los de la primera oferta, como se indica en la Prueba documental 43 del Canadá. Para entonces, el programa LA Encore había dado a ASA una calificación de []. Sin embargo, [] tenía una calificación de [], [] de [], [] de [], [] de [] y [] de []. Actualmente, las dos compañías de líneas aéreas que tienen mejor calificación son [], que tiene una calificación de [], y [], que tiene una calificación de []. Nuevamente, ASA, compañía aérea regional que no ha sido calificada por las principales entidades calificadoras, obtuvo una calificación [] que cualquiera de esas compañías, y el Canadá no explica por qué.

73. El margen de ASA está también en conflicto con los tipos del mercado. El Canadá ofreció a ASA financiación al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. El indicio más inmediato de hasta qué punto ese tipo es inferior al tipo del mercado es que está [] vigente en ese momento. Como sabe el Grupo Especial, el Órgano de Apelación ha declarado que el hecho de que un tipo esté por debajo del CIRR es una "indicación positiva" de que el apoyo prestado por el gobierno proporciona una ventaja importante y permite suponer que es inferior al tipo del mercado.³² Además, el Canadá declaró ante el primer Grupo Especial establecido en el marco del párrafo 5 del artículo 21 que en ciertas ocasiones había proporcionado financiación a tipos inferiores al CIRR vigente.³³ Sin embargo, el Canadá explicó que lo hizo solamente a causa del intervalo de tiempo necesario para que el CIRR, que se anunciaba todos los meses, se ajustase al mercado. Hoy veremos, sobre la base de nuestro examen del número muy limitado de transacciones sobre las que se han presentado datos al Grupo Especial, que el Canadá ofreció [] en al menos dos ocasiones.

74. El CIRR expresado en dólares de los Estados Unidos vigente al 26 de agosto de 1998 era de 6,52 por ciento. El tipo mensual medio de los Bonos del Tesoro a 10 años correspondiente a agosto de 1998 era de [] por ciento. Así pues, el tipo efectivo del Canadá era igual al [] por ciento más el margen de [] puntos básicos, lo que da un tipo total del [] por ciento. Esto es [] puntos básicos []. Incumbe al Canadá la carga de refutar la presunción de que ese tipo es inferior al del mercado. El Canadá no lo ha hecho. Por otra parte, la afirmación del Canadá de que el tipo [] simplemente a causa de una demora en el tiempo no resiste un atento examen. Como el CIRR se fija al tipo de los Bonos del Tesoro a 7 años más 100 puntos básicos, el Canadá, al fijar el precio al tipo de los Bonos del Tesoro a 10 años más []. La Prueba documental 70 del Brasil contiene la documentación original relativa al CIRR y a los tipos de los Bonos del Tesoro aplicables.

75. Además, ese margen es menor que el que el Canadá ha afirmado anteriormente que la compañía aérea no soberana mejor calificada podía obtener en una transacción relativa a aeronaves de reacción para el transporte regional. Además, como se ve en el gráfico que figura en la Prueba documental 65, está por debajo del promedio ponderado de la totalidad de las transacciones relativas a EETC correspondientes a cada una de las compañías que participaban en el mercado de los EETC en julio de 1998. En la medida en que los EETC representen el mercado, la financiación del ASA efectuada por la EDC está []. Finalmente, el cuadro que figura en la Prueba documental 66 muestra que el margen de ASA está situado [].

76. Finalmente, el Canadá no ha demostrado que haya ninguna referencia de mercado alternativa por debajo del CIRR ni ha indicado *ninguna* operación verdaderamente comercial comparable a esas transacciones.

³² Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves, WT/DS46/AB/R (informe adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 182, nota 2.

³³ WT/DS46/RW, anexo I-4, pregunta 4 a).

2. Comair

77. Permítaseme ahora pasar a las transacciones de Comair. Antes de abordar las cuestiones sustantivas que plantean estas transacciones, quisiera analizar una cuestión preliminar concerniente a la obligación, impuesta a los Miembros por el párrafo 10 del artículo 3 del ESD, de entablar de buena fe los procedimientos de solución de diferencias de la OMC. En ningún caso es más evidente que en las transacciones de Comair la medida en la que se hace caso omiso de esa obligación, así como las dificultades con que se enfrentan los Miembros para hacer que se cumplan las obligaciones que impone al Canadá el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias.

78. En su Primera comunicación escrita, el Brasil citó documentos presentados por Comair a la Comisión de Bolsa y Valores (SEC) de los Estados Unidos en los que se declaraba que la EDC apoyaba con garantías las compras de aeronaves de reacción Bombardier efectuadas por Comair. El Canadá negó esta alegación en el párrafo 65 de su Primera comunicación escrita.

79. El Canadá rechazó la alegación porque el Brasil -o más bien los documentos presentados por Comair a un organismo gubernamental de los Estados Unidos- identificó erróneamente la forma de apoyo que se había prestado: garantías en vez de préstamos. Ahora bien, el Brasil no se basaba meramente en rumores para demostrar que su afirmación era fundada. Se basaba en documentos oficiales presentados por Comair a un organismo oficial de los Estados Unidos que, dicho sea de paso, identificó correctamente el medio utilizado para prestar apoyo por el Canadá: la EDC. En estas circunstancias, el hecho de que el Canadá guarde pasivamente silencio sobre el apoyo prestado por la EDC a la transacción es simplemente incompatible con su obligación de participar de buena fe en estas actuaciones.

80. En todo caso, ahora descubrimos que los documentos presentados por Comair a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos eran efectivamente correctos. En la nota 1 de su respuesta de 26 de julio a la pregunta 37, el Canadá reconoce que la EDC dio, de hecho, garantías para la transacción de Comair, incluso en 1995, cuando ya había entrado en vigor el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. Como esas garantías se dieron con cargo a la *Cuenta del Canadá* de la EDC, en vez de con cargo a su *Cuenta Mercantil*, el Canadá estimó que rechazar la alegación del Brasil era compatible con su obligación de actuar de buena fe. Ahora bien, en los documentos presentados por Comair a la SEC de los Estados Unidos simplemente se hace referencia a la "EDC", sin especificar si se trata de la Cuenta del Canadá o de la Cuenta Mercantil. Por consiguiente, cuando el Canadá rechaza la alegación del Brasil no está respondiendo a la realidad de los hechos. El Canadá no ha proporcionado información sobre las garantías dadas en 1995 a Comair descritas en la nota 1 de su respuesta a la pregunta 37. En estas circunstancias, el Brasil pide al Grupo Especial que presuma que esas garantías se otorgaron a un tipo inferior al del mercado.

81. Parece que el Brasil ha sido presa de tácticas canadienses similares en lo que se refiere a la transacción de Northwest de 1999 mencionada en la Primera comunicación escrita del Brasil. El Canadá, aunque en sus respuestas a las preguntas 14 y 38 del Grupo Especial negó que IQ o la SDI hubieran prestado ayuda a Northwest y a ASA, reconoció que la EDC había prestado apoyo a ASA. Sin embargo, guardó silencio con respecto al apoyo prestado por la Cuenta Mercantil o la Cuenta del Canadá de la EDC a Northwest para la transacción de 1999. Como es ahora cuando está saliendo a la luz el alcance de las tácticas del Canadá, el Brasil pide al Grupo Especial que pregunte al Canadá si para esa operación se prestó ayuda con cargo a la Cuenta Mercantil o a la Cuenta del Canadá de la EDC.

82. Permítase ahora pasar a las cuestiones sustantivas planteadas por las transacciones de Comair. En su comunicación de 26 de julio, el Canadá reconoció que había concedido préstamos para arrendamientos financieros respaldados en los Estados Unidos en relación con [] aeronaves que se entregaron entre 1996 y 2000. La explicación dada por el Canadá sobre la forma en que fijó el precio de la financiación de esas entregas plantea muchas más cuestiones que las que resuelve. Por ejemplo,

el Canadá afirma que la EDC había estimado que la calificación crediticia de Comair en abril de 1996 era [].

83. El Canadá también afirma que, utilizando el programa informático LA Encore, estima actualmente que la calificación crediticia de Comair en 1996 era []. Como he señalado, esta discrepancia hace pensar que ese programa informático no es fiable. Puedo también añadir que la estimación de la calificación crediticia de Comair hecha por LA Encore está en abierta contradicción con la declaración hecha por el Canadá en las actuaciones relativas al asunto *Brasil - Aeronaves* en el sentido de que [].

84. El Canadá ofreció en abril de 1996 unos precios iguales a los tipos de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. Esto equivale a [] puntos básicos por debajo [] de la EDC y es también [] que el margen de los Bonos del Tesoro más entre [] y [] puntos básicos que el Canadá ha dicho que la compañía aérea no soberana que mejor calificación ha obtenido [], puede obtener en el mercado en las transacciones relativas a aeronaves de reacción para el transporte regional. Nuevamente, el precio es inferior al que se podría conseguir en el mercado, como lo demuestra la Prueba documental 66.

85. El Canadá explica además que la EDC bajó sus precios a los tipos de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos en diciembre de 1996 y en marzo de 1997, en parte a causa de "los buenos resultados financieros obtenidos por Comair". En ese momento, la oferta del Canadá estaba situada [] puntos básicos por debajo [] de la EDC. Evidentemente, el Canadá atribuyó a Comair una calificación crediticia de [], lo que haría de ella una de las compañías aéreas con mejor calificación crediticia de la historia.

86. En agosto de 1997, utilizando el programa informático LA Encore, el Canadá atribuyó a Comair una calificación []. El margen aplicado por el Canadá a esa transacción fue igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, según el memorándum que figura en la Prueba documental 59 del Canadá. El Canadá no explica por qué, si Comair tenía tan "buenos resultados", la calificación que le atribuía el programa LA Encore bajó [] escalones ([]) en solamente un año.

87. El Canadá tampoco explica por qué, dado este descenso de la calificación de Comair, la EDC estaba dispuesta a reducir sus precios. En la Prueba documental 59 del Canadá se indica que, el 12 de agosto de 1997, la EDC ofreció un tipo igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, lo que equivalía a [] puntos básicos por debajo del []. Esta es la segunda ocasión en que los datos presentados al Grupo Especial demuestran que la EDC ofreció [].

88. El CIRR expresado en dólares de los Estados Unidos vigente al 12 de agosto de 1997 era de 7,46 por ciento. El promedio mensual del tipo de los Bonos del Tesoro a 10 años correspondiente a agosto de 1997 era de [] por ciento. Así pues, el tipo efectivo del Canadá era igual al [] por ciento más el margen de [] puntos básicos, lo que da un tipo total de [] por ciento. Esto es [] puntos básicos []. El Canadá tiene la carga de refutar la presunción de que ese tipo es inferior al del mercado. Nuevamente, el Canadá no lo ha hecho.

89. El Canadá afirma además que, en algún momento comprendido entre diciembre de 1996 y marzo de 1997, Comair recibió ofertas para emitir EETC. El Brasil tiene entendido que no es posible emitir EETC sin haber obtenido una calificación crediticia de una de las principales entidades calificadoras, tales como Standard & Poor's o Moody's. Si Comair hubiera recibido ofertas para emitir EETC, lo probable es que hubiera solicitado una calificación. Ahora bien, el Canadá no da detalles sobre ninguna solicitud de esa índole. Lo que es más, el Canadá no explica por qué Comair no aprovechó, pese a las ventajas que acabo de explicar que presenta la financiación mediante EETC, esa oferta de emitir EETC.

90. El 10 de marzo de 1998, como se puede ver en la Prueba documental 59, la CDC hizo a Comair una nueva oferta igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. Esa oferta se

consideró situada [] puntos básicos por debajo [] de la EDC. La EDC todavía atribuía a Comair una calificación crediticia [] en ese momento. Como puede verse por la historia de las calificaciones hechas por Standard & Poor's que figuran en la Prueba documental 67 del Brasil, [].

91. Los precios de marzo de 1998 de la EDC están también [] del margen medio ponderado de la totalidad de las transacciones correspondientes a cada una de las compañías aéreas que participaban en el mercado de EETC en ese mes, como se puede ver en la Prueba documental 65 del Brasil. Ese precio es también inferior en [] puntos básicos al precio del mercado estimado por el Brasil, como se demuestra en la Prueba documental 66 del Brasil.

92. El Canadá declara en sus respuestas que, en el momento de su oferta de febrero de 1999, la calificación de Comair había [] otros [] escalones y había llegado a [], aun cuando se consideraba que Comair era "el primero entre sus pares en el sector". Tampoco aquí explica el Canadá la incongruencia existente. El Canadá ofrecía entonces un tipo fijo igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, a causa del aumento del costo de los fondos para la EDC, según la Prueba documental 59. Señalo que en la respuesta del Canadá a la pregunta 37 se afirma que la oferta se hizo al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, pero en el memorándum de 11 de enero que figura en la Prueba documental 59 del Canadá y que no se analizó en las respuestas escritas del Canadá se aprueba la transacción al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. En ese memorándum se señala además que el costo de los fondos de la EDC era igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos -sólo [] puntos básicos [] de la oferta aprobada- y [] puntos básicos por debajo [] de la EDC.

93. Parece imposible que el Canadá pudiera considerar que una oferta situada [] puntos básicos [] de lo que le costaban los fondos fuera una oferta a los tipos del mercado en el caso de un préstamo a un tipo fijo con un plazo de vigencia de [] años. También parece imposible que el Canadá considerase que un rendimiento de [] puntos básicos [] de lo que le costaban los fondos y de [] puntos [] correspondiera a un riesgo del nivel del "mercado" en el caso de un préstamo a un tipo fijo a una compañía cuya calificación venía [] continuamente según su propio programa informático LA Encore. Señaló que, antes de que se crease el primer Grupo Especial establecido en el marco del párrafo 5 del artículo 21 para que se ocupase del asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá declaró al Grupo Especial que, si bien los márgenes de menos de 10 puntos básicos eran corrientes en el sector de las grandes aeronaves, era "poco probable" que en el sector de las aeronaves de reacción para el transporte regional los márgenes fuesen inferiores a entre 20 y 30 puntos básicos, después de deducir las primas por riesgo y los costos de las transacciones.³⁴

94. Además, incluso suponiendo que la oferta de febrero de 1999 se hiciera al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, esa oferta estaría todavía muy [] de los tipos del mercado de los EETC. Como lo demuestra el diagrama que figura en la Prueba documental 65, el tipo ofrecido por la EDC a Comair era [] a los tipos a los que se estaban negociando en ese mes todos los EETC emitidos por otras compañías aéreas. Por otra parte, ese precio era también [] al margen estimado del mercado para esa transacción, que se muestra en la Prueba documental 66.

3. Atlantic Coast Airlines

95. El Canadá ofreció financiación a Atlantic Coast Airlines (ACA) en varias etapas. Aunque de la documentación presentada por el Canadá no se desprende con toda claridad qué condiciones se aplicaron a las distintas aeronaves, el Brasil ha identificado varias transacciones diferentes que parecen haber sido financiadas por el Canadá. Estudiaré esas transacciones por orden cronológico.

³⁴ WT/DS46/RW, anexo I-2, párrafo 40.

96. En su Prueba documental 59, en relación con los precios ofrecidos a Comair, el Canadá hace referencia a los precios ofrecidos en febrero de 1996 por la EDC a ACA, precios iguales a los tipos de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. El Canadá afirma que calificó a ACA en la categoría [] en aquel momento. El precio ofrecido por el Canadá está situado [] puntos básicos [] del margen de los Bonos del Tesoro más los [] puntos que el Canadá ha dicho que cabe suponer que se apliquen a las compañías aéreas representativas, e indudablemente está por debajo de lo que cabría esperar en el caso de una pequeña compañía aérea regional cuya [].

97. Quiero señalar también que los precios ofrecidos a ACA están muy [] de los márgenes con que en febrero de 1996 se estaban negociando [] en los que se basa el propio Canadá. Remito a ustedes a la Prueba documental 68 del Brasil, en la que figura la [], correspondiente al período 1996-001 para diversas calificaciones crediticias y márgenes de empresas industriales. Como verán ustedes, [] las compañías calificadas en la categoría [] eran de más de [] puntos básicos en febrero de 1996. Remito a ustedes también al cuadro que figura en la Prueba documental 66 del Brasil, en el que se estima que la financiación ofrecida por la EDC para esta transacción estuvo situada aproximadamente [] puntos básicos por debajo del margen estimado del mercado.

98. En su respuesta a la pregunta 14, el Canadá declara que en mayo de 1997 concedió a ACA garantías de acciones de IQ para la venta de [] aeronaves, de un total de [] aeronaves que se habían encargado. En su respuesta a la pregunta 40, el Canadá afirma que la calificación crediticia de ACA en el momento de esa transacción era []. Así pues, la calificación crediticia de ACA había [] evidentemente [] en el curso de un año.

99. El Canadá presenta, en su Prueba documental 63, documentación sobre una transacción relativa a ACA. Se trata de una recomendación de CQC de fecha junio de 1998 que garantizaba una venta de [] aeronaves Bombardier cuya entrega habría de empezar en febrero de 1999. En la Prueba documental 63 del Canadá se dice que ACA tenía una calificación crediticia [] en 1998. La calificación [] se considera evidentemente, como la calificación [], como [].

100. En la Prueba documental 39 del Canadá se hace referencia a otra transacción con ACA para la que se prestó apoyo oficial. El Canadá, al analizar su estrategia de fijación de precios para Kendall Airlines, hace referencia a una transacción de abril de 1999 por la que la EDC financiaría un número no indicado de aeronaves por un plazo de [] a un tipo igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos, operación a la que el Canadá se refiere como una permuta financiera de LIBOR más [] puntos básicos. El Canadá dice que la calificación crediticia de ACA en el momento de esa transacción era [], que el Brasil entiende que es el equivalente de aproximadamente [] en las calificaciones de Standard & Poor's. Así pues, la calificación crediticia de ACA [] evidentemente [] entre 1996 y 1997, y después [] entre 1998 y 1999. Parece que la calificación crediticia de ACA mejora cada vez que la EDC decide proporcionarle financiación directa. El Brasil señala que el Canadá no ha tratado de demostrar que la calificación de ACA se basa en las calificaciones crediticias atribuidas a otras compañías aéreas en el mercado.

101. En todo caso, el margen ofrecido para la transacción, igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos y descrito en la Prueba documental 39 del Canadá, parece estar muy por debajo de los márgenes del mercado. Primero, el Canadá ha afirmado anteriormente que el margen correspondiente a compañías aéreas tales como [] sería de aproximadamente el tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. El tipo ofrecido por el Canadá está situado a aproximadamente [] puntos básicos por debajo de ese índice.

102. Además, los precios ofrecidos a ACA en abril de 1999 estaban nuevamente bastante por debajo de los márgenes con los que en ese mes se estaban negociando los valores industriales generales. Examinando de nuevo la Prueba documental 68, verán ustedes que [] las compañías calificadas como [] estaban situados más de [] puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro a 10 años en abril de 1999. Remito a ustedes también al cuadro que figura en la Prueba

documental 66 del Brasil, en el que se estima que la financiación de la EDC para esta transacción estaba aproximadamente [] puntos básicos por debajo del margen estimado del mercado.

103. Por otra parte, como se ve en el gráfico que figura en la Prueba documental 65, el tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos está por debajo del promedio ponderado de todos los EETC negociados para cada una de las compañías que participaban en el mercado de los EETC en abril de 1999, excepto []. Es muy interesante señalar que la financiación de ACA por la EDC, al tipo de los Bonos del Tesoro más [] del margen con el que se estaban comerciando en el mercado en abril de 1999 los *proprios EETC de ACA*, lo que representa un margen de aproximadamente [] puntos básicos. Habida cuenta de lo que he explicado sobre las diferencias entre los EETC y las transacciones bancarias, es evidente que la financiación de ACA por la EDC está aún más por debajo de lo que ACA podría haber obtenido en el mercado para esta transacción.

104. En lo que se refiere a la descripción que de esta transacción se hace en la Prueba documental 39, deseo señalar que el Canadá compara esta transacción con la venta de []. Ya he explicado antes que esta comparación es sencillamente improcedente. Además, aunque el Canadá pueda considerar que la comparación entre ACA y [] es pertinente, el mercado evidentemente no lo estima así. Remito a ustedes a la Prueba documental 69 del Brasil, en la que se hace una comparación entre los márgenes con los que los EETC emitidos por diversas compañías aéreas se negociaron entre mayo de 1998 y mayo de 2001. Como verán ustedes, los EETC de ACA se negocian con márgenes considerablemente [] que los de []. Ese gráfico muestra también que los precios de la EDC son invariablemente [] los márgenes con los que se negocian los EETC.

4. Air Nostrum

105. El Canadá dice, en respuesta a la pregunta 14, que en enero de 1999 proporcionó financiación para la venta de aeronaves de reacción Bombardier a Air Nostrum, compañía aérea regional de España. Parece que el Canadá financió [] aeronaves, más [] opciones, de un total de [] aeronaves encargadas. El Canadá no ha dado información sobre la forma en que se financiaron las demás aeronaves. El Brasil señala que hay una evidente discrepancia entre las fechas en las que según el Canadá se realizó esta transacción, ya que el Canadá dijo en su respuesta a la pregunta 14 que la transacción se había hecho en enero de 1999, pero la documentación incluida en su Prueba documental 64 hace pensar que la operación se aprobó en diciembre de 1997 y que las entregas empezaron en mayo de 1998.

106. Los demás detalles de esa transacción no están totalmente claros. Aunque el Canadá declaró en su respuesta a la pregunta 14 que IQ sólo proporcionó una garantía de acciones, del gráfico titulado "*Détails du Financement*" que figura en la Prueba documental 64 del Canadá se desprende que Air Nostrum hizo un pago inicial del [] y que el resto de la transacción fue financiado como deuda por []. El Canadá financió el [] por ciento de la transacción, lo que es claramente compatible con los términos del *Acuerdo de la OCDE*, que limitan al 85 por ciento de la transacción la cantidad que se puede financiar.

107. Aquí deseo señalar que la participación de la Cuenta del Canadá, así como la evidente aprobación de la transacción en diciembre de 1997, hacen pensar que el Canadá tal vez no haya descrito con total exactitud la situación cuando declaró al Grupo Especial que se ocupó anteriormente del asunto *Canadá - Aeronaves* que la Cuenta del Canadá sólo había intervenido en dos transacciones de exportación concertadas en el sector de la aviación civil entre enero de 1995 y junio de 1998, transacciones que tenía por objeto unas aeronaves turbohélice Dash vendidos a [] y a [].³⁵

³⁵ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R (informe adoptado el 20 de agosto de 1999), párrafo 9.217.

108. Quebec también proporcionó una garantía del [] por ciento de la cantidad financiada. En el resumen de la transacción hecho por el Canadá en su Prueba documental 64 se califica esta garantía de CQC de "*garantie du gouvernement*". En el resumen se dice además que la parte garantizada por Quebec estaría supeditada a la parte financiada por la EDC ("SEE" en el texto en francés).

109. Parece que la parte correspondiente a la Cuenta del Canadá en la financiación se hizo a un tipo de interés []; []. Las partes de la financiación correspondientes a CQC y a la EDC se hicieron al [] por ciento. Un simple cálculo del promedio ponderado de esas tres partes en función de los porcentajes de la operación financiados por cada entidad arroja un promedio ponderado del [] por ciento para la totalidad de la transacción.

110. Quiero señalar además que, según el resumen de la transacción que figura en la Prueba documental 64 del Canadá, los derechos por la garantía prestada por CQC -[] por ciento- parecen haberse incluido en el tipo de financiación de la transacción. Por consiguiente, según como se considere la cuestión, bien la garantía se concedió [], bien el tipo de interés efectivo era [] puntos básicos [] que lo que acabo de describir. Si el importe de los derechos de garantía se sustrae del tipo de interés aplicado por CQC, el tipo de interés resultante es del [] por ciento, con lo que el tipo medio ponderado de la transacción se reduce al [] por ciento.

111. El Brasil señala que la financiación parece haberse expresado en Deutschmark. En diciembre de 1997, el CIRR para las transacciones expresadas en Deutschmark era del 5,87 por ciento. Así pues, la transacción de Air Nostrum se financió a un tipo global que estaba situado casi [] puntos básicos []. Además, como la calificación crediticia de Air Nostrum era [], que está [], ese tipo de interés era muy inferior al del mercado, sea cual sea la forma en que se considere la cuestión.

112. Por ejemplo, en el momento de la financiación, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años se estaban negociando a un tipo del [] por ciento. Así pues, el Canadá proporcionó financiación a un tipo que estaba, en términos absolutos, [] puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro. Aplicando los propios criterios del Canadá, que he expuesto antes, cabría pensar que el margen de una transacción en la que participe un comprador de alto riesgo tal como Air Nostrum sería superior al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. Incluso haciendo una conversión razonable a dólares de los tipos del empréstito en Deutschmark, el Canadá proporcionó financiación a unos tipos que eran considerablemente inferiores a los del mercado.

113. Quiero señalar que, si se procede a una comparación con los márgenes que, según se indica en la Prueba documental 68, se aplicaban [] se comprueba que el tipo al que se financió Air Nostrum, compañía que tenía la calificación [], era muy inferior a los márgenes aplicados a empresas industriales de calificación análogamente baja, cualquiera que sea la fecha en que se realizó la transacción, bien en diciembre de 1997, bien en enero de 1999.

5. Kendell Airlines

114. El Brasil explicó en su respuesta a la pregunta 51 del Grupo Especial que consideraba que los términos de la transacción relativa a Kendell son inferiores a los del mercado. No repetiré esos detalles, sino que me limitaré a señalar que no conocemos los tipos de interés a los que participaron en la transacción los demás bancos. Generalmente, cuando un organismo de crédito a la exportación participa en una transacción, ese organismo determina los precios y no se limita a aceptarlos. Remito también al Grupo Especial a la Prueba documental 65, en la que se ve que en junio de 1999, mes en el que la EDC aprobó la financiación, el margen de Kendell, situado a [] puntos básicos, era [] que el de cualquier otra compañía aérea excepto [] y []. Además, quiero señalar que la EDC basó su financiación, en parte, en una comparación entre Kendell y ACA. Sin embargo, como se muestra en la Prueba documental 65 del Brasil, la financiación proporcionada por la EDC a Kendell se hizo con un margen [] al tipo al que se estaban negociando en ese mes los []. La financiación de Kendell se hizo también a un tipo [] que el margen estimado en la Prueba documental 66.

115. Finalmente, señalo que el margen concedido por la EDC a Kendell es [] a los márgenes con los que se estaban negociando en junio de 1999 [] que tenían una calificación similar, []. Como se indica en la Prueba documental 68, esos [] se estaban negociando a más de [] puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos aplicado en ese mes.

6. Air Littoral

116. El Canadá ha declarado que en 1997 financió la venta de [] aeronaves, de un total de [] aeronaves encargadas, a Air Littoral, compañía aérea regional francesa. El Canadá afirma en su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial que IQ proporcionó efectivamente una garantía *de acciones* para esta transacción. Sin embargo, la documentación incluida en la Prueba documental 62 del Canadá hace pensar que CQC proporcionó una garantía de préstamos de un [] por ciento ("*prêt senior*") con unos derechos del [] por ciento para esta transacción.

117. En la Prueba documental 62 del Canadá se dice que el [] por ciento de la transacción fue financiado por unos bancos que no se indican a un tipo igual al LIBOR [] puntos básicos, lo que es aproximadamente igual al tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. El Brasil señala que, según la respuesta del Canadá a la pregunta 40, la calificación crediticia de Air Littoral en el momento de la transacción era [], que es muy inferior a la primera calidad. Con arreglo a los criterios del Canadá y a los [] comúnmente [], sería de suponer que el mercado financiase esa transacción, si es que la financiaba, a un tipo de al menos el tipo de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos. Como mínimo, es evidente que Air Littoral no habría atraído inversores de capital si no se hubiera prestado la garantía canadiense.

7. Mesa Air y Midway Airlines

118. Finalmente, me ocuparé brevemente de dos compañías, Mesa y Midway, a las que el Canadá -por conducto, bien de IQ, bien de CQC- proporcionó garantías de acciones y/o garantías de préstamos. La respuesta del Canadá a la pregunta 14 y la Prueba documental 60 del Canadá indican que Mesa obtuvo tanto una garantía de préstamos como una garantía de acciones. Aunque el precio fijado para esas garantías era del [] por ciento, el Canadá no ha presentado ninguna prueba para demostrar cómo determinó que esos derechos correspondían a los tipos del mercado.

119. El Canadá declara, en su respuesta a la pregunta 14, que proporcionó una garantía de acciones hasta el [] por ciento de la transacción relativa a Midway. Sin embargo, la documentación incluida en la Prueba documental 61 del Canadá lleva a pensar que CQC también proporcionó una financiación directa para el [] por ciento de la transacción y que el [] por ciento restante se obtuvo mediante emisiones de EETC.

VII. Conclusión

120. Señor Presidente, por las razones expuestas en esta declaración y en comunicaciones anteriores, el Brasil pide al Grupo Especial que constate que la ayuda prestada al sector de las aeronaves de transporte regional del Canadá por Investissement Québec y por la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC constituye una subvención prohibida a la exportación, tanto en sí misma como en la forma en que se ha prestado.

121. En la declaración que he hecho hoy hemos aducido considerables argumentos y hemos hecho considerables análisis sobre la aplicación de estas medidas en transacciones concretas. Habríamos preferido presentar estos argumentos y hacer estos análisis al Grupo Especial en una fase anterior de estas actuaciones. Ahora bien, como señalé al principio de mi declaración, la información proporcionada por el Canadá en sus respuestas de 26 de julio a las preguntas del Grupo Especial es el tipo de información que se debería haber dado al Brasil en las consultas. Como el Canadá no ha cumplido el requisito de "exponer plenamente" la información en los procedimientos de solución de

diferencias, hemos tenido solamente dos días laborables para analizar los datos relativos a las transacciones a las que ha prestado ayuda el Canadá y nos hemos visto obligados a hacer este análisis para el Grupo Especial a última hora. Esta no es la forma en que los redactores del ESD o el Órgano de Apelación querían que se realizasen las actuaciones encaminadas a la solución de diferencias. Pedimos que tengan ustedes en cuenta este hecho al examinar las pruebas presentadas y los argumentos aducidos por el Brasil hoy.

122. Muchas gracias por su atención y por su paciencia. Haremos todo lo posible para responder a cualquier pregunta que quieran ustedes formular.

ANEXO A-13

COMUNICACIÓN DEL BRASIL SOBRE LOS DATOS UTILIZADOS COMO FUENTES, PRESENTADA EN LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(2 de agosto de 2001)

COMUNICACIÓN DEL BRASIL SOBRE LOS DATOS UTILIZADOS COMO FUENTES

1. En respuesta a solicitudes del Presidente del Grupo Especial y el Canadá, el Brasil presenta hoy al Grupo Especial y al Canadá las pruebas documentales y los datos que siguen.

- a) copias revisadas de la Prueba documental BRA-65, en que el Brasil ha añadido las cifras correspondientes en cada barra de los gráficos que contiene;
- b) un disco con copias de los gráficos de la Prueba documental BRA-65 en un archivo "Excel" denominado **eetc.xls**. Este archivo contiene también los datos en que se basa cada gráfico, que consisten en informes periódicos de Morgan Stanley Dean Witter (MSDW) sobre los márgenes en que se negocian en el mercado todos los EETC ("*Enhanced Equipment Trust Certificates*"). El 26 de junio de 2001, en la primera reunión del Grupo Especial, el Canadá presentó una versión impresa del actual informe MSDW como Prueba documental CDA-14. Para crear los gráficos de barras de la Prueba documental BRA-65, el Brasil usó en lo esencial el mismo método que empleó el Canadá en febrero de 2001 ante el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil – Aeronaves*.¹ El Brasil tomó, pues, los mismos datos de MSDW y, respecto de cada mes en que el Canadá suministró financiación a las empresas de transporte aéreo citadas en la Prueba documental BRA-65, calculó el promedio ponderado de los márgenes de cada EETC negociado en el mercado durante ese mes.² Los coeficientes usados para ello fueron las cantidades correspondientes a cada tramo de los EETC de cada empresa, según esta fórmula:

$$\bar{S} = \frac{\sum_{i=1}^n A_i S_i}{\sum_{i=1}^n A_i}$$

donde:

A_i = Cuantía de la emisión correspondiente a cada tramo (entre dos y cuatro tramos).
 S_i = Margen del tramo I en la fecha correspondiente.

¹ Véase la Prueba documental BRA-64.

² Una de las operaciones respecto de las cuales el Brasil efectuó esta comparación tuvo lugar en marzo de 1998, pero MSDW no comunicó datos sobre ese mes. En consecuencia, el Brasil basó la comparación que figura en la página 2 de la Prueba documental BRA-65 en el mes más próximo a cuyo respecto se contaba con información (mayo de 1998) e incrementó el precio de la EDC en cinco puntos básicos.

Un ejemplo sencillo de este cálculo es el siguiente:

Garantía	Categoría	Cantidad	Calificación	15 de mayo de 1998
Atlantic Coast 1997-1	A	58	A2/A-	125
6 CRJ-200Er	B	25	Baa2/BBB	140
8 Bae J-41	C	23	Ba2/BB-	
Emisión de 19/9/97	D	6	B1/BB-	

(144A: sin derechos registrados)

El margen resultante para esta operación sería el siguiente:

$$\frac{58 * 125 + 25 * 140}{58 + 25} = 130$$

- c) copias revisadas del gráfico presentado en la segunda página de la Prueba documental BRA-68 ("[]"), a la que el Brasil ha añadido indicadores que señalan los márgenes de las operaciones a las que el Brasil se ha referido en este documento;
- d) un disco que contiene la Prueba documental BRA-68 y los datos de origen utilizados para generar ese gráfico. La Prueba documental BRA-68 se presenta en un archivo "Power Point" denominado **bloomberg.ppt**. Tanto los gráficos presentados en esta prueba documental como los datos utilizados para crearlo figuran en un archivo comprimido, incluido en este disco, denominado **bloomberg.zip**, que contiene amplios datos extraídos de bases de datos de Bloomberg. Esos datos consisten en la información diaria correspondiente a los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de 10 años de plazo y el []. El Brasil utilizó los datos de Bloomberg para trazar los gráficos de la Prueba documental BRA-68 basándose en informaciones de la respuesta del Canadá a la pregunta 45 y en informaciones que figuran en un memorando de la EDC de fecha 18 de enero de 1999, presentado en la Prueba documental CDA-59, que contiene información sobre la [] correspondiente a determinados momentos. El Brasil utilizó las definiciones del Canadá para trazar la curva respecto de todos los datos de Bloomberg del período comprendido entre el 1º de enero de 1996 y el 27 de julio de 2001, según la siguiente fórmula:

$$\text{Escalón} - (\text{Margen})_t = (\text{Rendimiento de mercado})_t - (\text{Bonos del Tesoro de 10 años})_t$$

De este modo, respecto de cada escalón (AAA, AA+, etc.), el Brasil calculó el margen en una fecha determinada "t" como la diferencia (en puntos básicos en exceso de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de 10 años) entre el rendimiento de mercado correspondiente a ese escalón y el rendimiento de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos de 10 años en la misma fecha. Conforme a la práctica seguida por el Banco de la Reserva Federal de los Estados Unidos, el Brasil trazó el gráfico de la Prueba documental BRA-68 sobre la base de datos semanales correspondientes a cada lunes, y presenta todo el conjunto de datos en el disco adjunto;

- e) el archivo **eetc.xls** contiene una versión electrónica de la Prueba documental BRA-69, que también incluye, como ya se ha indicado, la Prueba documental BRA-65. La Prueba documental BRA-69 fue generada utilizando los mismos datos de origen que las pruebas documentales BRA-65 y BRA-68.

ANEXO A-14

RESPUESTAS DEL BRASIL A PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(8 de agosto de 2001)

Preguntas formuladas a las partes después de la segunda reunión del Grupo Especial - 8 de agosto de 2001

Preguntas formuladas a ambas partes

54. En una situación en la que existen varias transacciones comerciales, con una diversidad de precios, ¿cómo se determina el "precio de mercado"?

La determinación del precio de mercado en los casos en que hay varias transacciones comerciales con una diversidad de precios puede ser difícil. Afortunadamente, ésta no es la situación que tiene ante sí el Grupo Especial. El "precio de mercado" de que aquí se trata no es el *precio de venta* de una aeronave, sino el precio de las *condiciones financieras* que pueden obtenerse de fuentes comerciales para apoyar las ventas de aeronaves regionales. Así pues, la referencia de mercado con la que debe compararse la financiación del Canadá no es el precio de la transacción, sino, en las palabras del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el primer asunto *Brasil - Aeronaves*, "los tipos de interés vigentes en el mercado de aeronaves regionales"¹, o, en palabras del Órgano de Apelación, "cómo se sitúe el tipo de interés neto aplicable a la transacción de que se trate en el caso concreto en relación con la serie de tipos comerciales disponibles."² En realidad, el propio Canadá ha reconocido también que el mercado pertinente es el de las condiciones financieras en lugar de las condiciones de precio, al declarar que "la EDC ofrece financiación a tipos de mercado *fijando el tipo de interés que debe abonar* el prestatario de manera que refleje el riesgo, de conformidad con los principios de mercado."³

Así pues, el mercado para una transacción dada se determina comparando las condiciones de financiación de esa transacción con las condiciones financieras que proporcionaría una institución comercial para una transacción similar. Este es el mercado al que se refirió el Ministro Tobin cuando dijo que el Canadá proporcionaba "un tipo de interés más favorable sobre un préstamo, que la que podría obtener de otra manera Bombardier."⁴ El mercado de las condiciones financieras, no obstante, no debe determinarse sobre la base de otras transacciones que gocen de apoyo oficial ni sobre la base del *precio de venta de las aeronaves*.

¹ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW (9 de mayo de 2000), párrafo 6.80. El Canadá también ha reconocido tácitamente que el mercado pertinente es el de las condiciones de financiación y no el de las condiciones de precio, al describir sus operaciones llamadas de 'ventana de mercado' como el suministro de "financiación en condiciones compatibles con las que pueden obtenerse de los bancos e instituciones de crédito comerciales. En ese sentido, el prestatario obtiene un tipo de interés neto *que es compatible con el mercado*". *Id.*, Anexo 1-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial el 3 de febrero de 2000, respuesta a la pregunta 2.

² *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, WT/DS46/ABR, párrafo 182.

³ Declaración oral del Canadá, 27 de junio de 2001, párrafo 6 (sin cursivas en el original).

⁴ Prueba documental BRA-21, párrafo 20.

Como ha explicado el Brasil, existen muchas fuentes de información relativas al mercado comercial de condiciones financieras que pueden utilizarse para obtener una medida apropiada. En el presente asunto y en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá ha utilizado diversas maneras de medir el mercado para la financiación - los certificados garantizados con equipo mejorados ("EETC"), las calificaciones de Moody's y de Standard & Poor's, los índices de las obligaciones industriales generales - pero no la medida más pertinente, que serían otras ventas de aviones a reacción de transporte regional que se financiaron en el mercado comercial. El Brasil no ha criticado el uso de estas medidas en sí mismo, pero ha señalado que cada una de ellas tiene sus limitaciones cuando se usa como representante de los tipos de mercado para transacciones relativas a aviones a reacción de transporte regional con financiación bancaria (véase también la respuesta a la pregunta 57 en el presente documento) y puede constituir una subestimación de los márgenes apropiados para las aeronaves regionales. El Brasil también ha criticado la manera en que el Canadá utilizó estos índices para determinar calificaciones y márgenes para sus transacciones efectuadas con apoyo oficial y ha demostrado que, incluso si se utilizan estos índices, las transacciones canadienses con apoyo oficial se sitúan por debajo de los tipos de mercado.

55. Si es una práctica comercial realizar transacciones con pérdidas a corto plazo por razones comerciales a largo plazo ¿debe considerarse que esas transacciones son transacciones "de mercado"? Sírvanse explicar su respuesta.

Las transacciones en las cuales un vendedor acepta pérdidas a corto plazo por razones comerciales a largo plazo no son transacciones "de mercado", tal como se usa normalmente esa expresión. Un vendedor puede decidir liquidar existencias a precios muy reducidos, por ejemplo, o penetrar en un nuevo mercado. En el artículo VI del GATT de 1994 y en el *Acuerdo relativo a la Aplicación del Artículo VI del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* (el "Acuerdo Antidumping") se reconoció expresamente ese fenómeno. El párrafo 2 del artículo 2 del Acuerdo Antidumping se refiere a las ventas "en el curso de operaciones comerciales normales", y en el apartado 1 de ese párrafo se dispone que las ventas realizadas por debajo del costo podrán considerarse no realizadas en el curso de operaciones comerciales normales. Como es natural, si es la "práctica comercial" de un número considerable de los vendedores de un sector vender por debajo del costo, cabría sostener que el mercado se ha desplazado a ese nivel. Esto podría ocurrir si un producto se enfrentase con la competencia de un producto más nuevo. Pero vendedores individuales pueden vender, y venden, intencionalmente por debajo del mercado -dondequiera que se sitúe éste- por una variedad de razones comerciales legítimas. Entre éstas podría contarse, como se ha señalado, la necesidad de liquidar existencias, o el deseo de penetrar en un nuevo mercado. Ello podría también resultar del deseo de introducir un nuevo producto, o un producto existente entre una clientela nueva. La oferta de Embraer a Air Wisconsin puede ser uno de tales casos de oferta situada por debajo del mercado vigente.

En cualquier supuesto, la cuestión en este asunto no consiste en determinar si el Canadá "realiz[ó] transacciones" con pérdidas a corto plazo en el caso de Air Wisconsin y otros, sino si, al proporcionar financiación por debajo de lo que Bombardier podría haber obtenido de otra manera en el mercado, para parafrasear al Ministro Tobin, el Canadá proporcionó subvenciones prohibidas a la exportación. Como se explica en la respuesta a la pregunta 56 siguiente, al proporcionar financiación por debajo del nivel de mercado en la transacción de Air Wisconsin, el Canadá permitió a Bombardier obtener la venta *sin* tener que competir en las condiciones de precio y correr el riesgo de vender con pérdidas, a corto plazo o a más largo plazo.

56. Sírvanse analizar los elementos importantes de la segunda oferta de Embraer y de la oferta de Cuenta del Canadá/Bombardier a Air Wisconsin e indicar cómo demuestran esos elementos importantes que las ofertas eran o no eran comparables.

La segunda oferta de Embraer y la oferta de Canadá/Bombardier diferían en una variedad de importantes aspectos, entre ellos los siguientes:

- La oferta de Embraer comprendía []; la oferta del Canadá/Bombardier consistía en [] pedidos firmes sin ninguna opción.
- Embraer ofrecía []; el Canadá/Bombardier ofrecían aeronaves de 50 plazas (CRJ-200).
- La oferta de Embraer incluía [].
- Embraer [].
- Embraer [], []. Para la misma cantidad financiada, esta discrepancia significará necesariamente que el prestatario, en la operación canadiense, haría pagos semestrales considerablemente inferiores a los que haría con arreglo a la transacción de Embraer.

Las ofertas eran claramente diferentes, principiando por el número de aeronaves ofrecidas. Suponiendo que fuese teóricamente posible que esas ofertas diferentes fuesen "comparables" o "iguales" en un sentido económico, incumbe al Canadá, el Miembro que alega la comparabilidad o igualdad, la carga de probarlo. El Canadá no lo ha hecho. Todo lo que ha ofrecido es la declaración que formuló Air Wisconsin con posterioridad, y a la que esa empresa estaba obligada por contrato, de que la oferta de Bombardier/EDC, "considerada en su totalidad", "no era más favorable" que lo ofrecido por Embraer.⁵ Esta declaración no explica cómo Air Wisconsin "consideraba" las dos ofertas "en su totalidad" o por qué la transacción con Bombardier/EDC, con un valor diferente de la oferta de Embraer y que abarcaba aeronaves muy diferentes, "no era más favorable" que la oferta de Embraer.⁶

Además, la declaración no se ocupa de la cuestión planteada ante este Grupo Especial: si las *condiciones de financiación* de las dos transacciones eran económicamente equivalentes. Tampoco se ocupa de la cuestión más amplia que tendría que resolver el Grupo Especial si fuese posible responder afirmativamente a la primera pregunta: la de si es siquiera admisible que un organismo de crédito a la exportación entre en una guerra de ofertas, en alianza con un fabricante/vendedor nacional, para competir con un fabricante/vendedor privado que ofrece su propia financiación para apoyar la venta de sus mercancías. El Brasil sostiene que esas guerras de ofertas son inadmisibles, y sólo promoverán una "carrera hacia el abismo", en menoscabo de la competencia libre y abierta. Como es natural, un OCE puede ofrecer legítimamente apoyo que disfrute del refugio proporcionado por el punto k) del Anexo I. El apoyo ofrecido por el Canadá, sin embargo, no reúne las condiciones requeridas para este refugio, dado que rebasa el plazo máximo de 10 años establecido en el *Acuerdo de la OCDE*.

Brasil

57. El Brasil ha expresado su preocupación por el uso de índices de obligaciones industriales generales. En particular, el Brasil ha afirmado que esas calificaciones no tienen en cuenta el hecho de que una compañía aérea puede entrañar riesgos diferentes que una compañía industrial. ¿Por qué esa diferencia en los riesgos no estaría contemplada por el hecho de que las compañías están calificadas, de manera tal que si una compañía aérea representa un riesgo mayor que una compañía industrial, recibirá típicamente una calificación inferior?

El Brasil estima que la utilidad de los índices de obligaciones industriales generales como sustituto para la identificación de los tipos del mercado aplicables a la financiación de operaciones

⁵ Prueba documental CDA-2.

⁶ El Brasil ha explicado anteriormente que la declaración de Air Wisconsin tiene poco valor, ya que esta empresa se había obligado por contrato ante Bombardier a formular tal declaración. Véase la respuesta del Brasil a la pregunta 34, 6 de julio de 2001.

relativas a aviones a reacción de transporte regional está limitada por varios factores. En primer lugar, las obligaciones de compañías industriales generales [] representan simples promedios de los valores a que se cotizan en un momento determinado obligaciones emitidas por una amplia variedad de compañías pertenecientes a una amplia variedad de sectores de producción. Aunque pueden incluirse en el cálculo de este promedio obligaciones emitidas por compañías aéreas, el promedio mismo no revela si las obligaciones emitidas por un sector determinado han de evaluarse por encima o por debajo del promedio en un momento dado.

En segundo lugar, existen diferencias considerables de liquidez entre los márgenes industriales medios, por una parte, y un préstamo bancario con el que se financia la compra de un avión a reacción para el transporte regional, por otra. Los márgenes industriales se basan en miles de obligaciones negociadas en enormes cantidades (con un volumen diario de operaciones estimado en 10.000 millones de dólares) por operadores de todo el mundo. Un préstamo bancario para financiar una compra determinada de un avión a reacción para el transporte regional, en cambio, es una operación aislada, mucho menos líquida, que exige la asunción de un riesgo mucho mayor y más inmediato por quien otorga el préstamo que el que afrontaría comprando y vendiendo obligaciones industriales generales.

En tercer lugar, las obligaciones industria les generales no reflejan con precisión los márgenes aplicables a los sectores de producción cuyas compañías pueden no ser normalmente objeto de calificación pública ni emitir obligaciones, como es el caso de muchas compañías aéreas que adquieren aviones a reacción para el transporte regional. Además, la diferencia entre los riesgos que representan las compañías aéreas y las compañías industriales no se reflejan necesariamente en calificaciones diferentes de las compañías. Como ya se ha señalado, los promedios industriales generales son simplemente promedios. Una compañía aérea importante que tenga una calificación A-, como Southwest Airlines, puede negociarse con un margen diferente que, por ejemplo, una importante compañía de equipos informáticos con la misma calificación. Esta diferencia en los márgenes refleja diferencias en la estimación que hacen los mercados de las perspectivas de cada industria, la naturaleza de las garantías adicionales de cada obligación, la competitividad dentro de cada rama de la producción, y la manera en que están estructuradas las obligaciones dentro de ésta. Estos factores se reflejan en cierto grado en las calificaciones, pero se dejan en gran medida a la discreción del mercado. En pocas palabras, los márgenes cambian mucho más frecuentemente que las calificaciones crediticias. Ante un cambio en los resultados de un emisor determinado de obligaciones o de su sector de producción, el mercado reaccionará de manera mucho más inmediata que lo que lo harán las agencias de calificación crediticia. Ello puede causar una discrepancia entre los márgenes a los que compañías con calificaciones similares se coticen en diferentes sectores.

El mercado está de acuerdo con la opinión de que las curvas de los valores empresariales generales no reflejan las peculiaridades del sector de las aerolíneas regionales. Por ejemplo, en un informe relativo a los EETC, Salomon Smith Barney ("SSB") dice que "los EETC se negocian con una prima considerable en comparación con las obligaciones empresariales genéricas de calificación comparable."⁷ SSB añade que "... los inversores exigen una prima de rendimiento para los EETC debido a su estrecha vinculación con el sector de las aerolíneas, sumamente volátil y cíclico. El perfil crediticio general del sector de las aerolíneas está considerablemente por debajo de los perfiles de crédito medios del mercado en general. ... Aparte de las bajas calificaciones crediticias de la mayoría de las compañías aéreas emisoras de EETC, creemos que el mercado exige una prima relacionada con el crédito debido al alto grado de volatilidad que se ha venido registrando en el pasado en el comercio de valores de las compañías aéreas. Además, no contribuye a mejorar la situación el hecho de que el

⁷ Salomon Smith Barney, *The ABCs of EETCs - A Guide to Enhanced Equipment Trust Certificates*, 8 de junio de 2001, página 37. Las páginas 36 a 47 de este informe se adjuntan como Prueba documental BRA-71.

sector de las compañías aéreas ha tenido un bajo rendimiento crónico en el mercado de acciones."⁸ SSB señala igualmente que "... algunos inversores no consideran que este sector sea particularmente líquido, o por lo menos no lo consideran tan líquido como otros sectores empresariales."⁹

El análisis de SSB confirma la opinión del Brasil, y del mercado, de que compañías con la misma calificación crediticia no gozan necesariamente de los mismos márgenes cuando emiten valores en el mercado de obligaciones. Además del hecho obvio de que un préstamo difiere radicalmente de una obligación de una sociedad anónima o de un valor respaldado por bienes del activo, el sector de las compañías aéreas en su conjunto estará normalmente sujeto a márgenes muchos más elevados que otros sectores empresariales. En otras palabras, incluso si la curva de los valores empresariales en general pudiera utilizarse como referencia para los precios de los préstamos, el precio de un préstamo bancario a una compañía aérea estaría sujeto a una "prima considerable" sobre el valor de la curva. Las estrategias de fijación de precios de EDC no tienen en cuenta en manera alguna estas particularidades del sector de las compañías aéreas, que aún son más agudas en el caso de las de transporte regional que en el de las que explotan grandes aeronaves.

Además, la similitud de las calificaciones no significa por sí misma que las compañías obtendrán financiación con los mismos márgenes en transacciones determinadas. Contra lo que se afirma en el párrafo 45 de la declaración canadiense, y a pesar de su nombre, Southwest Airlines es una importante compañía aérea que tuvo ingresos de 5.600 millones de dólares en 2000 y cuya flota se compone de más de 350 grandes aviones Boeing, sin ningún avión a reacción de transporte regional.¹⁰ Esta es una compañía considerablemente diferente de Atlantic Southeast Airlines (ASA), que tuvo en 1998 ingresos de 410 millones de dólares.¹¹ Southwest está calificada A- por Standard & Poor's.¹² Si se supone que ASA, con menos de la décima parte de ingresos que Southwest por concepto de ventas¹³, fue [] por EDC, esto no significa que el mercado financiaría una venta de [] aviones a reacción para el transporte regional a ASA a los mismo tipos con que financiaría una venta de la misma importancia a Southwest.

El Brasil no está sosteniendo que los índices de obligaciones empresariales no proporcionan orientación alguna en cuanto a los probables tipos de financiación para transacciones determinadas relativas a aviones a reacción de transporte regional con financiación bancaria. En realidad, el Brasil demostró en la declaración que formuló en la segunda reunión del Grupo Especial que el Canadá había financiado varias transacciones a tipos considerablemente inferiores a los márgenes empresariales vigentes. El Canadá ha declarado que más del [] por ciento de los pedidos de aviones a reacción para el transporte regional formulados a Bombardier se financiaron de esta manera. Estas transacciones proporcionarían índices mucho más apropiados que las obligaciones empresariales en general.

Aún más importante es que el Canadá no está ciertamente autorizado a elegir según su conveniencia cuándo ha de basarse en los índices empresariales. El Grupo Especial advertirá que

⁸ *Id.*, página 46.

⁹ *Id.*

¹⁰ http://www.southwest.com/about_swa/press/factsheet.html.

¹¹ <http://www.rati.com/airlines/AirlineFinance>. 1998 es el año más reciente para el que se dispone de información pública con respecto a ASA.

¹² Prueba documental BRA-67.

¹³ Entran en este cálculo muchos otros factores además de los ingresos por ventas. El Brasil utiliza los ingresos por ventas sólo para mostrar que aunque las calificaciones crediticias de las compañías pueden ser equivalentes, las condiciones en que éstas pueden obtener financiación no lo son necesariamente.

siempre que el Canadá califica a una compañía como "de categoría inversión" -con una calificación de BBB- o superior -utiliza la curva del valor justo de mercado porque los márgenes para estos valores son bastante reducidos. No obstante, cuando la compañía no puede obtener tan buena calificación, incluso con arreglo al sistema calificador de la EDC, el Canadá no utiliza la curva de valores empresariales generales como referencia, dado que los márgenes aumentan de manera espectacular para las emisiones de compañías que no son "de categoría inversión".

El Brasil señala que el Canadá se ha basado anteriormente en los márgenes de los EETC como sustituto moderado de los márgenes aplicables a los aviones a reacción regionales, tanto ante este Grupo Especial como ante el que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves*. Así, en *Brasil - Aeronaves*, el Canadá declaró en fecha tan reciente como el 4 de abril de 2001, lo siguiente:

Como el Canadá ha analizado en los párrafos 78 y 79 de su Primera Comunicación, los márgenes de financiación exigidos a las compañías aéreas en la compra de aeronaves de transporte regional (como se señaló en el informe MSDW, Prueba documental CDA-17) exceden considerablemente del margen del CIRR en dólares de los Estados Unidos (un margen de 100 puntos básicos por encima del promedio correspondiente de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos). Los márgenes señalados en el informe MSDW corresponden a certificados Enhanced Equipment Trust Certificates (EETC). Los EETC son una forma de financiación garantizada que tiene varios tramos con un grado variable de derecho de prioridad sobre la aeronave. A cada tramo le corresponde una calificación que refleja la prioridad del derecho sobre la aeronave, así como otras mejoras de la calidad del crédito destinadas a reducir el riesgo. Como consecuencia de estas características que reducen el riesgo, los EETC son [sic] tramos que normalmente tienen una calificación muy superior a las de las deudas no garantizadas de las compañías aéreas. Esto permite que las compañías aéreas (especialmente aquellas que tienen calificaciones crediticias más bajas) consigan condiciones crediticias globales más favorables en la financiación de aeronaves. El coeficiente inicial del préstamo respecto al valor de los tramos de EETC de calificación más alta es generalmente bastante más bajo que el 70 por ciento del valor normal de mercado inicial, lo que reduce el perfil de financiación correspondiente a los EETC en comparación con el apoyo del PROEX III. En su Primera comunicación, el Canadá hace referencia a un tramo de EETC de American Airlines, de 135 puntos básicos por encima de los tipos del Tesoro de los Estados Unidos. Al ser el tramo de EETC con una clasificación más alta, para una de las compañías aéreas estadounidenses de más elevada clasificación, este tramo de EETC es un punto de referencia relativamente moderado en comparación con los márgenes que se requieren en la financiación de aeronaves de transporte regional, ya que sigue siendo 35 puntos básicos más alto que el conseguido al tipo CIRR solamente. Es evidente que un prestamista otorgará a un prestatario una ventaja importante si, al ofrecer financiación al tipo CIRR puede ofrecer a un prestatario menos solvente el mismo tipo de interés bajo que el aplicado a los más solventes.¹⁴

La Prueba documental CDA-17 a que se refiere el Canadá en el párrafo citado es el mismo informe de Morgan Stanley Dean Witter que ese país presentó a este Grupo Especial como Prueba documental CDA-14 con su primera comunicación, y al que se refirió en la primera reunión del Grupo Especial, de 26 de junio de 2001. En esa reunión, el Canadá interpretó que los márgenes de los EETC demostraban que los márgenes diferenciales que "se exigen a las líneas aéreas que compran aeronaves de transporte regional superan en mucho el CIRR en dólares de EE.UU. Incluso a las líneas aéreas estadounidenses *con la más alta calificación crediticia*, como American, se les exige

¹⁴ WT/DS46/RW/2, Anexo I-3, Declaración Oral del Canadá ante el Grupo Especial, párrafo 88 (4 de abril de 2001) (no se reproducen las citas; sin cursivas en el original).

sistemáticamente que paguen tipos de interés *significativamente superiores al CIRR*.¹⁵ El análisis que efectuó el Canadá en este párrafo es idéntico al que proporcionó el Brasil al Grupo Especial el 31 de julio de 2001, sólo un mes después, y lo valida.

58. ¿En qué proporción de las ventas de exportación de aeronaves para el transporte regional efectuadas por Embraer no ha habido apoyo del BNDES y/o PROEX?

Aproximadamente el [] por ciento de las ventas de exportación de aviones a reacción para el transporte regional efectuadas hasta la fecha no han contado con apoyo del BNDES ni de PROEX. El Brasil señala que no ha comprometido nuevo apoyo de PROEX para ninguna transacción desde el 18 de noviembre de 1999.

59. El Brasil ha aducido que, al examinar si el apoyo canadiense confiere o no un beneficio, el Grupo Especial debe también tener en cuenta la posibilidad de un beneficio para Bombardier. ¿En qué medida es el beneficio para Bombardier diferente del beneficio para sus clientes? ¿Podría haber un beneficio para Bombardier en ausencia de todo beneficio para sus clientes?

Sí, podría haber un beneficio para Bombardier incluso en ausencia de un beneficio para sus clientes. La transacción de Air Wisconsin proporciona un ejemplo de cómo puede ocurrir esto. Una consideración sumamente importante para los posibles adquirentes de aeronaves es el costo mensual de éstas. En general, este costo se compone de la cantidad necesaria para amortizar el capital del préstamo y pagar los intereses sobre el saldo pendiente. En el elevado número de transacciones en que se utiliza el arrendamiento, el cliente se enfrenta con la obligación de un pago que refleja normalmente sólo el costo de la financiación, y los inversores de capital obtienen su retribución de las deducciones fiscales efectuadas contra otros ingresos y del producto de la venta de la aeronave al final del arrendamiento.

Supóngase que tanto Embraer como Bombardier ofrecen aeronaves al precio de \$? y el cliente solicita financiación. Embraer ofrece en tal caso organizar la financiación a ? % mientras que Bombardier puede proporcionar financiación gubernamental a ? %. El apoyo gubernamental ha beneficiado a Bombardier al liberarlo de la necesidad de proporcionar u organizar su propia financiación, incluso si para el cliente las ofertas pueden ser iguales, por lo que no obtiene ningún beneficio. Si, para ser más competitiva, Embraer ofrece una financiación a un costo inferior, por debajo de lo que el mercado proporcionaría, ello sería el equivalente de una reducción de precio, dado que el pago mensual no resultaría afectado por la elección por Embraer de qué elemento reducirá: el precio que pide por el producto o el tipo diferencial de interés que está dispuesto a cubrir. Si el Canadá fuera a "igualar" la financiación a menor costo de Embraer, nuevamente podría decirse que no habría beneficio para el cliente (el pago mensual sería el mismo), pero el beneficio para Bombardier sería aún mayor, al liberar a la compañía de tener que tomar ninguna medida para hacer frente a la oferta más baja de Embraer. En pocas palabras, cuando Embraer ofrece tanto las mercancías como la financiación está ofreciendo esencialmente un precio de \$? sobre la base del pago al contado y más de \$?, sobre una base "autofinanciada". Ambos precios representan el precio que pide Embraer por sus aeronaves. Cuando Embraer reduce su precio, su oferta es por menos de \$?. En cambio, cuando Bombardier obtiene apoyo de la EDC, está en condiciones de mantener su oferta a un precio de \$?, pero puede ofrecer financiación a menos de ? %. Todo apoyo financiero ofrecido por el Canadá en esta situación representa por tanto una pura subvención del precio, que permite a Bombardier mejorar su oferta sin tener que reducir el precio de ésta.

Además, podría sostenerse que el comprador puede asimismo obtener un beneficio cuando Bombardier, con la ayuda de la EDC, "igualar" los precios de Embraer, porque ahora tiene la opción de dos proveedores en lugar de sólo uno a un costo dado. El comprador puede ahora comprar una

¹⁵ Declaración oral del Canadá, 26 de junio de 2001, párrafo 14 (sin cursivas en el original).

aeronave Bombardier -no cualquier aeronave- con tipos de financiación que están por debajo de los que pueden obtenerse en el mercado.

En cualquier supuesto, el Brasil señala que este asunto versa sobre las subvenciones canadienses que proporcionan a Bombardier condiciones de financiación que no podría obtener de otro modo en el mercado financiero comercial. Esta financiación confiere un beneficio a Bombardier al permitirle vender más aeronaves, como en la transacción de Air Wisconsin y otras.¹⁶¹⁶

60. En respuesta a la pregunta 25 del Grupo Especial, el Brasil afirmó que pedía que se formularan constataciones con respecto a transacciones de EDC/IQ determinadas. ¿Mantiene el Brasil esa posición?

Sí. El Brasil ha impugnado tres medidas o programas canadienses -la EDC (Cuenta Mercantil), la Cuenta del Canadá, y Investissement Québec- "en sí mismas" y "en su aplicación". Para aceptar las alegaciones brasileñas relativas a la aplicación, el Grupo Especial debe constatar que los programas impugnados se han *aplicado en transacciones determinadas* de una manera incompatible con el Acuerdo SMC. El Brasil no ve cómo podrían admitirse sus alegaciones relativas a la aplicación *sin* una constatación de que transacciones determinadas se financiaron en el marco de los programas impugnados de una manera incompatible con el Acuerdo SMC. Dado que una alegación relativa a la aplicación depende pues de constataciones relativas a transacciones determinadas, se considere ello un requisito jurídico o un requisito de prueba para que prospere la impugnación de una medida "en su aplicación", el Grupo Especial debe formular constataciones relativas a transacciones determinadas si ha de admitir la referida alegación del Brasil. Esto es especialmente cierto en el presente asunto, en el que las medidas impugnadas están destinadas a proporcionar financiación y garantías *para transacciones determinadas*.

El Canadá ha dado a entender que el Brasil está innovando al referirse, en sus comunicaciones a su alegación relativa a las medidas "en su aplicación" y también a transacciones determinadas. El Brasil disiente, y estima que al referirse a sus alegaciones sobre la "aplicación" y a transacciones determinadas simplemente está reflejando el hecho de que, como ya ha explicado, sus alegaciones relativas a las medidas "en su aplicación" dependen de constataciones relativas a transacciones determinadas. La respuesta del Brasil a la pregunta 25 está en armonía con esta posición. En realidad, el Brasil sospecha que, si no se hubiese referido a transacciones determinadas, el Canadá habría aducido que el Brasil no había satisfecho las bases jurídicas y de prueba para una impugnación de las medidas "en su aplicación".

El Brasil podría haber impugnado una sola transacción como constitutiva de una violación del Acuerdo SMC por las medidas "en su aplicación". Por ejemplo, podría simplemente haber impugnado la transacción de Air Wisconsin misma, sin hacer ninguna impugnación más amplia de los programas canadienses, ya sea "en sí mismos" o "en su aplicación". Los asuntos *Noruega - Compra de equipo de recaudación de peaje para la ciudad de Trondheim*¹⁷ y *Australia - Subvenciones*

¹⁶ Véase *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW/2, 10 de julio de 2001, párrafo 5.28 y nota 42 ("[O]bservamos que los pagos PROEX III se efectúan en apoyo de los créditos a la exportación concedidos al comprador, y no al productor, de aeronaves regionales brasileñas. En nuestra opinión, sin embargo, en la medida en que el Canadá pueda demostrar que los pagos en el marco del PROEX III permiten a los compradores de un producto obtener créditos a la exportación en condiciones más favorables que las disponibles para ellos en el mercado, esto, como mínimo, representa una presunción *prima facie* de que los pagos otorgan también un beneficio a los productores de ese producto, dado que hacen bajar el costo del producto para sus compradores y, por tanto, hacen que su producto resulte más atractivo frente a productos competidores. Según tenemos entendido las partes no objetan esta tesis.") (Las cursivas figuran en el original; sin subrayar en el original).

¹⁷ GPR/DS.2/R, adoptado el 13 de mayo de 1992.

*concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles,*¹⁸ constituyen ejemplos de impugnaciones limitadas a un solo caso de aplicación por un Miembro de una medida determinada. En el presente asunto, la impugnación efectuada por el Brasil se refiere a la manera en que las medidas se aplican en general, prueba de lo cual se encuentra en transacciones determinadas.

El Brasil también señala que las pruebas relativas a transacciones determinadas muestran igualmente cómo los programas canadienses constituyen "en sí mismas" violaciones del Acuerdo SMC. Por ejemplo, la información con que cuenta el Grupo Especial con respecto a transacciones determinadas muestra que IQ proporciona garantías respaldadas por su calificación crediticia A+ a compañías calificadas [], lo que permite a estas compañías obtener mejores condiciones de financiación que las que de otro modo obtendrían, y les confiere por tanto un beneficio.

61. Si se supone que la segunda oferta de Embraer a Air Wisconsin no contaba con apoyo oficial, y que la oferta podía conseguirse en el mercado, ¿cómo conferiría la oferta de Cuenta del Canadá a Air Wisconsin un beneficio a esta última?

El Canadá ha proporcionado un apoyo oficial con el cual pretende haber "igualado" la oferta de Embraer a Air Wisconsin. No obstante, la oferta del Canadá a Air Wisconsin difiere en varios importantes aspectos de la oferta de Embraer. (Véase *supra*, la respuesta a la pregunta 56.) Para mencionar sólo un elemento, el Canadá ha proporcionado una garantía oficial de acciones del [] por ciento para "igualar" []. La del Canadá es la mejor garantía.

Además, la financiación del Canadá es por [] años, con una vida media de [] años, frente a []. Así, las condiciones de financiación oficiales del Canadá son, de acuerdo con sus propios términos, mejores que las ofrecidas por Embraer.

El Canadá pretende que la oferta de Embraer es superior en algunos aspectos (por ejemplo, en la cuantía de la financiación), pero el grado en que la superioridad en un aspecto debe sopesarse con la inferioridad en otro no ha sido establecido por el Canadá. Dado que ese país es el Miembro que alega que estas ofertas no idénticas son iguales, le incumbe la carga de probar que ello es así. Cuando un Miembro proporciona apoyo oficial para igualar una oferta que no cuenta con apoyo, y cuando esas ofertas no son idénticas, incumbe a ese Miembro, y no al Miembro reclamante, la carga de demostrar que son iguales, a los efectos de establecer que no se ha conferido ningún beneficio.

Además, el Canadá no puede aducir seriamente que su oferta a Air Wisconsin no confirió ningún beneficio. En primer lugar, el propio Ministro Tobin admitió que el apoyo de Canadá a Bombardier en la transacción de Air Wisconsin confería un beneficio. A su juicio, Embraer pudo "obtener tipos de interés preferenciales, por debajo de los tipos comerciales, al proporcionar financiación en la venta de aeronaves, y esto es algo que Bombardier no puede hacer por sí misma."¹⁹ Así pues, el Ministro Tobin declaró concretamente que el apoyo de Canadá a Bombardier confería un beneficio a esta última al proporcionarle algo que no podía obtener por sí misma en el mercado: "Lo que estamos haciendo es utilizar la capacidad del Gobierno para obtener préstamos, a fin de proporcionar un tipo de interés sobre un préstamo mejor que el que podría haber obtenido de otro modo Bombardier."²⁰ El Brasil señala que, aunque el Canadá pretende en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial que ha seguido una metodología de fijación de precios destinada a reflejar las condiciones del mercado, no pretende haber utilizado las mismas metodologías en la transacción de Air Wisconsin. El Canadá no hizo esfuerzo alguno -aparte de alegar que el Brasil

¹⁸ WT/DS126/R (25 de mayo de 1999).

¹⁹ Prueba documental BRA-21, párrafo 15.

²⁰ Prueba documental BRA-21, párrafo 20.

proporcionaba el apoyo de PROEX- para determinar si las condiciones de financiación que ofrecía a Air Wisconsin reflejaban o no realmente las condiciones del mercado comercial.

En segundo lugar, las propias declaraciones del Canadá revelan el hecho de que Bombardier recibió un beneficio. El Canadá aduce que, en caso de que no hubiera apoyo oficial del Brasil a la oferta de Embraer a Air Wisconsin, todo lo que el Canadá hizo era ofrecer términos que podían obtenerse en el mercado. Pero el argumento del Canadá no es pertinente. Claramente, Bombardier no estaba en condiciones de obtener en el mercado comercial las condiciones de financiación que recibió a través de la Cuenta del Canadá de la EDC. Como ya se ha señalado, el mercado de que se trata es el mercado para las condiciones de financiación, y no el precio de venta al que pueden obtenerse las aeronaves. El Canadá aduce que no se confirió ningún beneficio a Air Wisconsin porque, con apoyo de la EDC, Bombardier igualó la oferta de Embraer. Pero se confirió un beneficio a Bombardier porque, según admite el propio Canadá, Bombardier no estaba en condiciones de obtener esas condiciones de financiación en el mercado comercial.

Además, se confirió igualmente un beneficio a Air Wisconsin porque, también de acuerdo con lo declarado por el Ministro Tobin, el Canadá proporcionó "un tipo de interés mejor que el que se obtendría normalmente para un préstamo comercial."²¹

62. En la segunda página del [] contenido en la Prueba documental BRA-56 se hace referencia al []. También se hace referencia a []. Se ruega confirmar que [].

El []. La referencia a [] corresponde al [].

²¹ Prueba documental BRA-21, párrafo 66.

ANEXO A-15

RESPUESTA DEL BRASIL A LA PREGUNTA ADICIONAL FORMULADA POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(15 de agosto de 2001)

Preguntas adicionales dirigidas a las partes después de la segunda
reunión del Grupo Especial

10 de agosto de 2001

Brasil

73. En la respuesta del Canadá a la pregunta 56 del Grupo Especial, con respecto al plazo de reembolso, el Canadá alega que []. Sírvanse formular sus observaciones teniendo en cuenta la afirmación del Brasil (en su respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial) de que "[]".

El Canadá parece haber leído mal la [] que se presentó en la Prueba documental BRA-56. Aunque el ejemplar de la planilla de condiciones transmitido por fax es un tanto difícil de leer, su segunda página, bajo el acápite "[]". El Canadá puede haber tomado la cifra []. No obstante, la declaración del Brasil en su respuesta a la pregunta 56, de que [].

La referencia a [].

Sírvanse explicar también la afirmación del Brasil de que con arreglo a la oferta de Bombardier se habrían efectuado pagos semestrales considerablemente menores. Sírvanse demostrarlo suponiendo una cuantía de préstamo de 1.000 millones de dólares y un interés de 6 por ciento anual para ambas ofertas. Sírvanse adoptar también el supuesto, en el caso de la oferta de Embraer, de que un 20 por ciento de la cuantía del préstamo correspondiera [].

En su respuesta a la pregunta 57, el Brasil explicó que el [] con plazo de [] años y una duración media de [] años, ofrecidos por el Canadá, darían lugar a pagos semestrales menores que [], para la financiación de la misma suma. El Brasil determinó esto efectuando un cálculo de muestra de la suma mensual pagadera por el prestatario según las diferentes condiciones de financiación ofrecidas por una y otra parte. El Brasil reprodujo ese cálculo en la planilla presentada como Prueba documental BRA-72.

Esa planilla muestra cuatro cálculos de pagos mensuales sobre la base de los supuestos del Grupo Especial. Las casillas 1 y 2 del lado izquierdo de la planilla muestran el cálculo de la cuota mensual media total pagadera conforme a la oferta de Embraer, sobre la base de los supuestos establecidos por el Grupo Especial, para un valor total de 1.000 millones de dólares, con 200 millones de dólares financiados mediante un préstamo directo [] al tipo de 6 por ciento, y las demás condiciones establecidas en [] presentada en la Prueba documental BRA-56. Los 800 millones de dólares restantes [],¹ El tipo de interés se mantiene en 6 por ciento. Esto da lugar a una cuota mensual media de [] para la parte de la operación correspondiente a los 200 millones de dólares y de [] para la parte de la operación correspondiente a los 800 millones. De este modo, la cuota media total para los 1.000 millones de dólares de la operación sería de [].

¹ El Brasil señala que el supuesto fijado por el Grupo Especial, de un precio de 200 millones de dólares [] y 800 millones de dólares [], atribuye distintos precios a los aviones. Esto, sin embargo, no afecta al resultado de la hipótesis establecida por el Grupo Especial.

Las casillas 3 y 4, del lado derecho de la planilla, muestran el cálculo de la cuota mensual con las condiciones del Canadá. La casilla 3 muestra la suma calculada para un préstamo directo de 1.000 millones de dólares, con un [] por ciento financiado con el tipo de interés de 6 por ciento, con plazo de [] años y una duración media máxima de [] años. Al organizarse como [], esto da lugar a una cuota mensual media de []. La casilla 4 presenta el cálculo organizando la misma operación según [], lo que da lugar a una cuota mensual media de []. En ambos casos las condiciones del Canadá dan lugar a una cuota mensual considerablemente menor que la oferta de Embraer: la diferencia en menos es de [] por mes en el caso de la opción de [] ofrecida por el Canadá y de [] por mes en el caso de su oferta del [].

El Brasil calculó las cantidades de las casillas 1 y 3 (las correspondientes a préstamos directos) aplicando los supuestos que se establecen en la función *Goal Seek* del programa Excel. Las sumas de las casillas 2 y 4 (las correspondientes al mecanismo estadounidense del arrendamiento financiero respaldado) fueron calculadas por el Brasil utilizando la función *Goal Seek* y, para determinar la cuota mensual, el programa informático ABC, que genera una corriente de pagos ajustada al tipo de interés de las condiciones del préstamo y a la duración media. Este programa informático es ampliamente conocido en el mercado y lo utilizan [] (véase la Prueba documental CDA-70) y otros.

ANEXO A-16

OBSERVACIONES DEL BRASIL SOBRE LAS RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS Y PREGUNTAS ADICIONALES FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(20 de agosto de 2001)

Preguntas dirigidas a las partes después de la segunda reunión del Grupo Especial (8 de agosto de 2001)

Preguntas dirigidas a ambas partes

54. En una situación en la que existen varias transacciones comerciales, con una diversidad de precios, ¿cómo se determina el "precio de mercado"?

El Brasil toma nota de que el Canadá ha convenido efectivamente en que el mercado pertinente es el de las condiciones financieras que puede obtener determinado prestatario para condiciones similares y con garantía similar. Sin embargo, el Brasil considera que, además de las condiciones que puede obtener el prestatario, el mercado comprende también las condiciones financieras obtenidas por Bombardier en el mercado comercial, en el [] por ciento de sus operaciones que se efectuaron sin participación gubernamental, para prestatarios similares y en operaciones similares de venta de aeronaves de transporte regional.

55. Si es una práctica comercial realizar transacciones con pérdidas a corto plazo por razones comerciales a largo plazo, ¿debe considerarse que esas transacciones son transacciones "de mercado"? Sírvanse explicar su respuesta.

En el párrafo 6 de su respuesta a esta pregunta, el Canadá sugiere que toda oferta efectuada por una entidad privada es automáticamente una "operación de mercado". Esto es una simplificación indebida, en cuanto impone la consecuencia de que *ninguna* oferta puede ser nunca "inferior al nivel de mercado". Esto no tiene sentido, lógica ni jurídicamente, y permitiría una "carrera hacia abajo" en el campo de los créditos a la exportación, en que cada oferta de una entidad privada, por baja que fuese, justificaría otra oferta más baja de un gobierno que con ello no haría más que igualar la "oferta de mercado" establecida por la entidad privada. El Brasil no cree que sea éste el objetivo del *Acuerdo de la OCDE* ni tampoco -lo que es más importante- del Acuerdo SMC. Como señaló el Grupo Especial que se ocupó de los procedimientos del párrafo 5 del artículo 21 en el primer asunto *Canadá - Aeronaves*, si se admitiera "la igualación de las desviaciones, por muy bajo que fuera el tipo de interés o muy generosas que fueran las demás condiciones, ... los créditos a la exportación no estarían sujetos a ninguna disciplina efectivamente aplicable".¹

56. Sírvanse analizar los elementos importantes de la segunda oferta de Embraer y la oferta de Cuenta del Canadá/Bombardier a Air Wisconsin e indicar cómo demuestran esos elementos importantes que las ofertas eran o no comparables.

¹ *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS70/RW (informe adoptado con las modificaciones del Órgano de Apelación el 4 de agosto de 2000), párrafo 5.137.

En su respuesta a la pregunta 56, el Canadá presenta en términos inexactos la oferta de Embraer a Air Wisconsin. El Canadá utiliza seguidamente esa tergiversación para extraer sumariamente la conclusión de que "la oferta de financiación hecha por el Canadá no era más favorable para Air Wisconsin que la de Embraer". El análisis del Canadá sobre la operación de Air Wisconsin no establece que la oferta de Bombardier, respaldada por todo el crédito y la solvencia del Tesoro canadiense, fuera igual, ni menos favorable, que la oferta de Embraer.

Antes de pasar a indicar ejemplos concretos de la tergiversación hecha por el Canadá de la oferta de Embraer a Air Wisconsin, el Brasil desea referirse a la carta de Air Wisconsin gestionada a última hora por el Canadá el 7 de agosto de 2001 (Prueba documental CDA-68). Merece señalarse que esa carta de Air Wisconsin, en que se afirma que "las condiciones del apoyo a la financiación" de las dos ofertas eran igualmente favorables, se contradice con una carta anterior, que figura en la Prueba documental CDA-2, en que se dice que la oferta del Canadá no era "más favorable que" la de Embraer, "*en su totalidad*" (sin cursivas en el original). La oferta de Embraer, según recordará el Grupo Especial, "en su totalidad" incluye []. Contrariamente a lo que el Canadá parece dar por supuesto en la sección 7 de su respuesta a la pregunta 62 del Grupo Especial, ese [] no formaba parte de las condiciones de financiación de la oferta.

Habida cuenta de esta contradicción evidente entre las dos cartas de Air Wisconsin, el Grupo Especial debería descartar la afirmación que contiene la segunda. Esa carta fue claramente preparada a solicitud del Canadá o de Bombardier *después* de que el Brasil señalara que lo que cuenta no son las condiciones financieras de las ofertas, sino las ofertas consideradas en su totalidad. La carta, por consiguiente, tiene una eficacia probatoria dudosa. El Brasil ha señalado ya que Air Wisconsin está comprometida contractualmente a manifestar que las condiciones del apoyo prestado por el Canadá y Bombardier no eran más favorables que las ofrecidas por Embraer. En tales circunstancias, el Grupo Especial debería recibir con sumo recelo cualquier nueva declaración de autoridades de Air Wisconsin, incluyendo la nueva Prueba documental CDA-68.

El Brasil pasará ahora a indicar ejemplos de la tergiversación hecha por el Canadá de la oferta de Embraer a Air Wisconsin.

Cantidad de aeronaves

Al margen de las dos declaraciones de autoridades de Air Wisconsin, ya analizadas, el Canadá no ha presentado todavía ninguna prueba de que una oferta basada en una orden en firme de [] aeronaves, [] los CRJ-200 de Bombardier, es igual o superior a la oferta del Canadá y Bombardier de apoyar la compra de [] aeronaves CRJ-200 de 50 asientos.

Sumas financiadas

El Canadá sostiene que la oferta de financiación de Embraer tiene que haber sido superior a la del Canadá y Bombardier porque el Canadá ofreció financiar un [] por ciento del precio de venta de [] aeronaves de 50 asientos, mientras que Embraer ofreció []. El Canadá extrae esta conclusión de que, sobre la base de las cifras mencionadas, Embraer ofreció []. También esta conclusión está viciada.

El solo hecho de que Embraer pueda haber ofrecido [] de cada aeronave [], mientras que el Canadá "sólo" ofreció financiar un [] por ciento no significa que la cuantía total de la financiación suministrada por el Canadá fuese menor que el total de la financiación ofrecida por Embraer. La razón de esto es bastante evidente. El [] por ciento financiado por el Canadá resultaba de la garantía de acciones del [] por ciento que el Canadá también proporcionaba a través de IQ. La oferta de Embraer no contenía [].

Plazo de reembolso

El Brasil se remite a su respuesta a la pregunta 73 de Grupo Especial, y a las observaciones que más adelante se formulan sobre la respuesta del Canadá la pregunta 74 del Grupo Especial.

Tipo de interés

En su respuesta a la pregunta 56, el Canadá reconoce que no comprendió cabalmente los tipos de interés ofrecidos por Embraer y que no es posible efectuar una comparación de esa condición. Específicamente, el Canadá dice que "no está claro lo que se entiende" por "[]". Sin embargo, el Canadá llega, a pesar de ello, a la conclusión de que las condiciones de ambas ofertas, en cuanto a los tipos de interés, son igualmente favorables. Merece precisarse que la oferta de Embraer, de [].

Comisión por administración

En su respuesta a la pregunta 56, el Canadá dice que "la oferta del Canadá exige el pago de una vez de una comisión por administración igual al [] por ciento de la suma financiada, pagadero en el momento de la financiación de cada aeronave". El Canadá insinúa a continuación que, como "la oferta de Embraer no incluye el pago de una vez de ninguna comisión por administración o conceptos similares", la oferta de Embraer, a este respecto, era más favorable para Air Wisconsin que la del Canadá.

El Brasil admite de buen grado que [] no contiene todas las posibles comisiones y condiciones que normalmente cabe esperar en un contrato de venta de aeronaves de transporte regional. Pero, como ya lo ha señalado el Brasil, esto tiene una razón muy sencilla: Embraer no celebró un contrato de venta de aeronaves a Air Wisconsin; fueron Bombardier y el Canadá los que lo hicieron. En tales condiciones es de toda lógica que las condiciones de la oferta de Bombardier y el Canadá a Air Wisconsin estén desarrolladas más completamente que las condiciones de Embraer. Al fin de cuentas, Bombardier y el Canadá ejecutaron un contrato de compraventa con Air Wisconsin que estipulaba todas las comisiones y condiciones del acuerdo que cabía concebir. Embraer no ejecutó tal contrato. Como señala el Canadá mismo en su análisis bajo el subtítulo "Garantías", aunque "[]", si Embraer hubiera obtenido la venta se habrían incorporado esas disposiciones en los contratos definitivos de préstamo.

Contrariamente a la aseveración del Canadá, el solo hecho de que la oferta de Embraer no mencionara determinadas condiciones que probablemente se habrían incluido en un contrato de compraventa definitivo no significa, por lo tanto, que la oferta de Embraer fuese más favorable que la del Canadá. En realidad, como ya lo ha indicado el Brasil, la comparación de las ofertas en su totalidad muestra claramente que Embraer, y Bombardier y el Canadá, ofrecieron a Air Wisconsin diferentes conjuntos de aeronaves y diferentes paquetes financieros.

Garantías

En su análisis que sigue al subtítulo "Garantías", el Canadá observa acertadamente que "[] ...". El Canadá admite, sin embargo, que si Embraer hubiera obtenido la venta, esas disposiciones se habrían incorporado en los contratos definitivos de préstamo. A pesar de ignorar cuáles habrían sido esas condiciones, el Canadá llega, no obstante, de algún modo a la conclusión de que habrían sido "comparables con las incluidas en la oferta del Canadá".

El Canadá presume, sin respaldo de clase alguna, que las disposiciones que Embraer habría añadido en los contratos definitivos de préstamo serían "comparables con las incluidas en la oferta del Canadá". Es más: a pesar de reconocer que esas disposiciones se habrían incorporado en los contratos definitivos de préstamo si Embraer hubiera obtenido la venta, el Canadá hace la

sorprendente afirmación de que la ausencia de esas disposiciones en la planilla de condiciones de Embraer determina que la oferta de ésta resulte más favorable que la del Canadá.

Otras formas de apoyo financiero

Bajo el acápite "Otras formas de apoyo financiero", el Canadá afirma que, como la oferta de Bombardier y el Canadá no incluye [] en caso de que Embraer obtuviera el contrato, "en este aspecto la oferta de Embraer es más favorable para Air Wisconsin". También este argumento está viciado.

Embraer efectivamente ofreció []. Pero, contrariamente a lo que parece afirmar el Canadá, []. Embraer, empresa privada de fabricación de aeronaves, hizo una oferta en condiciones que probablemente habrían representado una pérdida de corto plazo con el objetivo de obtener el contrato y desarrollar un nuevo mercado. Lo que hizo Bombardier fue recurrir al Tesoro canadiense para superar la oferta de Embraer. No trató de superar la oferta obteniendo una financiación más conveniente de una institución financiera del mercado, ni proporcionándola ella misma. No ofreció una financiación más baja ni un descuento del precio a su propia costa. El apoyo del Gobierno del Canadá hizo innecesario que Bombardier realizara el tipo de [].² Bombardier decidió suprimir todo riesgo de perder el negocio asegurándose, mediante el apoyo del Gobierno del Canadá, de que su oferta fuera insuperable.

Canadá

66. ¿Fue adaptado el programa LA Encore utilizado por la EDC conforme a consideraciones propias de ésta, o es idéntico al programa que utilizan el Lloyds Bank, el Barclays Bank y ABN-Amro?

El Brasil señala que el Controlador de la Moneda de los Estados Unidos ha indicado que la mayoría de los modelos de evaluación del crédito son sistemas "estadísticos" o bien sistemas "computadorizados".³ Un sistema estadístico es el que se basa en factores cuantitativos que son indicadores de incumplimiento, mientras que un sistema computadorizado es el que "procura reproducir el proceso de adopción de decisiones que sigue un analista de créditos".⁴ El Controlador de la Moneda califica el programa LA Encore como un tipo de sistema "computadorizado".⁵ En consecuencia, LA Encore requiere que el operador utilice factores cualitativos o subjetivos para determinar las calificaciones crediticias.

En el párrafo 5 de su respuesta a esta pregunta, el Canadá reconoce que la EDC adaptó LA Encore para tomar en consideración esos factores cualitativos o subjetivos, o "para reflejar sus propios métodos en materia de riesgo de las empresas". El Canadá no proporciona información alguna sobre la forma en que se hizo tal cosa, salvo al decir que tiene en cuenta una base de datos de "más de 900 industriales calificados por Standard & Poor's". El Canadá afirma que su adaptación fue revisada por consultores externos, pero sigue sin haber suministrado ninguna información precisa sobre los factores subjetivos empleados para obtener las calificaciones mediante LA Encore.

² Véase la Prueba documental BRA-56 []. De conformidad con el artículo 16 de los Procedimientos de trabajo de los grupos especiales, el Brasil solicita que en la versión de esta comunicación que figure como anexo del informe del Grupo Especial se excluya la información puesta entre corchetes en esta nota y en el correspondiente párrafo del texto.

³ Controlador de la Moneda, Administrador de Bancos Nacionales, *Rating Credit Risk - Comptroller's Handbook, Section A, Assets*, abril de 2001; puede consultarse en el sitio de Internet <http://www.occ.treas.gov/handbook/S&S.htm>.

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

Sin embargo, sobre la base de la respuesta del Canadá queda de manifiesto que la EDC no hace ninguna tentativa, al desarrollar sus calificaciones, para tomar en consideración cuestiones propias del sector de las aeronaves en general, ni específicamente de las aeronaves de transporte regional. Como explicó el Brasil en su respuesta a la pregunta 57, existen varias razones para que los promedios de márgenes de los industriales en general puedan ser inaplicables al sector de las aeronaves de transporte regional. El sistema LA Encore adaptado por la EDC parece eludir toda consideración de esos factores y, como se analiza más detenidamente en las observaciones del Brasil sobre la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001, da lugar a calificaciones que se contradicen por completo con las publicadas por Standard & Poor's.

El Brasil se remite a sus observaciones de 20 de agosto de 2001 sobre la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001 para un análisis más detallado de los defectos del programa LA Encore utilizado por la EDC.

67. Con referencia al párrafo 5 de la declaración oral del Canadá de 31 de julio de 2001, sírvanse identificar las "pruebas firmes" sobre apoyo del Gobierno del Brasil a las ofertas hechas por Embraer a Air Wisconsin.

En su respuesta a la pregunta 67, el Canadá reitera declaraciones anteriores sobre sus presuntas pruebas de que la oferta de Embraer a Air Wisconsin contó con apoyo del Gobierno del Brasil. Todas esas declaraciones anteriores, y la respuesta del Canadá a la pregunta 67, pueden resumirse así: i) el Canadá no cree que Embraer pudiera haber suministrado las condiciones de financiación que ofreció sin el apoyo del Gobierno del Brasil; ii) el Canadá se apoya en declaraciones de autoridades de Air Wisconsin y Bombardier en el sentido de que Embraer "esperaba" lograr el apoyo del Gobierno del Brasil; y iii) el Canadá pretende haber encontrado cierta "pauta general" de comportamiento de Embraer que ésta tiene que haber seguido en la operación de Air Wisconsin. Nada de esto constituye una "prueba firme". En realidad, nada de esto es en absoluto una prueba digna de crédito.

El propio Canadá comienza su respuesta admitiendo que "la prueba más firme" de lo que suponía la oferta de Embraer -[].

Merece señalarse que las aseveraciones del Canadá contradicen sus propias pruebas. El Canadá ha presentado informaciones según las cuales sus propias condiciones de financiación en cinco operaciones tenían plazos que oscilaban entre [] y [] años, y ha sostenido que esas condiciones no otorgaban un beneficio.⁶ Del mismo modo, el Canadá ha afirmado que "algunas veces ha proporcionado créditos a la exportación en condiciones comerciales a tipos de interés inferiores al CIRR".⁷ Por consiguiente, tales condiciones no son necesariamente inferiores a las de mercado. De cualquier modo, el Canadá no se limitó a igualar las condiciones de la oferta de Embraer []. Tampoco se limitó a alcanzar el nivel del mercado. Pero aun suponiendo, hipotéticamente, que el Canadá se hubiera ajustado a las condiciones de la oferta de Embraer, o al nivel de mercado, aún así habría otorgado un beneficio a Bombardier al ofrecerle condiciones que Bombardier no podía obtener por sí sola en el mercado.

El Canadá asigna gran trascendencia a la declaración [] y a su nueva Prueba documental CDA-68.⁸ Pero lo único que se aduce en la Prueba documental CDA-68 es que Embraer

⁶ Primera comunicación del Canadá, 18 de junio de 2001, párrafo 75.

⁷ *Ibid.*, párrafo 71.

⁸ Merece destacarse que la declaración [] (Prueba documental CDA-1), en que [] manifiesta que Air Wisconsin le ha informado de algunos detalles acerca de la oferta de Embraer, contradice la carta de Air Wisconsin (Prueba documental CDA-2), en que se dice que "los compromisos de confidencialidad asumidos con Embraer impiden a Air Wisconsin facilitar una información más detallada" sobre la oferta de Embraer. La

supuestamente manifestó a Air Wisconsin que "esperaba que su oferta obtendría el apoyo del Gobierno del Brasil a través del BNDES" Embraer puede haber esperado o confiado en lograr que el Gobierno del Brasil apoyara su oferta a través del BNDES, pero nunca obtuvo ese apoyo. Como ha indicado el Brasil, su Gobierno no ofreció ni dio apoyo para esta operación a Embraer ni a Air Wisconsin. Que Embraer esperara o confiara en lograr el apoyo del Gobierno del Brasil para su oferta a Air Wisconsin no constituye "prueba firme" -ni tampoco, en realidad, prueba de clase alguna- de que existió apoyo del Gobierno del Brasil a Embraer para la operación con Air Wisconsin.

El Canadá se apoya en gran medida en supuestos "ofrecimientos similares de apoyo gubernamental hechos por el Brasil" en otras operaciones, en declaraciones de tipo general en el sentido de que Embraer contaba con el apoyo del Gobierno del Brasil, y en la "práctica" de Embraer de procurar y recibir apoyo gubernamental. El Brasil desea hacer varias puntualizaciones respecto de estas afirmaciones.

En primer lugar, como indicó el Brasil en su respuesta a la pregunta 58 del Grupo Especial, alrededor del [] por ciento de las ventas de exportación de aeronaves de transporte regional efectuadas hasta ahora por Embraer no tuvieron financiación del BNDES ni apoyo del PROEX. Además, el Brasil no ha comprometido ningún nuevo apoyo del PROEX para ninguna operación desde el 18 de noviembre de 1999.⁹ Por lo tanto, todos los argumentos del Canadá sobre determinada "pauta", "rutina" o "práctica" carecen de fundamento. En un [] por ciento de los casos, desde 1995, Embraer no ha contado con el apoyo del Gobierno del Brasil, mediante el PROEX ni a través de ningún otro organismo o programa.

En segundo término, el Canadá especula que, como Embraer no lleva a cabo su propia financiación por sí misma según un expediente de la Comisión de Valores y Bolsas de los Estados Unidos, "[]" (sin cursivas en el original), la única posibilidad restante era el apoyo del Gobierno del Brasil. Esto es pura especulación del Canadá, y no "pruebas firmes". Ni el Brasil ni el Canadá pueden afirmar si Embraer podía contar o no con [], ni si Embraer habría modificado o no sus prácticas haciendo una excepción en este caso en que se esforzaba especialmente para captar una venta.

El Canadá edifica lo que llama "pruebas firmes" apoyándolo en la premisa de que no podía disponerse de []. Ninguna prueba respalda ese supuesto. Además, el Canadá aduce que Embraer no podría haber tratado de financiar directamente la oferta a Air Wisconsin. Como señaló el Brasil en su respuesta a las preguntas 31 y 32 del Grupo Especial, es posible especular sobre lo que Embraer confiaba en hacer o habría hecho, pero eso ciertamente no es "prueba firme".

En tercer lugar, aunque tuvieran fundamento los argumentos del Canadá que aluden a alguna práctica general de Embraer de contar con apoyo gubernamental, sólo se trataría de una prueba circunstancial respecto de ese apoyo oficial para cualquier operación determinada, como la de Air Wisconsin; nunca sería una prueba "firme".

En cuarto lugar, las aseveraciones del Canadá sobre el apoyo del Gobierno del Brasil "en el contexto" de las campañas destinadas a la venta de aeronaves de transporte regional a SA Airlink y Japan Air Systems no se ajustan a los hechos. No existió absolutamente ningún apoyo del PROEX ni del BNDES en la operación de SA Airlink, ni se ha comprometido apoyo de ninguna clase a Embraer en la oferta a JAS por el PROEX ni por el BNDES.

única información que contiene esa carta es que Air Wisconsin apreciaba la oferta del Canadá como "no más favorable que la propuesta del Brasil en su totalidad".

⁹ Respuesta del Brasil a la pregunta 58 del Grupo Especial, 8 de agosto de 2001.

Por último, el Brasil desea hacer una puntualización sistémica de suma importancia. El criterio del Canadá sobre esta cuestión en general, y particularmente su respuesta a la pregunta 67 del Grupo Especial, se basan en el supuesto del Canadá de que pesa sobre el Brasil la carga de probar que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no tuvo apoyo del Gobierno del Brasil. El Canadá ha tratado de invertir totalmente los términos de la carga de la prueba en esta cuestión. El Grupo Especial debe rechazar esa tentativa del Canadá.

Toda la cuestión de si la oferta de Embraer a Air Wisconsin tuvo o no apoyo del Gobierno del Brasil únicamente adquiere pertinencia en estos procedimientos porque el Canadá ha alegado, por vía de excepción, que igualó la oferta del Brasil y, en consecuencia, está amparado por la "cláusula de resguardo" del segundo párrafo del punto k). La carga de la prueba respecto de esta excepción recae en el Canadá. El Canadá debe probar que la oferta de Embraer efectivamente tuvo el apoyo del Gobierno del Brasil; que el Canadá simplemente igualó las condiciones de ese apoyo; y que esa "igualación" está en conformidad con el Acuerdo SMC.

En lugar de eso, lo que ha hecho el Canadá es tratar de volcar sobre el Brasil la carga de probar que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no tuvo apoyo del Gobierno del Brasil. Por ejemplo, en su respuesta a la pregunta 67 el Canadá dice que "el Brasil no ha presentado pruebas de ninguna clase" de la hipótesis de que Embraer puede haber hecho []. Pero el Brasil no tiene por qué presentar prueba alguna de esa clase. El Brasil no hizo más que exponer algunas de las hipótesis imaginables para ilustrar el hecho de que, contrariamente a lo afirmado por el Canadá, el apoyo del Gobierno no era la única posibilidad para Embraer. El Canadá alega después que el Brasil no ha explicado por qué "habría de apartarse la oferta de Embraer a Air Wisconsin de su práctica" de apoyarse en alguna forma de ayuda gubernamental. Pero el Brasil, repitémoslo, no tiene que explicarlo. En realidad, el Brasil ha dicho que pueden existir varias explicaciones de la estrategia de Embraer, pero señalando específicamente que desconocía sus propósitos, expectativas o esperanzas. [].

El Canadá intenta desplazar la carga de la prueba haciéndola recaer en el Brasil, lo acusa después de no haber realizado esa prueba, y sobre esta base extrae la conclusión de que el Canadá tenía derecho, en consecuencia, a igualar la oferta de Embraer. El Grupo Especial debe rechazar la argumentación del Canadá. Pesa sobre el Canadá la carga de probar que la oferta de Embraer suponía un apoyo del Gobierno del Brasil. El Canadá tenía que "hacer todos los esfuerzos posibles para verificar"¹⁰ que la oferta de Embraer suponía un apoyo gubernamental antes de "igualarla" supuestamente; pero el Canadá ni siquiera intentó ponerse en comunicación con el Brasil. Ahora, el Canadá alega en lo esencial que ha presentado una prueba *prima facie* porque [], y porque Embraer antes obtenía "rutinariamente" el apoyo del Gobierno del Brasil. Ninguna de estas afirmaciones resiste el examen. El Canadá, por lo tanto, no ha cumplido su carga de probar la excepción que invocó. No existe ninguna prueba "seria" de que el Brasil suministró apoyo a Embraer para la operación con Air Wisconsin, y no puede existir porque el Brasil no proporcionó ni ofreció tal apoyo.

68. El artículo 25 de la Ley sobre IQ se refiere a las actividades de "exportación". ¿Existe una definición del término "exportación" en la Ley sobre IQ o en algún otro instrumento legislativo? En caso afirmativo, sírvanse facilitar los materiales correspondientes. ¿Significa el término "exportación" una exportación fuera de Quebec, o fuera del Canadá, o ambas cosas?

El término "exportación" se interpreta normalmente como referencia a la venta de bienes o servicios "por residentes de un país a residentes de otro, por lo general con pago en moneda extranjera"¹¹ o "para su traslado o envío al extranjero".¹² El Brasil entiende que los tribunales del

¹⁰ Acuerdo de la OCDE de 1998, párrafo a) del artículo 53.

¹¹ Walter Goode, *Dictionary of Trade Policy Terms*, Centro de Estudios Económicos Internacionales de la Universidad de Adelaide, 2ª edición, 1998, página 103.

¹² *Black's Law Dictionary*, 5ª edición (1979), página 520.

Canadá también han interpretado que "exportación" se refiere al traslado de bienes fuera del Canadá y no entre las provincias del país. Así, el Tribunal Supremo del Canadá ha declarado lo siguiente:

En términos generales, no cabe duda de que la exportación supone la idea de que determinados bienes se separan del conjunto de las cosas que pertenecen al país con el propósito de unirlos al conjunto de las cosas que pertenecen a un país extranjero. También supone la idea del transporte del bien exportado fuera de las fronteras del país con el fin de realizar ese propósito.¹³

Del mismo modo, se ha declarado por tribunales de Ontario han establecido que "exportación" se refiere a "la exportación fuera del Canadá", expresando lo siguiente:

"Exportar," en el uso comercial, significa enviar productos de cualquier clase de un país a otro. El significado principal de la palabra es "sacar de"; pero no se habla de una "exportación" de bienes de Toronto a Montreal, por ejemplo, aunque en el curso de su viaje el buque pueda pasar por lugares situados fuera de los límites del Canadá.¹⁴

Parece, pues, que los tribunales canadienses aplican la definición corriente del término. El Canadá reconoce que éste no está definido en los instrumentos legislativos del país. En consecuencia, el Grupo Especial debe presumir que rige la definición habitual.

La referencia del Canadá al Decreto 572-2000, dictado en aplicación de la Ley sobre IQ, también es inconducente. El hecho de que los redactores del Decreto hayan considerado necesario definir "exportación" precisando que significaba "fuera de Quebec" en ese Decreto en particular sólo indica que el término, cuando se emplea en otros lugares, como la propia Ley sobre IQ, tiene su significado normal de "fuera del país".

Por último, aun en el caso de que "exportación" sólo signifique "exportación fuera de Quebec", como señaló el Brasil en el párrafo 129 de su Segunda comunicación escrita, el requisito de la exportación de Quebec resulta equivalente a una exportación del Canadá. Si un gobierno establece que una parte de su territorio no habilita para la obtención de la subvención y alega que, debido a ello, la subvención no está supeditada a los resultados de exportación, lo probable es que no tarden en designarse muchos pequeños territorios parciales excluidos. Semejante resultado sería incompatible con la letra y el espíritu del Acuerdo SMC.

69. ¿Podrían los Decretos 572-2000 y 841-2000, sobre IQ, aplicarse en principio a la financiación de ventas de aeronaves de transporte regional de Bombardier?

El Brasil discrepa con la afirmación del Canadá de que "el Decreto 841-2000 no podría aplicarse a la financiación de aeronaves de transporte regional Bombardier porque sólo se aplica a las pequeñas empresas". El Canadá no presenta respaldo alguno de esta afirmación. No indica ninguna disposición del Decreto 841-2000 que limite su aplicación exclusivamente a las pequeñas empresas.

En realidad, el Decreto 841-2000 no contiene ninguna disposición que indique una limitación de su aplicación a las pequeñas empresas. El Decreto aprueba un "Programa de Asistencia Financiera a las Empresas". El artículo 1 del Programa, bajo el acápite "Objetivos", establece que el Programa tiene por finalidad fomentar el desarrollo económico de Quebec proporcionando asistencia financiera a las empresas dedicadas a actividades comerciales (*en accordant une aide financière aux*

¹³ *R. v. Carling Export Brewing and Malting Company*, [1930] 2 D.L.R. 725, página 733.

¹⁴ *Rex v. Gooderham and Worts Ltd.*, [1928] 3 D.L.R. 109.

entreprises qui exercent une activité commerciale"). No existe ninguna restricción referente al tamaño de las empresas.

Además, el artículo 2 establece que la asistencia se presta, en particular, para que se realicen proyectos de inversión, innovación tecnológica, desarrollo de mercados, etc. Tampoco aquí hay limitación alguna referente al tamaño de las empresas. El Brasil señala también que la definición de la expresión "desarrollo de mercados" (artículo 10 del anexo II del Programa) comprende el desarrollo de nuevos mercados fuera de Quebec, el fomento de las exportaciones a mercados actuales, la financiación de contratos y el suministro de garantías bancarias, actividades todas que son perfectamente aplicables a las operaciones de Bombardier.

Al mismo tiempo existen en el Decreto disposiciones que indican que no está limitado a las pequeñas empresas. Por ejemplo, en el artículo 19 del Programa se establece que el plazo máximo de la asistencia financiera prestada por *Garantie-Québec* es de 10 años, pero ese plazo máximo será de 15 años respecto de los *grandes proyectos de desarrollo de mercados* ("*projets majeurs de développement de marchés*"). Resulta difícil conciliar esta disposición con la afirmación de que sólo se presta asistencia a pequeñas empresas.

Por otra parte, ciertas disposiciones del Programa se refieren a situaciones en que la cuantía de la asistencia financiera podría ser considerable. Por ejemplo, el artículo 30 del Programa contempla los casos en que la asistencia financiera excede de 10 millones de dólares. Difícilmente pueden apoyar estas disposiciones la aseveración del Canadá de que el Decreto se aplica únicamente a las pequeñas empresas.

La única limitación relacionada con el tamaño de las empresas figura en el artículo 8 del Decreto, que restringe la asistencia financiera prestada a empresas de la "nueva economía" que empleen a menos de 100 personas y tengan un volumen de ventas anual inferior a 10 millones de dólares. Las empresas de la "nueva economía" se definen en el artículo 3 del anexo II como las empresas que actúan en varios sectores que incluyen el de la aeronáutica. Pero el artículo 8, que restringe la asistencia a empresas de la "nueva economía", lo hace *únicamente* respecto de "la realización de un proyecto de una nueva economía". *Nada* restringe la aplicación del Decreto a cualquier empresa de cualquier tamaño respecto de otras actividades que pueden recibir financiación, como los grandes proyectos de desarrollo de mercados, el desarrollo de nuevos mercados, la ampliación de mercados actuales, el suministro de garantías bancarias o la financiación de contratos, actividades todas que figuran enumeradas en el artículo 10 del anexo II.

Por último, el Brasil señala que el Decreto 841-2000 se dictó en junio de 2000. Apenas un mes antes se había dictado el Decreto 594-2000, que aprueba específicamente un programa de asistencia a las pequeñas empresas.¹⁵ No es fácil explicar, teniendo presente la aprobación, apenas un mes antes, de un Decreto que explícitamente se dirige a las pequeñas empresas, por qué habría de interpretarse que el Decreto 841-2000, que no contiene ninguna limitación referente al tamaño de las empresas, se aplica exclusivamente a las pequeñas.

La respuesta del Canadá respecto del Decreto 572-2000 no es más convincente. El Decreto 572-2000 promueve las inversiones y el empleo en Quebec autorizando a IQ para prestar apoyo financiero destinado a estimular a las empresas a realizar proyectos de inversión y exportación e impulsar el surgimiento de nuevos proyectos (artículo 1, "Objetivos"). El Decreto prevé específicamente, en particular, la asistencia financiera para proyectos por más de 10 millones de dólares (párrafo a) del artículo 6) y el suministro de créditos y garantías de préstamo a compradores situados fuera de Quebec para la compra de bienes y servicios. En su respuesta, el Canadá reconoce que esta medida podría utilizarse para financiar la venta de aeronaves Bombardier; pero afirma que el

¹⁵ *Décret 594-2000, 17 mai 2000, concernant la mise en place du Programme de financement des petites entreprises* (Prueba documental BRA-74).

Decreto 572-2000 "no se presta para la financiación de ventas de aeronaves de transporte regional" debido a "una limitación referente al contenido originario de Quebec y otras restricciones".

Como indica el Canadá, la limitación referente al contenido originario de Quebec exige que las garantías de préstamo no excedan de un 75 por ciento del contenido originario de Quebec de los productos exportados. Pero el Canadá no explica por qué esta limitación hace que el Decreto "no se preste para la financiación de ventas de aeronaves de transporte regional" canadienses. El Canadá no especifica en qué consisten las "otras restricciones" por las que el Decreto "no se presta" para la financiación de aeronaves de transporte regional. Por último, el Canadá afirma que el Decreto no ha sido empleado para financiar aeronaves de transporte regional. Es posible, pero eso no quita que el Decreto pueda emplearse con ese fin en el futuro.

70. El Canadá ha informado al Grupo Especial de que se han otorgado garantías de acciones por empresas de fabricación de motores como Rolls-Royce, GE y Pratt & Whitney. ¿Tiene conocimiento el Canadá de otros casos en que se hayan suministrado garantías de acciones en relación con operaciones sobre aeronaves de transporte regional? Por ejemplo: ¿se combinan EETC con garantías de acciones? Si no existe ningún mercado de garantías de acciones fuera de IQ y las empresas fabricantes de motores, ¿cómo debe determinar el Grupo Especial si las garantías de acciones suministradas por IQ otorgan o no un beneficio? ¿Tiene pertinencia a este respecto el párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC?

El Canadá no controvierte directamente, en su declaración de 31 de julio ante el Grupo Especial, el argumento del Brasil de que en el mercado no se dispone de garantías de acciones. Tampoco controvertió el Canadá ese argumento, ni presentó pruebas en contrario, cuando debió hacerlo: en su escrito de réplica en la segunda reunión del Grupo Especial. Tardíamente, el 8 de agosto, el Canadá presenta informaciones de las que afirma que constituyen "una prueba clara de la existencia de un mercado del sector privado para la transferencia de riesgos en forma *similar* a las garantías suministradas por IQ" (sin cursivas en el original). Según el Canadá, "En realidad, se dispone en el mercado de instrumentos financieros *similares* a las garantías de acciones de IQ" (sin cursivas en el original).

Sin embargo, el Canadá no alega que Embraer hubiera podido encontrar, a ningún precio, una garantía igual a la ofrecida por IQ. Y es aún más importante que, incluso respecto de las garantías que según sostiene son "similares", el Canadá guarda un notable silencio acerca de su precio.

La Prueba documental CDA-74 pretende mostrar una garantía de acciones ofrecida [] por un asegurador privado. Pero esa garantía sólo corresponde al [] por ciento del precio de la aeronave durante [] meses, [], ni al [] por ciento durante [] años como en la garantía que el Canadá suministró a Air Wisconsin a través de IQ. Es más: a pesar de que se trataba de una operación de [], el Canadá suprimió de la prueba documental las primas del seguro. De este modo es imposible determinar la relación entre las primas cobradas por esta garantía y la prima aparente del [] por ciento cobrada por IQ.

Este documento, que tiene fecha del 21 de febrero de 2001, estaba obviamente al alcance del Canadá antes de la preparación de su comunicación al Grupo Especial. Es de lamentar que el Canadá haya creído del caso no presentar este documento como prueba documental con su primera comunicación escrita, ni con la segunda, lo que habría dado ocasión al Grupo Especial y al Brasil para discutirlo en una reunión del Grupo Especial y, tal vez, consultar al Canadá sobre las primas.

El Canadá alega que su Prueba documental CDA-75 muestra "que los fabricantes de aeronaves pueden crear mecanismos de financiación innovadores, que giran en torno del riesgo y la retribución". Sin duda; pero tampoco esta prueba documental se refiere más que a un [] por ciento [], y no revela el costo de esa garantía.

La Prueba documental 76 del Canadá consiste en cartas de dos corredores de seguros que afirman que existe un mercado de garantías de acciones firmemente establecido. Pero al margen de sus aseveraciones no ofrecen prueba alguna para contradecir la Prueba documental BRA-50, que indica lo contrario, y por añadidura no mencionan las primas de las garantías.

Por último el Brasil desea señalar que ninguna de estas pretendidas garantías de acciones revela la *calidad* de la garantía ofrecida. Recordará el Grupo Especial que Embraer tropezó con dos dificultades en su competencia con el Canadá respecto de las garantías de acciones: 1) que el Canadá ofreció una garantía del [] por ciento frente []; 2) que la calificación crediticia superior de Quebec daba más valor a su garantía que la de Embraer para los inversores en capital accionario. Para acreditar que no hizo más que "igualar" la oferta de Embraer, el Canadá tendría que probar que, a cambio de la misma prima recibida por Quebec, Embraer habría podido [] en el mercado [] que para los inversores en capital accionario tuviera un valor equivalente. El Canadá no lo ha hecho.

71. Con referencia al párrafo 105 de la declaración oral del Brasil de 31 de julio de 2001, sírvanse aclarar las fechas de la operación de Air Nostrum.

Las aclaraciones del Canadá no influyen en modo alguno en el hecho de que el apoyo prestado para la operación de Air Nostrum por la EDC (Cuenta Mercantil y Cuenta del Canadá) e IQ se prestó en condiciones inferiores al nivel de mercado.

72. Sírvanse formular sus observaciones sobre el párrafo 135 de la segunda comunicación escrita del Brasil.

En su respuesta a la pregunta 72, el Canadá afirma que "ha presentado la totalidad de la documentación existente" acerca del examen por IQ de las operaciones con Mesa, Midway, Air Littoral, ACA y Air Nostrum. Esta respuesta resulta sumamente sospechosa a la luz de las respuestas y la documentación contradictorias que el Canadá ha presentado al Grupo Especial en relación con la venta a Air Nostrum. El Brasil pide que el Grupo Especial examine los argumentos que siguen

El 29 de junio de 2001 el Grupo Especial pidió al Canadá, en su pregunta 14, que facilitara "detalles completos sobre las condiciones" del apoyo prestado por IQ para determinadas ventas de aeronaves, y "toda la documentación referente al examen de esas operaciones por IQ". El 6 de julio de 2001 el Canadá respondió, en parte, declarando firmemente que IQ sólo había intervenido en el negocio de Air Nostrum en cuanto suministró "una 'garantía de acciones' para un máximo del [] por ciento del precio de venta de las aeronaves". Sin embargo, esta afirmación se contradice con el resumen de la operación de Air Nostrum que figura en la Prueba documental CDA-64, documento que el Canadá retuvo hasta el 26 de julio de 2001.

La Prueba documental CDA-64 contiene un gráfico titulado "*Détails du financement*". En ese gráfico se resumen las condiciones del apoyo de IQ para el negocio de Air Nostrum y se indica que Air Nostrum haría []. De este modo, la Prueba documental CDA-64 indica que, contrariamente a la afirmación del Canadá de que sólo había suministrado una "garantía de acciones", IQ financió en realidad una parte importante de la operación de Air Nostrum a través de CQC (que, desde luego, pertenece conjuntamente a IQ y Bombardier).

En lugar de aclarar esta contradicción al Grupo Especial, el Canadá se limita ahora a afirmar que la Prueba documental CDA-64 "no correspondía a las condiciones definitivas de la garantía proporcionada por IQ". En su lugar, el Canadá presenta ahora, en su respuesta a la pregunta 71, un documento nuevo, la Prueba documental CDA-77, de fecha 18 de junio de 1998. Afirma el Canadá que este documento contiene "la recomendación definitiva y el resumen de la operación" correspondiente a Air Nostrum. El gráfico "*Détails du financement*" presentado con la Prueba documental CDA-77 indica que los porcentajes que figuran en la Prueba documental CDA-64 se

modificaron. El nuevo gráfico sigue mostrando que [] otorgaron créditos por un [] por ciento del "*montant financé*", pero los porcentajes cambian del siguiente modo: CQC (25 por ciento), Cuenta del Canadá de la EDC (17 por ciento) y Cuenta Mercantil de la EDC [].¹⁶ Además, la Prueba documental CDA-77 indica que la garantía propia de SDI/IQ era del [] por ciento de la operación, y no del [] por ciento.

Los porcentajes y las condiciones que figuran en la Prueba documental CDA-77 sólo difieren levemente de la Prueba documental CDA-64; pero el Brasil señala que difieren considerablemente de los que figuran en la respuesta del Canadá a la pregunta 14. Sin embargo, resulta extremadamente perturbador el hecho, en sí mismo más importante, de que la Prueba documental CDA-77 haya aparecido a esta altura tan tardía del litigio, y siembra la duda sobre la afirmación del Canadá de que "ha presentado la totalidad de la documentación existente acerca del examen" de esta y otras operaciones de IQ. Afirma el Canadá que "no había tenido conocimiento anteriormente de la existencia" de la Prueba documental CDA-77. En ese caso resulta forzoso plantearse si los documentos presentados por el Canadá acerca de IQ efectivamente representan o no las recomendaciones definitivas respecto de las operaciones con Mesa, Midway, Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum. Así ocurre en especial en vista de la declaración inicial del Canadá, en su respuesta a la pregunta 14, de que IQ sólo suministró a Air Nostrum "una garantía de acciones". En consecuencia, el Brasil pide al Grupo Especial que haga una inferencia desfavorable y presuma la existencia de otros documentos que indican el otorgamiento de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación.

Preguntas adicionales dirigidas a las partes después de la segunda reunión del Grupo Especial (15 de agosto de 2001)

74. Sírvanse formular sus observaciones sobre la afirmación del Brasil (en su respuesta a la pregunta 56) de que con la oferta de Bombardier se habrían efectuado "pagos semestrales considerablemente menores" que con la oferta de Embraer. Sírvanse calcular el importe de los pagos semestrales con ambas ofertas, suponiendo en las dos una cuantía de préstamo de mil millones de dólares y un interés del 6 por ciento anual. Sírvanse adoptar también el supuesto, en el caso de la oferta de Embraer, [].

La respuesta del Canadá muestra que no existe equivalencia entre las condiciones de financiación de la oferta de Embraer y la oferta de Bombardier y el Canadá. Según interpreta el Brasil la pregunta del Grupo Especial, la hipótesis tiene por objeto dilucidar si las condiciones de financiación de las dos ofertas son o no diferentes. La conclusión del Canadá según la cual "es imposible comparar directamente pagos semestrales correspondientes a las dos ofertas sobre la base de los supuestos que propone el Grupo Especial" es, en realidad, un reconocimiento de que la oferta de Embraer y la de Bombardier y el Canadá son diferentes. Hay otro reconocimiento de este hecho en los resultados de los cálculos de [] en su modelo []. Como señala el propio Canadá, el modelo muestra "perfiles muy diferentes en el reembolso conforme a las dos ofertas". Esto contradice por completo la posición anterior del Canadá, según la cual las dos ofertas eran equivalentes. Por otra parte, en su respuesta a esta pregunta el Canadá no ha refutado los argumentos del Brasil de que con la oferta de Bombardier se habrían efectuado pagos semestrales considerablemente menores que con la oferta de Embraer.

75. Con referencia a la respuesta del Canadá a la pregunta 67 de Grupo Especial, ¿estima el Canadá que una demostración de la "posibilidad", la "probabilidad" o las "expectativas" de apoyo futuro del Gobierno del Brasil bastaría para cumplir el elemento jurídico de "apoyo

¹⁶ El hecho de que las tres entidades proporcionaron apoyo mediante créditos se confirma por la disposición incluida en la Prueba documental CDA-77 sobre el "[]". Esa disposición menciona el apoyo de cada una de las tres entidades calificándolo como crédito.

oficial" previsto en el Acuerdo de la OCDE en relación con las disposiciones sobre la "igualación"?

El Canadá reconoce que el artículo 53 del *Acuerdo de la OCDE* obliga a los Participantes a "realizar todos los esfuerzos posibles para verificar" si recibe apoyo oficial una oferta que el Participante se proponga igualar. El Canadá no realizó "todos los esfuerzos posibles" para verificar si la oferta de Embraer a Air Wisconsin recibía o no apoyo oficial del Gobierno del Brasil. Hacer "todos los esfuerzos posibles" habría supuesto consultar efectivamente al Brasil. Si el Canadá simplemente lo hubiera preguntado al Brasil, habría descubierto que ni Embraer ni Air Wisconsin recibían apoyo gubernamental brasileño.

El Canadá ha dicho que habría sido inútil preguntar al Brasil si la oferta de Embraer tenía o no apoyo oficial brasileño, porque "el Brasil sigue negando, aún hoy, su participación en la oferta a Air Wisconsin".¹⁷ Es verdad. El Brasil "sigue negando su participación en la oferta a Air Wisconsin" precisamente porque no la tuvo, y el Canadá no ha presentado prueba alguna de lo contrario. Según la lógica que aplica el Canadá, tiene derecho a partir de un supuesto erróneo porque la averiguación habría revelado una verdad desagradable. La obligación de "realizar todos los esfuerzos posibles para verificar" carecería de todo contenido si sólo exigiera al Canadá procurar la verificación en fuentes que le aseguren la respuesta que desea recibir.

76. En su respuesta a la pregunta 67 del Grupo Especial, el Canadá dice que "resulta sencillamente inverosímil que []. ¿Significa esto que Embraer ofreció condiciones de financiación de las que no podía disponerse en el "mercado"? En caso afirmativo, ¿podía emplearse la oferta de Embraer como "punto de referencia de mercado" para determinar la cuestión del "beneficio"? Sírvanse explicarlo.

En su respuesta a la pregunta 76 del Grupo Especial, el Canadá vuelve a repetir su afirmación de que "la oferta de Embraer habría de contar con apoyo del Gobierno del Brasil". La única respuesta que realmente da el Canadá a la pregunta del Grupo Especial es que "la única posibilidad" distinta del apoyo gubernamental brasileño, "por improbable que sea, es que se hubiera organizado [], la cual, "por definición sería en condiciones existentes en el mercado". El Canadá no añade ninguna otra explicación.

Como explicó antes el Brasil en sus observaciones sobre la respuesta del Canadá a la pregunta 56 del Grupo Especial, Embraer ofreció a Air Wisconsin [].¹⁸ Por otra parte, en su respuesta a la pregunta 31 del Grupo Especial¹⁹ y en su Segunda comunicación²⁰, el Brasil ha señalado que Embraer podría haber [] por diversas razones. Pero lo que cuenta es que el Canadá no puede acreditar que la oferta de Embraer es equivalente al nivel de mercado.

El Canadá pretende crear en su propio beneficio una situación en que nunca pueda perder. Tuviera o no la oferta de Embraer el apoyo del Gobierno del Brasil, la posición del Canadá le da la victoria siempre: en un caso "igualó la oferta"; en el otro, no se otorgó beneficio. El Canadá desconoce simplemente el hecho de que, como claramente lo dijo el Ministro Tobin, el Tesoro canadiense ayudó a Bombardier a ofrecer condiciones que de otro modo no habría podido lograr en el mercado.

¹⁷ Segunda comunicación escrita del Canadá, 13 de julio de 2001, párrafo 92.

¹⁸ Véase la Prueba documental BRA-56. De conformidad con el artículo 16 de los procedimientos de trabajo de los grupos especiales, el Brasil solicita que en la versión de esta comunicación que figure como anexo del informe del Grupo Especial se excluya la información puesta entre corchetes en esta nota y en el correspondiente párrafo del texto.

¹⁹ Respuestas del Brasil a las preguntas del Grupo Especial, 6 de julio de 2001.

²⁰ Segunda comunicación del Brasil, 13 de julio de 2001, párrafo 106.

ANEXO A-17

OBSERVACIONES DEL BRASIL SOBRE LA RESPUESTA DEL CANADÁ A LA DECLARACIÓN ORAL HECHA POR EL BRASIL EN LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(20 de agosto de 2001)

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. Introducción	A-201
II. Las objeciones del Canadá al método del Brasil son improcedentes.....	A-202
A. El Brasil simplemente aplicó el propio método del Canadá a la financiación de la EDC	A-202
B. El Canadá se basa en los márgenes del EETC como puntos de referencia del mercado.....	A-204
C. El Brasil también demostró que los precios de la EDC eran inferiores a los márgenes de los valores industriales generales.....	A-208
D. Las objeciones del Canadá contra la metodología del Brasil son contradictorias.....	A-208
E. Las otras fuentes de precios de la EDC tampoco merecen confianza	A-209
III. El método del Canadá para atribuir calificaciones crediticias no es digno de confianza y exagera las calificaciones.....	A-210
A. <i>LA Encore</i> como instrumento objetivo no merece ninguna confianza	A-210
B. Las calificaciones crediticias que hace la EDC de sus clientes son considerablemente exageradas	A-211
IV. Transacciones específicas.....	A-213
A. Atlantic Southeast Airlines.....	A-213
B. Atlantic Coast Airlines.....	A-213
C. Air Nostrum.....	A-214
D. Kendell Airlines	A-214
V. Investissement Québec.....	A-215
VI. Conclusión	A-217

I. Introducción

1. La presente comunicación contiene observaciones sobre la comunicación del Canadá, del 13 de agosto de 2001, titulada "Respuesta del Canadá a los nuevos argumentos contenidos en la segunda Declaración oral del Brasil".¹ Como se explicó anteriormente al Grupo Especial, el Brasil no considera que su segunda Declaración oral, pronunciada el 31 de julio de 2001 contenía argumentos o información nuevos. Por el contrario, en la segunda reunión del Grupo Especial, el Brasil simplemente aplicó las pruebas relativas a la medida del mercado proporcionada por el Canadá en anteriores declaraciones en estas actuaciones y en las de *Brasil - Aeronaves*, a la información proporcionada por el Canadá en sus respuestas a las preguntas del Grupo Especial formuladas el 26 de julio de 2001.

2. En el breve tiempo disponible entre la presentación de los datos del Canadá y la segunda reunión del Grupo Especial, el Brasil pudo elaborar sustitutivos razonables de las condiciones de financiación que habrían estado disponibles en el mercado en el momento de cada transacción canadiense considerada. Sea cual fuere el punto de referencia utilizado por el Brasil, la financiación del Canadá estaba por debajo del punto de referencia del mercado. En algunos casos, el Brasil también demostró que la financiación del Canadá se facilitaba a tipos inferiores al tipo de interés comercial predominante utilizado como referencia (el tipo "CIRR") establecido en el marco del *Acuerdo de la OCDE relativo a las directrices para los créditos a la exportación concedidos con apoyo oficial* (el "*Acuerdo de la OCDE*"). Además, el Brasil demostró que las calificaciones de los riesgos crediticios asignadas por el Canadá a varios clientes de Bombardier no eran compatibles con las propias declaraciones del Canadá relativas a la solvencia de las compañías aéreas y a las calificaciones publicadas en los principales organismos de calificación del riesgo crediticio.

3. En su respuesta, como cabía prever, el Canadá refuta los puntos de referencia sustitutivos del Brasil aduciendo que son imperfectos y sigue defendiendo sus prácticas de financiación por considerarlas conformes a los principios comerciales. No obstante, como el Brasil explica más adelante, el Canadá no ha justificado la calificación del riesgo crediticio que atribuye a sus clientes, no ha demostrado que se basa en estimaciones objetivas del mercado al proporcionar créditos a la exportación con apoyo oficial y no rebate la prueba del Brasil según la cual las transacciones particulares se financiaron a tipos inferiores a los del mercado.

4. En el párrafo 5 de su respuesta, el Canadá afirma que la fijación de precios en las ofertas de financiación de aeronaves constituye "un ejercicio altamente técnico y especializado que exige considerar objetiva y subjetivamente muy numerosos factores". Ello es indudablemente cierto, pero ni la complejidad de la cuestión ni la subjetividad del Canadá en este ejercicio suponen que quede excluida esta cuestión de la competencia del Grupo Especial. Pese a la complejidad de la materia, hay reglas que observar. El Brasil señala que el Canadá es un participante en el *Acuerdo de la OCDE*, cuerpo de normas negociadas e incorporadas en el Acuerdo SMC, con la finalidad expresa de reglamentar esta materia. El Brasil observa también que al impugnar los programas PROEX del Brasil, a veces en forma satisfactoria, el Canadá no tuvo en cuenta que dado el carácter técnico y especializado de la financiación de aeronaves no podía aducir que el Brasil proporcionaba financiación claramente por debajo de los tipos de referencia observados en el mercado. Además, el Canadá nunca sugirió que la consideración subjetiva por el Brasil del gran número de factores en juego fuese de algún modo pertinente a la cuestión.

5. El Canadá afirma que el Brasil pide al Grupo Especial que utilice el juicio del Brasil sobre estas cuestiones en lugar del juicio del Canadá. Por el contrario, el Brasil pide al Grupo Especial que se valga de su juicio propio en lugar de la consideración subjetiva del Canadá de "muy numerosos

¹ La comunicación del Canadá se cita en adelante como "Respuesta del Canadá" o "Respuesta del Canadá de 13 de agosto".

factores", para determinar si el Canadá ha cumplido las normas que negoció y si ha estado atento al aplicarlas contra el Brasil. Por los motivos explicados *infra*, la comunicación del Canadá del 13 de agosto de 2001 no refuta la demostración efectuada por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial en el sentido de que el Canadá no había cumplido esas normas al proporcionar un apoyo oficial a la financiación de la exportación en condiciones por debajo de las del mercado.

II. Las objeciones del Canadá al método del Brasil son improcedentes

A. El Brasil simplemente aplicó el propio método del Canadá a la financiación de la EDC

6. El Canadá afirma que la impugnación por el Brasil de la fijación de los precios efectuada por la EDC se basaba en métodos "fundamentalmente equivocad[os]". Sin embargo, pese a los desmentidos del Canadá, la declaración del Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial se basó en gran parte en las pruebas del propio Canadá relativas al mercado y, por añadidura, reflejó con exactitud la prueba del Canadá.

7. En los párrafos 21 a 25, el Canadá objeta la utilización por el Brasil de los mismos puntos de referencia anteriormente utilizados por el Canadá para impugnar el programa PROEX II del Brasil. Como el Canadá señala en el párrafo 22; ha empleado esos puntos de referencia para demostrar que "el tipo ofrecido en el marco del PROEX II, el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más 20 puntos básicos, no se podía obtener en el mercado". En los párrafos 47 a 50 de su declaración de 31 de julio al Grupo Especial, el Brasil utilizó esos puntos de referencia para demostrar que conforme a la propia medida del Canadá, la financiación proporcionada por la Corporación EDC y la Cuenta del Canadá, y el Programa IQ, tampoco están disponibles en el mercado.

8. El Canadá objeta a la calificación de indicativos del mercado que da el Brasil a los tipos empleados por el Canadá. Conforme al Canadá, no estaba utilizando esos tipos en el asunto *Brasil - Aeronaves* para establecer "un límite rígido para el mercado internacional de financiación de aeronaves".² Esto no es verosímil. Como se ilustra en una prueba documental del Canadá en el asunto *Canadá - Aeronaves* reproducida como Prueba documental BRA-64, el Canadá utilizaba tipos de financiación obtenidos por otras compañías aéreas para demostrar que la referencia de los Bonos del Tesoro + 20 puntos básicos del PROEX II *siempre* estaría "masivamente *por debajo* del mercado". Para lograrlo, y en forma verosímil, el Canadá debía demostrar la medida en la cual los tipos de financiación del mercado estarían *siempre* "masivamente" *por encima* de los Bonos del Tesoro + 20 puntos básicos. El propósito del Canadá al utilizar esos tipos de financiación del mercado era dar credibilidad a su argumento mostrando *precisamente dónde se situaba efectivamente el mercado*. El Grupo Especial al parecer consideró el argumento del Canadá tanto válido como convincente, puesto que constató que el programa PROEX II no respetaba el "límite rígido" que debía servirle de medida en opinión del Canadá.

9. Es perfectamente procedente que el Brasil utilice ahora esos mismos tipos como un medio (entre otros varios presentados por el Brasil en su declaración del 31 de julio al Grupo Especial) de demostrar que la financiación del Canadá es más favorable que la del mercado.

10. Después el Canadá critica dos aspectos concretos de la argumentación del Brasil. En primer lugar, objeta la cita que hace el Brasil de la declaración del Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves*, según la cual las compañías aéreas representativas con calificaciones de riesgo crediticio de AAA a BBB- deberían pagar márgenes de hasta 250 puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos. El Brasil, no obstante citó directamente una comunicación del Canadá que dice lo siguiente: "en diciembre de 1999 una muestra representativa de compañías aéreas que

² Respuesta del Canadá, párrafo 22.

operaban en el mercado estadounidense obtuvieron una financiación que estaba entre 110 y 250 puntos básicos por encima del tipo de interés de los Bonos del Tesoro".³

11. El Canadá parece objetar la afirmación del Brasil según la cual al referirse el Canadá a las compañías aéreas "representativas", no hacía referencia a las compañías con calificaciones de riesgo crediticio comprendidas entre AAA y BBB-. Sin embargo, al afirmar que una "muestra representativa de compañías aéreas que operaban en el mercado estadounidense obtuvieron una financiación que estaba entre 110 y 250 puntos básicos por encima del tipo de interés de los Bonos del Tesoro", el Canadá se refería al gráfico que ha sido incluido como Prueba documental BRA-64. Ese gráfico comprende a American Airlines, cuya calificación entonces era BBB-, descrita por el Canadá en la primera reunión de este Grupo Especial como una de las compañías aéreas estadounidenses "más solventes". Supuestamente las otras compañías aéreas que no figuraban entre las "más solventes" habrían tenido márgenes aún superiores.

12. El Canadá afirma seguidamente que "no adujo que las compañías aéreas con calificación elevada tuvieran que pagar el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más 125 puntos básicos o más".⁴ Esto simplemente no es cierto. En realidad, el argumento del Canadá era aún más contundente. De hecho el Canadá afirmó que "la compañía aérea no soberana *mejor clasificada*", que era entonces British Airways, debía pagar el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos "+105-120 puntos básicos (+125-150 para las aeronaves regionales)."⁵ No sólo las compañías aéreas con calificación elevada, sino las compañías aéreas *mejor clasificadas*, tendrían así que pagar el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos +125 a 150 puntos básicos para financiar la aeronave regional. Todas las demás compañías aéreas hubieran tenido entonces márgenes superiores.

13. El Canadá alega ahora, no obstante, que de ninguna manera pudo querer decir lo que dijo, puesto que también alegó en el asunto *Brasil - Aeronaves* (asimismo en el gráfico que figura adjunto como Prueba documental BRA-64), que American Airlines, calificada entonces con un riesgo BBB-, pagaba el tipo de los Bonos del Tesoro + 111 puntos básicos.⁶ Según el Canadá, ello demuestra que una compañía aérea calificada en un nivel inferior al de compañía aérea "mejor clasificada" estaría en condiciones de obtener financiación por debajo del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + 125 a 150 puntos básicos. Sin embargo, el Canadá omite señalar que el promedio ponderado del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + 111 puntos básicos pagado por American se aplicaba a las *grandes aeronaves, en lugar de las aeronaves regionales*. Concretamente, el Canadá citaba la financiación por American de la compra de dos Boeing 777-200, tres 767-300, y diez 737-800.⁷ El propio Canadá declaró que la financiación de aeronaves regionales exige de 20 a 30 puntos básicos adicionales. De esa forma, para la compra de una aeronave regional, American, en su calidad de compañía aérea con calificación BBB-, habría pagado el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + 131 a 141 puntos básicos. Por consiguiente, hay una leve incoherencia entre los márgenes del Canadá correspondientes al tipo de los Bonos del Tesoro + 125-150 puntos básicos para

³ Declaración del Brasil del 31 de julio al Grupo Especial, párrafo 48, *en que se cita a Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, documento WT/DS46/RW (adoptado con modificaciones por el Órgano de Apelación el 4 de agosto de 2000), anexo I-5, párrafos 10 y 11.

⁴ Respuesta del Canadá, párrafo 24.

⁵ WT/DS46/RW, anexo I-2, Escrito de réplica del Canadá, 17 de enero de 2000, párrafo 51, nota 26 (sin cursivas en el original).

⁶ Respuesta del Canadá, párrafo 24.

⁷ WT/DS46/RW, Anexo I-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, 3 de febrero de 2000, respuesta a la pregunta 11.

British Airways (calificada BBB+) y el tipo de estos Bonos +131-141 puntos básicos para American Airlines con una calificación inferior (BBB-). Pese a esta incoherencia, el Canadá sostuvo que cualquier compañía aérea que no figurase entre las "más solventes" debería pagar márgenes superiores a 150 puntos básicos con respecto al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos para la financiación de aviones de reacción regionales en enero de 2000. El Brasil señala que los márgenes industriales proporcionados en la Prueba documental BRA-68 indican que el margen para una calificación de BBB- en enero de 2000 era de aproximadamente 160 puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos.

B. El Canadá se basa en los márgenes del EETC como puntos de referencia del mercado

14. Las objeciones del Canadá a la utilización que hace el Brasil de los márgenes de los certificados EETC tampoco son convincentes. El Canadá sugiere que el Brasil utilizó los EETC "como único punto de referencia" para determinar los precios en el sector de las aeronaves regionales.⁸ Esto es sorprendente puesto que, como explicó el Brasil, el Canadá mismo se había basado anteriormente en los EETC como representativos de los tipos del mercado para las transacciones de aeronaves regionales.⁹ Por consiguiente, el 2 de marzo de 2001, el Canadá dijo al segundo Grupo Especial sobre el asunto *Brasil - Aeronaves - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, que:

1. Como se indica en la Morgan Stanley Dean Witter Market Update (el "informe MSDW"), que figura en anexo, la compañía aérea con la mejor calificación crediticia (es decir, el riesgo más bajo) es American Airlines, cuya deuda se cotiza actualmente entre 135 y 200 puntos básicos por encima de los tipos del Tesoro. Esto es, incluso en el punto más bajo de la compañía aérea de menor riesgo, el margen de 135 puntos básicos sigue siendo 35 puntos básicos superior a un tipo conseguido al tipo CIRR solamente.

2. El margen entre el CIRR y los tipos del mercado es superior -en algunos casos muy superior- para otras compañías aéreas menos solventes. Como muestra el informe MSDW, el margen pagado por una compañía aérea por encima de los tipos del Tesoro de los Estados Unidos pueden llegar a los 500 puntos básicos. Por lo tanto, incluso si se compara el PROEX III con los tipos de mercado -sin tener en cuenta otras condiciones-, el PROEX confiere una ventaja importante.¹⁰

15. El informe MSDW a que se refiere el Canadá es por cierto el informe que muestra los márgenes para los certificados EETC, en que el Brasil basó los gráficos de las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-66. En esas actuaciones, el Canadá también afirmó que:

1. Como el Canadá ha analizado en los párrafos 78 y 79 de su Primera comunicación, los márgenes de financiación exigidos a las compañías aéreas en la compra de aeronaves de transporte regional (como se señaló en el informe MSDW, Prueba documental CDA-17) exceden considerablemente del margen del CIRR en

⁸ Respuesta del Canadá, párrafo 34.

⁹ El Brasil, por cierto, no utilizó los EETC "como único punto de referencia". El Brasil remite al Grupo Especial a los párrafos 46 a 61 de la Declaración del Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, de 31 de julio de 2001, en lo que respecta a la metodología del Brasil.

¹⁰ *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, documento WT/DS46/RW/2 (26 de julio de 2001), anexo I-1, Primera comunicación del Canadá, 2 de marzo de 2001, párrafos 78 y 79.

dólares de los Estados Unidos (un margen de 100 puntos básicos por encima del promedio correspondiente de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos). Los márgenes señalados en el informe MSDW corresponden a certificados Enhanced Equipment Trust Certificates (EETC). Los EETC son una forma de financiación garantizada que tiene varios tramos con un grado variable de derecho de prioridad sobre la aeronave. A cada tramo le corresponde una calificación que refleja la prioridad del derecho sobre la aeronave, así como otras mejoras de la calidad del crédito destinadas a reducir el riesgo. Como consecuencia de estas características que reducen el riesgo, los EETC son tramos que normalmente tienen una calificación muy superior a la de las deudas no garantizadas de las compañías aéreas. Esto permite que las compañías aéreas (especialmente aquellas que tienen calificaciones crediticias más bajas) consigan condiciones crediticias globales más favorables en la financiación de aeronaves. El coeficiente inicial del préstamo respecto al valor de los tramos de EETC de calificación más alta es generalmente bastante más bajo que el 70 por ciento del valor normal de mercado inicial, lo que reduce el perfil de financiación correspondiente a los EETC en comparación con el apoyo del PROEX III. *En su Primera comunicación, el Canadá hace referencia a un tramo de EETC de American Airlines, de 135 puntos básicos por encima de los tipos del Tesoro de los Estados Unidos. Al ser el tramo de EETC con una clasificación más alta, para una de las compañías aéreas estadounidenses de más elevada clasificación, este tramo de EETC es un punto de referencia relativamente moderado en comparación con los márgenes que se requieren en la financiación de aeronaves de transporte regional, ya que sigue siendo 35 puntos básicos más alto que el conseguido al tipo CIRR solamente. Es evidente que un prestamista otorgará a un prestatario una ventaja importante si, al ofrecer financiación al tipo CIRR, puede ofrecer a un prestatario menos solvente el mismo tipo de interés bajo que el aplicado a los más solventes.*¹¹

Por consiguiente, en abril de ese año, el Canadá consideró que el valor de los tramos de EETC de calificación más alta era "un punto de referencia relativamente moderado en comparación con los márgenes que se requieren en la financiación de aeronaves de transporte regional". Ahora que sus propias transacciones se miden con esta norma, el Canadá no obstante califica la utilización de este punto de referencia de "fundamentalmente equivocado". Por consiguiente, en el párrafo 36 de su respuesta, el Canadá objeta la utilización por el Brasil de los márgenes de la media ponderada de todos los tramos de una emisión de EETC. Dado que el Canadá ha sostenido anteriormente que el tramo de más elevada clasificación (con el margen más bajo) era "moderado", no había motivo para pensar que la utilización por el Brasil de márgenes medios ponderados condujese en modo alguno a una comparación no equitativa.

16. El Canadá afirma asimismo que el Brasil utilizó un promedio ponderado de todas las emisiones de EETC para un determinado año. Sin embargo, como el Brasil explicó en su comunicación de datos fuente, los gráficos en la Prueba documental BRA-65 no se basaban en los promedios de un año particular, sino en los márgenes en que se negociaban otros EETC en el mercado en el mes en que la EDC ofreció o proporcionó financiación. Conforme a esa medida, la financiación de la EDC se situaba sistemáticamente por debajo de los márgenes en que se negociaban los EETC en ese mes. La Prueba documental BRA-66, facilitada como comprobación¹², consideró los márgenes medios de todos los EETC negociados en ese mes, y llegó a conclusiones similares.

¹¹ WT/DS46/RW/2, anexo A-3, Exposición oral del Canadá (4 de abril de 2001), párrafo 88 (sin cursivas en el original).

¹² Véase la Declaración del Brasil de 31 de julio a la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 66.

17. En la primera reunión de este Grupo Especial, celebrada el 27 de junio de 2001, el Canadá se siguió basando en los márgenes de los EETC para cuestionar la veracidad de la afirmación del Brasil sobre las condiciones de la oferta de Embraer a Air Wisconsin. El Canadá adujo que "los márgenes diferenciales que generalmente se exigen a las líneas aéreas que compran aeronaves de transporte regional superan en mucho el CIRR en dólares de los Estados Unidos. Incluso a las líneas aéreas estadounidenses con la más alta calificación crediticia, como American, se les exige sistemáticamente que paguen tipos de interés significativamente superiores al CIRR cuando se financian sus compras de aeronaves, incluso para relaciones crédito-valor inferiores al 70 por ciento [cita del informe MSDW, 10 de febrero de 2001, Prueba documental CDA-14]".¹³ Nuevamente, cuando se aplica este análisis a las transacciones del Canadá, éste los desconoce. No obstante, los datos proporcionados en la Respuesta del Canadá siguen mostrando que el Canadá proporciona financiación a tipos que no corresponden a los tipos de interés "significativamente superiores al CIRR" que presentaba el Canadá al Grupo Especial al final de junio. Por ejemplo, en la Declaración del Brasil de 31 de julio, párrafos 73 y 74, el Brasil señalaba que la propuesta de la EDC del 26 de agosto de 1998 a ASA []. En los párrafos 87 y 88 de la misma Declaración, el Brasil indicaba que la oferta del 12 de agosto de 1997 de la EDC a Comair [].

18. El Canadá señala acertadamente que el Brasil objetó determinados aspectos de la forma en que el Canadá había utilizado los EETC en las actuaciones del segundo asunto *Brasil - Aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21*. En los párrafos 31 y 32 de su respuesta de 13 de agosto, el Canadá cita observaciones formuladas por el Brasil sobre las respuestas del Canadá a preguntas pertenecientes a esas actuaciones. Pero el Canadá no explica el contexto de las observaciones del Brasil que citó. En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá trató de demostrar que el Programa PROEX III del Brasil, como permitía la conversión de tipos de interés a tipos por debajo del CIRR, el Brasil podía financiar a tipos por debajo del mercado. En respuesta a la pregunta 18 del Grupo Especial, el Canadá afirmó lo siguiente:

5. El Canadá presentó al presente Grupo Especial sus argumentos y pruebas detalladas en los párrafos 84 a 97 de su primera comunicación, y en los párrafos 78 a 90 de su Escrito de réplica, demostrando que el CIRR no es un punto de referencia adecuado para las transacciones de aeronaves regionales porque no refleja adecuadamente los tipos en que generalmente se ofrece la financiación de las aeronaves regionales en el mercado comercial.

6. En la mayoría de los casos el tipo de interés del CIRR será muy inferior a los tipos comerciales disponibles para las transacciones relativas a las aeronaves regionales. Por ejemplo, como se demostró en el párrafo 88 de la réplica del Canadá, el CIRR es 35 puntos básicos inferior al tipo alcanzado por el tramo de tipo más alto del EETC para uno de los tipos más altos de las aerolíneas estadounidenses (American Airlines).¹⁴

19. De ahí que, el propio Canadá se basó en los EETC, en lugar de las pruebas sobre los tipos ofrecidos por los bancos comerciales en otras transacciones de financiación de aviones de reacción para el transporte regional a fin de determinar "los tipos comerciales disponibles para las transacciones relativas a las aeronaves regionales". En particular, el Canadá se basó en el margen alcanzado por el tramo del tipo más alto para la compañía aérea mejor calificada. La respuesta del Brasil, además del pasaje citado en el párrafo 31 de la respuesta proporcionada por el Canadá el 13 de

¹³ Declaración del Canadá de 27 de junio en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 14 (inciso 2).

¹⁴ WT/DS46/RW/2, anexo A-4, Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, 17 de abril de 2001, párrafos 5 y 6.

agosto, explicaba que por muchas de las mismas razones indicadas en su declaración en la segunda reunión del Grupo Especial y en su respuesta a la pregunta 18, los EETC no son cabalmente representativos para las transacciones relativas a aeronaves regionales financiadas por los bancos. En particular, el Brasil señaló que el margen de enero de 2001 para la transacción con American Airlines tal vez no diese la pauta adecuada del margen de la emisión de entonces. Como conclusión, el Brasil dijo lo siguiente:

Por último, si se considera el análisis del Canadá como ha sido presentado, se observa que no explica cómo es posible que la deuda de la compañía de aviación con la mejor clasificación de solvencia se negocie a un nivel que oscila entre 35 y 100 puntos de base por encima del CIRR cuando, al mismo tiempo, los créditos que el Canadá proporciona a compañías aéreas a un tipo *inferior* al CIRR son "comerciales".¹⁵

20. Esta conclusión precisamente expone la cuestión que tiene ante sí este Grupo Especial. Aquí el Canadá afirma, al igual que en *Brasil - Aeronaves*, que sus condiciones de financiación, pese a estar claramente por debajo del nivel de la deuda de la compañía aérea con una de las más altas calificaciones crediticias son no obstante compatibles con el mercado. El Canadá no puede evitar esta contradicción simplemente cambiando de opinión en cuanto a la adecuación de los tipos de los EETC como representativos de los tipos del mercado.

21. El Canadá sostiene que al emplear los tipos de financiación del mercado utilizados por el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Brasil "no ha reconocido que el mercado para la deuda de esas y otras compañías aéreas calificadas por organismos externos es dinámico," y, por ende, no ha vinculado esos tipos "a los pormenores de las transacciones de la EDC ni al momento en que la EDC hizo sus ofertas."¹⁶ Por el contrario, los métodos empleados por el Brasil en este caso eran más precisos que los utilizados por el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves*. El Brasil en el presente caso trató de comparar los precios del Canadá tanto con los márgenes aplicados en el momento en que se negociaban los EETC, o sea, en el mes en que el Canadá contrajo sus compromisos y los márgenes de oferta cuando se emitieron los EETC cada año. Por consiguiente, la Prueba documental BRA-65, compara los precios de la EDC en el mes pertinente con los tipos a que se negociaban los EETC *en ese mes*. El Brasil señala que debido a que pocos o ningún EETC nuevo se emitieron en un mes determinado, al utilizar los márgenes propuestos en vez de los márgenes ofrecidos efectivamente para la comparación en la Prueba documental BRA-65, el Brasil comparaba la financiación del Canadá con una diversidad de datos más amplia que si el Brasil se hubiese basado únicamente en márgenes para nuevas ofertas.

22. Además, en la Prueba documental BRA-66, el Brasil comparó los precios de la EDC con el margen de *oferta* medio para todas las nuevas ofertas de EETC en ese año. De nuevo, utilizar un margen medio anual proporcionaba una más amplia diversidad de datos con respecto a los cuales poder comparar los precios del Canadá. Además, utilizando los promedios anuales, supuestamente el Brasil "reduciría" cualesquiera puntas de los márgenes correspondientes a emisiones determinadas y por tanto proporcionaría una comparación más equitativa para los precios de la EDC. Si bien el Brasil nunca pretendió que ninguna de esas comparaciones fuesen perfectas desde el punto de vista estadístico¹⁷, el Brasil considera que ambos métodos de comparación son más precisos que las comparaciones efectuadas por el propio Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves*, y en la primera

¹⁵ WT/DS46/RW/2, anexo B-6, Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá y de los terceros, párrafo 26.

¹⁶ Respuesta del Canadá, párrafo 25.

¹⁷ El Brasil señala nuevamente que tenía sólo dos días hábiles y dos días de fin de semana para preparar sus observaciones sobre los datos del Canadá, comparado con el período de nueve días hábiles y cuatro días de fin de semana de que dispuso para responder el Canadá.

reunión del presente Grupo Especial, y lo que es aún más importante, permiten comparaciones para los precios del Canadá, equitativas y compatibles. Conforme a ambas comparaciones, la conclusión es patente, a saber, los precios de la EDC se encuentran notablemente por debajo de lo que el mercado parecería indicar.

23. Sea como fuere, las protestas del Canadá de que basarse en los EETC como punto de referencia representativo está "esencialmente equivocado" carecen de sentido habida cuenta de que la propia EDC se basa en [].

C. El Brasil también demostró que los precios de la EDC eran inferiores a los márgenes de los valores industriales generales

24. La Prueba documental BRA-68 demostraba que *aun cuando se aceptase la hipótesis de la exactitud de las clasificaciones crediticias del Canadá*, los precios de la EDC estaban por debajo de los márgenes en que se negociaban [] en el momento de la oferta de la EDC para varias transacciones examinadas en la Declaración del Brasil. El Canadá no refuta esas conclusiones.

25. No obstante, el Canadá se sigue basando considerablemente en los [] para justificar sus precios en las hojas de trabajo (página 4 a 11) del anexo II de su comunicación. El Brasil ya ha explicado que los índices industriales representan promedios de la deuda general de las empresas reajustados utilizando curvas de mercado que no son sino promedios brutos de una amplia gama de sectores y deuda. Al menos los EETC representan tipos de mercado reales relativos a la financiación de aeronaves garantizados por las aeronaves. Sin embargo, varias de las hojas de trabajo contenidas en el anexo II (página 8 a 11) muestran que [] son el único factor que respalda la reclamación del Canadá en el sentido de que sus tipos corresponden al mercado. Si los promedios amplios no se consideran representativos del sector de las aeronaves regionales (y el Canadá no ha logrado demostrar que lo sean), los precios fijados por el Canadá están muy por debajo del mercado en cada uno de estos casos.

26. El Canadá también reprochó al Brasil la utilización de datos correspondientes a un período como datos comparables para transacciones correspondientes a un período diferente. Conforme a lo explicado *supra*, el método del Brasil procuraba tener razonablemente en cuenta los factores relativos al tiempo. Pese a esta objeción contra el Brasil, el Canadá por su parte utiliza datos de un período para justificar los precios de otro período. Por ejemplo, en el anexo II, el Canadá se basa en [] como base para *todas* las comparaciones, excepto las ofertas de febrero de 1996 de Atlantic Coast Airlines y de agosto de 1999 de Kendell Airlines. El Canadá utiliza estas [] como comparaciones representativas en gráficos que abarcan la financiación ofrecida en julio de 1996 (un año antes de la []), marzo de 1998, agosto de 1998, febrero de 1999 y marzo de 1999. Ello sugiere que el Canadá simplemente escoge según su conveniencia datos que considera favorables para apoyar su propia posición. En cambio, la ventaja de la utilización por el Brasil de emisiones de certificados EETC reside en que le ha proporcionado al Brasil una muestra representativa de más de 30 emisiones diferentes y más de 100 tramos diferentes para basar estimaciones razonables de los precios del mercado.¹⁸

D. Las objeciones del Canadá contra la metodología del Brasil son contradictorias

27. Las objeciones del Canadá contra la metodología del Brasil son también contradictorias en otros aspectos. Por ejemplo, el Canadá afirma en la página 1 del anexo I que "hay una gran diferencia entre el precio de los EETC y el precio obtenido de *márgenes de obligaciones de sociedades* y márgenes de la curva de mercado justo comparables" (sin cursivas en el original). Sin embargo, el

¹⁸ Véase, por ejemplo, la Prueba documental CDA-14, que enumera las emisiones y tramos de los EETC de las compañías aéreas estadounidenses.

Canadá reconoce en el anexo II que "no hay muchas obligaciones no garantizadas de compañías aéreas. Además, al Canadá *no le consta que las compañías aéreas regionales estadounidenses hayan emitido obligaciones de sociedad*" (sin cursivas en el original). Por consiguiente, el Canadá, si bien rechaza la utilización de los precios de los EETC, prefiere en cambio un sustituto representativo pese a reconocer que éste no existe en el sector de las aeronaves regionales. No obstante, al justificar sus precios para cada transacción por separado, el Canadá compara sus precios con "no [] muchas" obligaciones de empresas en el amplio sector de las aeronaves sin tener en cuenta en absoluto si los márgenes correspondientes a esas obligaciones se deberían ajustar para el sector de las aeronaves regionales aunque, conforme a lo indicado *supra*, el Canadá haya sostenido que los márgenes correspondientes al sector de las aeronaves regionales deberían ser de 20 a 30 puntos superiores a los márgenes correspondientes al sector amplio de las aeronaves.¹⁹

E. Las otras fuentes de precios de la EDC tampoco merecen confianza

28. El Canadá refuta la crítica efectuada por el Brasil sobre otros aspectos de su ejercicio de fijación de precios para las transacciones de aeronaves regionales. En el párrafo 14, el Canadá señala que la EDC se basa en sus ejercicios pasados de fijación de precios, no para determinar si esas transacciones corresponden al "mercado" sino simplemente para "garantizar la coherencia y la integridad". La distinción es huera. En ambos casos, los memorandos sobre los precios de la EDC muestran que ésta se basa en una evaluación subjetiva y no en las prácticas predominantes en el mercado para determinar las condiciones de financiación de sus transacciones.

29. En su declaración, el Brasil señaló que aunque el Canadá afirmase que más del [] por ciento de las ventas de aviones de reacción regionales de Bombardier se financiaron en el mercado comercial sin ningún apoyo gubernamental, la EDC no parece considerar sus precios en relación con los precios para esas transacciones. En respuesta, el Canadá afirma que es difícil para la EDC obtener información relativa a las condiciones de esas transacciones. Ello carece de sentido, puesto que Bombardier es una parte interesada tanto en las transacciones comerciales como en las que reciben apoyo oficial. Si la EDC deseara comparar su financiación con la obtenida por Bombardier en el mercado comercial le bastaría con solicitar a Bombardier la información pertinente.

30. El Canadá procura alegar que la "importancia de la transacción para Bombardier" es pertinente a efectos de establecer el tipo del mercado para una transacción determinada.²⁰ Esto es inverosímil. El Brasil duda seriamente de que la importancia de una determinada transacción para Embraer pudiera jamás justificar el hecho de que el Gobierno del Brasil proporcione cualquier ayuda que considerase necesaria para que Embraer proceda a la venta. Ningún banco comercial consideraría jamás la importancia de una venta para Bombardier al fijar las condiciones de financiación que ofrece para una transacción.

31. Además, no constituye una defensa alegar que la [] quizás haya sido "sólo uno de los diversos factores que la EDC tomó en consideración". Mientras el Canadá pueda considerar que sus esfuerzos encaminados a que se imponga Bombardier en las transacciones que le interesan, según los propios términos del Canadá son "sólo uno" de los "diversos factores" y que, nuevamente conforme a los términos empleados por el Canadá, no se debería cuestionar; el asunto planteado en el Grupo Especial consiste en determinar si la financiación de la EDC se basaba en principios y condiciones del

¹⁹ Véase WT/DS46/RW, anexo I-2, Escrito de Réplica del Canadá, 17 de enero de 2000, párrafo 51 (nota 26).

²⁰ Respuesta del Canadá, párrafos 26-28.

mercado comercial.²¹ Es imposible que se interprete la [] ni como un principio ni como una condición del mercado comercial.

III. El método del Canadá para atribuir calificaciones crediticias no es digno de confianza y exagera las calificaciones

32. La comunicación del Canadá no justifica la forma en que la EDC atribuye calificaciones crediticias a los prestatarios, ni las calificaciones efectivas que ha atribuido. En su declaración en la segunda reunión del Grupo Especial, el Brasil demostró que las calificaciones atribuidas por el Canadá a varios prestatarios eran significativamente superiores a las calificaciones publicadas para compañías aéreas mejores y más solventes. Por añadidura, el Brasil también mostró que las calificaciones del Canadá atribuidas a determinadas compañías aéreas, con frecuencia se modificaban sin motivo aparente y parecían ser racionalizaciones *post hoc* con respecto a determinados márgenes de financiación.

33. En su respuesta del 13 de agosto, el Canadá pone poco empeño en justificar las calificaciones de riesgo crediticio en que se basan sus condiciones de financiación, puesto que sólo dedica a la cuestión una página de su comunicación. El Canadá procura defender su sistema *LA Encore*, pero como se explica *infra*, se trata de un medio independiente u objetivo que carece de valor para determinar si las condiciones de financiación del Canadá se sitúan en el mismo nivel que las del mercado. El Canadá simplemente supone válidas las calificaciones crediticias que atribuye a diversas compañías aéreas y, sobre la base de esas calificaciones, trata de justificar las condiciones de su financiación. Sin embargo, la exactitud de la calificación crediticia asignada a un prestatario es esencial para determinar el tipo apropiado de financiación que se le aplicará. Si el Canadá atribuye a una empresa una calificación crediticia superior al mercado, entonces supuestamente cualquier financiación proporcionada sobre la base de dicha calificación también será superior a la que ofrecería el mercado.

A. *LA Encore* como instrumento objetivo no merece ninguna confianza

34. En su respuesta a la pregunta 66 del Grupo Especial, el Canadá reconoce que su sistema de calificación *LA Encore* ha sido adaptado para que aplicara factores subjetivos. Mientras que el Canadá afirma que ha proporcionado documentación adicional sobre *LA Encore* en su respuesta a la pregunta 66 que establece la fiabilidad del programa, el Brasil observa que el Canadá no ha proporcionado ninguna información sobre la forma precisa en que la EDC adaptó *LA Encore*, ni ninguna descripción de los factores subjetivos utilizados en el programa. Además, la información que el Canadá ha consignado en las actuaciones con respecto a *LA Encore* demuestra que el programa, como lo emplea la EDC, no merece confianza alguna a los efectos de verificar si la financiación del Canadá correspondía a los tipos del mercado.

35. Por ejemplo, el Canadá reconoce que *LA Encore* fue objeto de una "nueva calificación de las ponderaciones específicas", pero sin explicar cómo se hizo tal cosa. Todo lo que el Brasil y el Grupo Especial saben concretamente es que esta nueva calibración elevó las calificaciones anteriores de la propia EDC situándolas [] más arriba.²² La flexibilidad y el ajuste de *LA Encore* parece ser una de las principales características del programa informático *LA Encore*. La Prueba documental 72 del Canadá se refiere repetidas veces a la forma en que el programa podía adaptarse a un caso particular. Según esa prueba, el programa dispone de "instrumentos de ajuste" que permiten al usuario establecer sus "propias prácticas en materia de crédito, sus directrices de política o su enfoque interno en materia de calificación". Además, "una serie de instrumentos poderosos de apoyo *permiten el ajuste a todos*

²¹ Respuesta del Canadá, párrafos 28, 3 y 5, respectivamente.

²² Declaración del Brasil del 31 de julio a la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 54.

los niveles ..." (sin cursivas en el original). De hecho, el mencionado ajuste de los resultados se logra, entre otras cosas, mediante un "afinador" que permite al usuario "reconfigurar aspectos subjetivos y ajustar sus efectos en toda la red de evaluación".²³

36. La Prueba documental 73 del Canadá suministra pruebas adicionales sobre la falta de objetividad del programa. Los párrafos 3.2 y 3.2.1 describen pormenorizadamente la forma en que el usuario puede establecer su "patrón" y atribuir una importancia diferente a los diversos parámetros que seleccionó para el examen. Nuevamente, el Canadá no ha proporcionado información sobre la forma en que sus propios "patrones" funcionan realmente. En realidad, este programa es tan fácil de adaptar al usuario que los resultados obtenidos mediante el mismo carecen de sentido para cualquiera que lo use fuera de la institución. Según los términos utilizados por el Sr. Kumra, experto citado por el Canadá, "esta flexibilidad por lo general impide que los resultados del sistema se utilicen fuera de la organización. Los mismos atributos que permiten una amplia adaptación de la base de conocimientos para ajustarla a entornos crediticios específicos impiden que la medición se utilice *objetivamente* por dos organizaciones como base para realizar operaciones, porque no pueden utilizar sistemas adaptados (de diferente manera) como base común de comparación".²⁴

37. De conformidad con las propias pruebas del Canadá, los resultados de *LA Encore* obtenidos por la EDC reflejan los propios métodos de la EDC, su cultura, y el interés por el riesgo de un organismo oficial de crédito a la exportación. Ninguno de esos factores depende del mercado comercial por lo que se refiere a las condiciones de financiación de las transacciones de aviones de reacción para el transporte regional. Por consiguiente, no es sorprendente que la utilización de *LA Encore* por EDC pueda mejorar la calificación crediticia de una compañía aérea situándola [] más arriba. En tales circunstancias, el Grupo Especial no debería considerar que la utilización por la EDC de su programa informático ajustado apoya en modo alguno la alegación del Canadá de que la EDC financia a tipos del mercado. El Grupo Especial no solamente debería considerar que las transacciones particulares financiadas por la EDC infringen el Acuerdo SMC. También debería afirmar que la utilización de la "ventana de mercado" como tal constituye una violación porque el concepto íntegro de "ventana de mercado" se basa en calificaciones crediticias de los prestatarios significativamente aumentadas.

B. Las calificaciones crediticias que hace la EDC de sus clientes son considerablemente exageradas

38. Además, y en razón de la no fiabilidad y subjetividad propias de *LA Encore*, las calificaciones crediticias atribuidas por la EDC a sus diversos clientes son mucho mejores que las normalmente atribuidas a la industria aeronáutica por organismos como Standard & Poor's. Un análisis de las calificaciones de la EDC muestra que sus clientes obtienen sistemáticamente mejores calificaciones que *todas* las compañías aéreas calificadas por Standard & Poor's, con excepción de British Airways (descrita por el Canadá en *Brasil - Aeronaves* como "la compañía aérea no soberana mejor clasificada"), Southwest Airlines (considerada la gran compañía aérea mejor administrada en los Estados Unidos) y, en algunos casos, American Airlines (descrita por el Canadá en la primera reunión de este Grupo Especial como una de las compañías aéreas más solventes de los Estados Unidos). En su respuesta, el Canadá no se esfuerza en demostrar de qué forma sus calificaciones guardan alguna relación con las calificaciones publicadas para la industria aeronáutica. Como se señala *supra*, el hecho de exagerar la calificación crediticia de un cliente permite a la EDC proporcionar

²³ Prueba documental CDA-72, página 3.

²⁴ Prueba documental CDA-73, páginas 16 y 17 (sin cursivas en el original). Además, según el mismo experto, en parte "el poder de" *LA Encore* "resulta de su extremada flexibilidad que permite a los usuarios modificar directamente los modelos de garantía que utiliza el sistema aumentando los Kb mediante la adición de normas o ajustando las ponderaciones dentro de la base de conocimientos existentes". *Id.*, página 14.

financiación con márgenes que pueden no estar disponibles sobre la base de una calificación crediticia inferior.

39. La amplitud de la exageración de las calificaciones crediticias del Canadá puede observarse en el gráfico anexo como Prueba documental BRA-73. Este gráfico establece una comparación entre las calificaciones crediticias asignadas por la EDC a varios clientes, extraída de la comunicación del Canadá, y las calificaciones atribuidas por Standard & Poor's a varias compañías aéreas comerciales en el momento de cada transacción de la EDC. En las columnas situadas a la derecha de este gráfico, el Brasil calcula la diferencia en número de escalones entre las calificaciones proporcionadas por el Canadá (utilizando las calificaciones para la deuda tanto garantizada como no garantizada) y las calificaciones publicadas por Standard & Poor's correspondientes a la fecha pertinente.²⁵ El símbolo "+" de las columnas tituladas "diferencias" indica el número de escalones *superiores* atribuidos a un cliente de la EDC con respecto a la calificación publicada por Standard & Poor's para cada compañía. El símbolo "-" en esas columnas indica el número de escalones *inferiores* de la calificación crediticia de un cliente de la EDC con respecto a la calificación de Standard & Poor's.

40. Este análisis muestra que, por ejemplo, el Canadá calificó a Atlantic Southeast Airlines (ASA) [], en agosto de 1998. En marzo de 1997, el Canadá calificó a ASA []. La calificación de ASA en ambos casos era []. El significado de esta calificación puede observarse remitiéndose a los márgenes [] para agosto de 1998, que figuran en la Prueba documental BRA-68. En la primera página de esta prueba documental se observa que el margen de [] con la calificación [] (no garantizada) [] excedía aproximadamente de [] puntos básicos al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años. El margen de [] con la calificación [] atribuido por Standard & Poor's a American era en contraste [] puntos básicos superior al de los Bonos del Tesoro a 10 años. Ningún elemento de la respuesta del Canadá contribuye a justificar más estas diferencias, ni a explicar cómo o por qué ASA recibió []. No obstante, el Canadá utiliza estas calificaciones para proporcionar condiciones a los clientes de la EDC, como ASA, que aparentemente no estarían disponibles para las compañías aéreas mejor calificadas por Standard & Poor's. En otros términos, el Canadá utiliza estas calificaciones aumentadas para eximir a la EDC de los requisitos contenidos en el *Acuerdo de la OCDE* y para justificar su incursión en la financiación de "ventana de mercado".

41. Sucede lo mismo con los demás clientes de la EDC. Por ejemplo, en marzo de 1998, así como en febrero de 1999, la EDC dio a Comair una [].²⁶ También en este caso, el Canadá no explicó por qué razón, Comair merecía []. No obstante, el material proporcionado por el Canadá en el anexo II de su comunicación del 13 de agosto de 2001 ilustra la medida en la cual el argumento del Canadá depende de esas calificaciones. En la página [] del anexo II figuran las comparaciones del Canadá para los precios de Comair de febrero de 1999, de [] puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro, y dice que ese nivel estaba "muy por encima" del correspondiente al mercado, incluidas las emisiones de Bonos y los []. Sólo puede ser así si se parte del supuesto de que es razonable la calificación [] de Comair. Si se diera a Comair la [].

42. El mismo contraste figura en la página 10 del anexo II. Este análisis da las comparaciones del Canadá para los precios de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos aplicados a Comair en marzo de 1998, que según pretende el Canadá estaban "dentro" de los niveles del mercado en ese período. Sin embargo, en la página 10 se indica que los precios de la EDC estaban por debajo de todos los índices comparables que el propio Canadá utiliza, con excepción de []. Nuevamente, si se diese a Comair la misma calificación de [], los precios de la EDC estarían [] además de los demás índices en que se basa el Canadá.

²⁵ Las calificaciones de Standard & Poor's se facilitaron en la Prueba documental BRA-67.

²⁶ La calificación de [] de Comair [].

43. El mismo análisis vale para todos los clientes a que ha proporcionado información el Canadá en su comunicación del 13 de agosto de 2001, con la posible excepción de Kendell.²⁷ Para [], todas las pruebas indican que las calificaciones crediticias de estas compañías simplemente no son compatibles con las calificaciones crediticias de otras compañías aéreas en el mercado y, por consiguiente, simplemente no son una base fiable compatible con el mercado para determinar los márgenes del mercado a efectos de la financiación de esos clientes.

44. Por último, el Brasil también observa que las calificaciones del Canadá son mucho mejores que las calificaciones que según el propio Canadá suelen caracterizar al sector aeronáutico. En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá observó que a partir de enero de 2001, *ninguna* compañía aérea había tenido una calificación "A".²⁸ No obstante, como se observa en la Prueba documental adjunta BRA-73, [].

IV. Transacciones específicas

45. El Brasil ha demostrado que la respuesta del Canadá no refuta las afirmaciones del Brasil con respecto a que sistemáticamente el Canadá no observa a los puntos de referencia del mercado para determinar ya sea las calificaciones crediticias, ya sea los márgenes para transacciones particulares. Además de estas cuestiones de carácter sistémico y de las calificaciones y márgenes específicos ya examinados, el Brasil desea formular las siguientes observaciones adicionales relativos a las transacciones abordadas en la Declaración del Brasil a la segunda reunión del Grupo Especial y a la respuesta del Canadá. El Brasil señala que estas observaciones se limitan a refutar los argumentos expuestos en la respuesta del Canadá. No son completos sino complementarios de las observaciones formulados en comunicaciones y declaraciones anteriores del Brasil.

A. Atlantic Southeast Airlines

46. El Brasil señala que si bien el Canadá proporcionó memorandos sobre los precios de las transacciones de Comair y Kendell, nunca lo hizo con respecto a la transacción de ASA. Por consiguiente, cuando el Canadá se refiere en el anexo II de su respuesta del 13 de agosto a los diferentes puntos de referencia utilizados por la EDC para determinar el precio de la transacción con ASA, el Grupo Especial no tiene ningún medio de saber si esos fueron los puntos de referencia efectivamente utilizados por la EDC para determinar el precio de la transacción o si, en cambio, el Canadá buscaba a los efectos concretos de esta diferencia cualquier punto de referencia que estuviese por debajo de los tipos que ofreció a ASA.

B. Atlantic Coast Airlines

47. En la página 6 del anexo II, el Canadá defiende los precios de las ofertas de la EDC, en parte sobre la base de que una de sus ofertas no fue finalmente aceptada por ACA. El Brasil señala que independientemente de que las primeras ofertas de la EDC fuesen aceptadas o no, al parecer la EDC se basó en su oferta de febrero de 1996 a ACA al evaluar su apoyo para la transacción con Comair. El gráfico en la página 5 de la Prueba documental CDA-59 se refiere específicamente a la oferta de febrero de 1996 a ACA como ejemplo de "precios anteriores de la EDC para las compañías aéreas estadounidenses". Por consiguiente, estas ofertas son una prueba más de que la EDC no se conforma a los principios del mercado.

²⁷ Kendell es el único cliente de la EDC en este análisis que obtuvo una []. Dado que la transacción de Kendell [], la calificación crediticia asignada por la EDC a Kendell se puede considerar compatible con las calificaciones de Standard & Poor's. Sin embargo, en vez de justificar las prácticas de la EDC, esto ilustra además las anomalías de las calificaciones efectuadas por la EDC para []. Las observaciones del Brasil sobre los pormenores de la transacción de Kendell se proporcionan más adelante.

²⁸ WT/DS46/RW/2, párrafo 5.36, nota 51.

48. El Brasil también observa que, al igual que con la transacción de ASA, el Canadá nunca proporcionó memorandos sobre los precios para la transacción de ACA. Las observaciones *supra* del Brasil con respecto a la transacción de ASA son, por ende, también pertinentes a la transacción de ACA.

C. Air Nostrum

49. El Brasil observa que Air Nostrum recibió un préstamo [] de Canada Account, así como []. Como señaló anteriormente el Brasil, el promedio ponderado de [].²⁹ Además, Air Nostrum recibió a través de IQ una garantía de acciones del [] por ciento. En sus observaciones por separado sobre la respuesta del Canadá del 8 de agosto a la pregunta 72, el Brasil se refirió a la Prueba documental CDA-77 y, actualmente el Canadá sostiene condiciones diferentes para la transacción de Air Nostrum. Por ejemplo, la Prueba documental CDA-77 indica que IQ proporcionó a Air Nostrum una garantía del [] por ciento, en lugar de una garantía del [] por ciento, como había afirmado anteriormente el Canadá. Sea como fuere, el Brasil había demostrado que en todos los casos las condiciones expuestas en la Prueba documental CDA-77 (al igual que las expuestas anteriormente en la Prueba documental CDA-64) no correspondían a las condiciones de financiación del mercado.³⁰

50. El Canadá sostiene en los párrafos 100 a 103 de su respuesta de 13 de agosto, que se ajustaba a las condiciones ofrecidas por el Gobierno del Brasil a Air Nostrum. El Grupo Especial solicitó dos veces "toda la documentación referente al examen" de las transacciones de IQ, incluida la transacción de Air Nostrum.³¹ El Canadá no proporcionó información sobre esta supuesta "igualación" en respuesta a cada solicitud del Grupo Especial. Lamentablemente el Canadá ahora, en esta etapa tardía, ha optado por hacer esta afirmación. En cualquier caso, la defensa de "igualación" del Canadá -que según el Brasil entiende es un recurso para acogerse a la cláusula de resguardo del punto k)- no se justifica. El Canadá no ha proporcionado *ninguna* prueba documental en apoyo de esta alegación, ni tampoco ha demostrado que se igualaba efectivamente a las condiciones de competencia. Incluso el 8 de agosto, cuando proporcionó, en la prueba documental CDA-77, una versión revisada de la documentación relativa al apoyo del Gobierno del Canadá para Air Nostrum, el Canadá no proporcionó ninguna información documental para respaldar la supuesta igualación. Además, como sabe el Grupo Especial, el Brasil no considera que recurrir a la igualación esté en "conformidad con" las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo de la OCDE*.

D. Kendell Airlines

51. El Canadá sugiere que debido a que bancos comerciales, en forma conjunta con la EDC, financiaron la transacción Kendell, ésta debe considerarse "por definición" una transacción comercial. Es un argumento erróneo, por dos motivos. En primer lugar, el hecho de que la EDC proporcionara una parte -una gran parte- de la financiación significa que se trata de una transacción que recibe apoyo oficial y no una transacción del mercado comercial. En segundo lugar, el Canadá afirma, sin justificación, que en esta transacción la EDC aceptaba el precio y no lo determinaba. Habida cuenta de que la EDC tiene la calificación crediticia más elevada posible, su presencia en el trato necesariamente afectó a las condiciones de financiación. Independientemente de que se considere a la EDC el origen o el resultado del círculo vicioso que es el proceso de establecimiento de las condiciones financieras para esta transacción, innegablemente se trataba de una transacción con apoyo

²⁹ Véase la declaración del Brasil de 31 de julio en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 109 y la Prueba documental CDA-64.

³⁰ Véase, por ejemplo, *id.*, párrafos 105 a 113.

³¹ Véanse las preguntas 14 y 41 del Grupo Especial.

oficial, cuyas condiciones se vieron necesariamente afectadas por el apoyo de un organismo de crédito a la exportación calificado AAA-.

52. El Brasil también observa que el Canadá acepta en la página 11 del anexo II que las condiciones de la transacción de Kendell eran inferiores a lo indicado en las curvas industriales.³² La defensa del Canadá consiste en afirmar que los bancos comerciales "orientaron" la fijación de los precios. Como se señala *supra*, esta afirmación carece de justificación. El Canadá describe a la transacción de Kendell como "pruebas de que *en determinadas circunstancias* el mercado comercial puede proporcionar financiación más competitiva que algunos puntos de referencia."³³ El Canadá no parece advertir que las "circunstancias" de la transacción de Kendell que permiten una financiación "más competitiva que algunos puntos de referencia" no son sino la participación en la transacción de un importante organismo público de crédito a la exportación con una calificación AAA. Independiente de que la propia EDC haya redactado realmente las condiciones propuestas, lo cierto es que su participación significa que no se trata de una transacción comercial y no proporciona un punto de referencia con el que se puedan comparar otras transacciones que reciben una ayuda oficial parcial o total.

53. El Brasil señala que el Canadá sigue manteniendo que la EDC participó en esta transacción en régimen de exclusión de preferencias "*pari passu*". Además, el Brasil observa que en su declaración en la segunda reunión del Grupo Especial, el Canadá sostuvo que la EDC proporcionó la financiación del [] por ciento, en vez del [] por ciento de la transacción considerada. Dado que además de la EDC participaron en esta transacción otros cuatro bancos, no está claro cómo la EDC habiendo financiado el [] por ciento de la operación podía igual mantenerse precisamente en igualdad de condiciones con los otros cuatro bancos. Además, la afirmación del Canadá de que la EDC financió sólo el [] por ciento de la transacción es incompatible con la estrategia de fijación de precios que figura en la Prueba documental CDA-39, según la cual "[s]e prevé que la EDC financiará hasta el [] por ciento del empréstito, mientras que [], junto con otros tres suscriptores ya determinados, será titular del [] por ciento restante". El Canadá no ha dilucidado esta incompatibilidad.

54. El Brasil también observa que aunque el Canadá declaró en la segunda reunión del Grupo Especial³⁴ que sólo participaron cuatro bancos en la transacción Kendell, en el anexo II el Canadá sigue enumerando siete bancos que participaron en la transacción.

V. Investissement Québec

55. El Canadá efectuó varias afirmaciones con respecto al apoyo de IQ. En primer lugar, si bien insiste en el párrafo 111 de su comunicación, en que IQ cobra comisiones por sus garantías, no ha proporcionado pruebas de la existencia de comisión alguna con respecto a la transacción de Air Wisconsin. En realidad, el Canadá no ha proporcionado en absoluto documentación correspondiente a la garantía de IQ a Air Wisconsin similar a la facilitada en las Pruebas documentales CDA-60 a CDA-64 para las garantías de IQ a otros clientes de Bombardier. Con respecto a las demás transacciones sobre las cuales el Canadá ha dado pruebas de la existencia de una comisión³⁵, sólo ha

³² Como se señala *supra*, la transacción de Kendell es la única situación en que la calificación crediticia de la EDC para el prestatario parece ajustarse a las calificaciones atribuidas por los organismos de calificación comerciales. Quizás ello se deba a la presencia de otros bancos comerciales en la transacción y a la consiguiente presión en este caso sobre la EDC para que se ajustase más a las prácticas del mercado.

³³ Respuesta del Canadá, anexo II, página 11 (sin cursivas en el original).

³⁴ Declaración del Canadá del 31 de julio en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 49.

³⁵ Véanse las Pruebas documentales CDA-60 a CDA-64.

mostrado la "comisión inicial" de [] puntos básicos y no "comisión anual" de [] puntos básicos que según sostiene el Canadá también se ha cobrado.

56. El hecho de que IQ no cobre comisión, ya sea una inicial de [] puntos básicos o una anual adicional de [] puntos básicos es, no obstante, improcedente, a menos que el Canadá pueda demostrar que esas comisiones guardan proporción con las que cobraría una entidad comercial garante con una calificación crediticia A+. Una garantía IQ, respaldada por la calificación crediticia A+ de Quebec, confiere un beneficio puesto que permite a Bombardier o a sus clientes obtener una financiación mejor o efectuar una participación en el capital más atractiva que en el caso de no disponer de esa garantía. Puesto que el Canadá ha defendido las garantías de IQ afirmando que IQ cobra comisiones del "mercado", incumbe al Canadá la carga de demostrar que así es.³⁶ El Canadá no lo ha hecho.

57. En segundo lugar, el Canadá afirma que la transacción de Midway, en la que hubo una garantía de acciones proporcionadas por IQ, no sólo incluye apoyo de CQC para la financiación. Esto no es verosímil. El gráfico "*Détails du Financement*" incluido en la Prueba documental CDA-61 indica que el [] por ciento del "*montant maximal financé*" de la transacción con Midway procedió de un EETC, y el [] por ciento restante de CQC. El "*Sommaire de transaction*" también incluido en la Prueba documental CDA-61 establece que la transacción se compuso de un [] por ciento de deuda y un [] por ciento de capital, correspondiente a la repartición [] entre EETC y CQC examinada en el gráfico "*Détails du Financement*". El Canadá no proporcionó información completa sobre las condiciones del apoyo al capital proporcionado por CQC para esta transacción, pese a que el Grupo Especial se lo había pedido en dos oportunidades.³⁷ Por consiguiente, el Brasil pide al Grupo Especial que adopte conclusiones desfavorables y presuma que la información relativa al apoyo al capital por CQC para la transacción Midway, de ser facilitada, demostraría la existencia de una subvención a la exportación.

58. Por otra parte, en la página "*Sommaire de transaction*" se establece que el [] por ciento de ese "*montant financé*" era objeto de una garantía, supuestamente el [] por ciento de la garantía de acciones examinadas por el Canadá en su respuesta a la pregunta 14.

59. Figuran exactamente los mismos términos en la Prueba documental CDA-63 relativa a la transacción de Atlantic Coast Airlines. El gráfico "*Détails du Financement*" incluido en esa prueba indica que el [] por ciento del "*montant financé*" de la transacción de Midway se financió como una deuda de un acreedor no determinado, y el [] por ciento restante fue financiado por CQC. En el "*Sommaire de transaction*", también incluido en la prueba documental, se afirma que la transacción se compuso de un [] por ciento de deuda y de un [] por ciento de capital, correspondiente a la repartición [] entre acreedor no designado y CQC, examinada en el gráfico "*Détails du Financement*". También en este caso, el Brasil observa que el Canadá no ha proporcionado información completa relativa a las condiciones del apoyo al capital de CQC para esta transacción, pese al hecho de que el Grupo Especial se lo pidiera en dos oportunidades.³⁸ El Brasil solicita nuevamente que el Grupo Especial adopte conclusiones desfavorables y presuma que la información relativa al apoyo al capital, de CQC para la transacción de ACA, de ser facilitado, demostraría la existencia de una subvención a la exportación.

³⁶ *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India*, WT/DS33/AB/R (23 de mayo de 1997), página 17, ("[d]iversos tribunales internacionales, incluida la Corte Internacional de Justicia, hayan aceptado y aplicado de forma general y concordante la norma según la cual la parte que alega un hecho -sea el demandante o el demandado- debe aportar la prueba correspondiente".)

³⁷ Véanse las preguntas 14 y 41 del Grupo Especial.

³⁸ Véanse las preguntas 14 y 41 del Grupo Especial.

60. El Brasil observa que el Canadá *no* niega que CQC proporcionó una ayuda en forma de financiación de deuda para la transacción de Air Nostrum. Como se observa en el párrafo 106 de la declaración del Brasil de 31 de julio en la segunda reunión del Grupo Especial, el gráfico "Détails du Financement" incluido en la Prueba documental CDA-64, indica que tras []. El "Sommaire de transaction" incluido en la misma prueba documental canadiense indica que SDI (actualmente IQ) garantizó otro [] por ciento de ese "montant financé." Con su nueva Prueba documental CDA-77, examinada más detenidamente en las observaciones formuladas por el Brasil sobre la respuesta del Canadá del 8 de agosto a la pregunta 72, el Canadá afirma ahora que el apoyo del Gobierno canadiense adoptó la forma de financiación de deuda, []. La Prueba documental CDA-77 también modifica el porcentaje de la garantía de IQ, que pasa del 20 al 25 por ciento.

61. En tercer lugar, en el párrafo 112 de su comunicación, el Canadá recurre nuevamente al efecto de las supuestas [], y en esta oportunidad para refutar la alegación del Brasil según la cual cobra la misma comisión a los beneficiarios de las garantías de IQ con calificaciones crediticias diferentes es incompatible con las prácticas del mercado. Según el Canadá, [], el riesgo que corre IQ por el incumplimiento de cualquier comprador particular se reparte en la cartera de todas las transacciones. [].

62. Aún suponiendo, a efectos de la argumentación, [] el argumento del Canadá carece de fundamento. [] y la forma en que [], puede perfectamente "disminuir sustancialmente" el riesgo de IQ, como sostuvo el Canadá en su respuesta a la pregunta 47. Sin embargo, como el propio Canadá destacó en su respuesta a la pregunta 48, []. Esas []. Cuando un comprador de aeronaves acude a un prestamista o busca inversores de capital con una garantía IQ, el prestamista o los inversores obtienen un [] por ciento [] de garantía respaldada por la calificación crediticia superior A+ del Gobierno de Quebec. Sea cual fuere el efecto de [], la calificación A+ de Quebec confiere un beneficio a los compradores de calificación baja que reciben garantías de IQ, al permitirles obtener condiciones más favorables de financiación en forma de deuda o capital.³⁹ Además, cobrar la misma comisión por este beneficio, sea cual fuere la calificación crediticia del comprador, no se ajusta a las condiciones del mercado.

63. El Brasil también observa que []. Las supuestas []. Por lo tanto, la exposición al riesgo de IQ no disminuye con respecto al [] restante de su garantía. Además, y por último, [] parecen sólo aplicarse a las garantías de acciones de IQ, y no a las garantías de préstamos de IQ.

VI. Conclusión

64. Utilizando los datos del propio Canadá y la propia metodología del Canadá, el Brasil logró demostrar que la financiación del Canadá a través de los programas impugnados estaba situada por debajo de las condiciones del mercado. Por consiguiente, carecen de fundamento las objeciones del Canadá contra los datos y la metodología del Brasil. Por añadidura, el Canadá no ha podido justificar las calificaciones de riesgo crediticio que atribuye a sus clientes y ha omitido demostrar que se basa en estimaciones objetivas del mercado al proporcionar apoyo oficial. Por consiguiente, la respuesta del Canadá del 13 de agosto no refuta la demostración del Brasil de que el Canadá proporciona apoyo para la financiación de las exportaciones en condiciones inferiores a las del mercado.

³⁹ Véase el párrafo 143 del Escrito de réplica del Brasil de 13 de julio, y los párrafos 14 y 15 de la Declaración del Brasil de 31 de julio en la segunda reunión del Grupo Especial.

ANEXO A-18

OBSERVACIONES DEL BRASIL SOBRE EL INFORME PROVISIONAL DEL GRUPO ESPECIAL

(26 de octubre de 2001)

El Brasil agradece al Grupo Especial y a la Secretaría los esfuerzos que han realizado en la preparación del informe provisional del Grupo Especial, de fecha 19 de octubre de 2001. El Brasil no pide una reunión adicional para discutir el informe provisional, pero solicita que el Grupo Especial tome en consideración las observaciones que siguen.

1. Párrafo 7.18. El Brasil señala un error de mecanografía en la primera frase: [no se aplica al texto en español].

2. Párrafo 7.106. El Brasil advierte en este párrafo algunos errores de mecanografía:

"Dejando a un lado por el momento la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación, nos referiremos en primer lugar al otorgamiento de subvenciones, y en particular a si la ~~Cuenta del Canadá~~ Cuenta Mercantil obliga o no al otorgamiento de ~~un beneficio~~ beneficios en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC."

3. Párrafo 7.147. El Grupo Especial dice que United Express es explotada por Air Wisconsin. Sería más exacto decir que Air Wisconsin actúa como United Express.¹

4. Párrafo 7.221. El Brasil cree que el Grupo Especial ha interpretado erróneamente en este párrafo el argumento del Brasil. Haciendo referencia al párrafo 15 de las observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial después de su segunda reunión, el 20 de agosto de 2001, el Grupo Especial dice que el Brasil pretendió "[utilizar] los datos sobre los EETC en la misma forma en que los empleó el Canadá" [en los procedimientos del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*]. Sin embargo, el párrafo 15 no contiene parte alguna que indique que el Brasil adujera que estaba utilizando los datos sobre los EETC exactamente en la misma forma en que el Canadá los había utilizado en esos procedimientos. Por el contrario, en el párrafo 15 se dice que, como el Canadá consideraba que el tramo de los EETC con mejor calificación daba un punto de referencia moderado, no había razón alguna para pensar que el empleo por el Brasil de promedios ponderados de márgenes -y no un margen "moderado"- daría lugar a una comparación injusta para apreciar la financiación otorgada por la EDC. En el párrafo 15 el Brasil citó directamente la comunicación del Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* sin sugerir nunca que el Canadá hubiera empleado promedios ponderados de márgenes en el asunto *Brasil - Aeronaves*. Otras varias afirmaciones del Brasil aclaran que no "pretendió "[...] utilizar los datos sobre los EETC en la misma forma en que los empleó el Canadá". Por ejemplo, en los párrafos 19 a 22 de su comunicación de 20 de agosto de 2001, el Brasil explicó que empleaba datos sobre los EETC en varias formas diferentes a fin de obtener "comparaciones justas y coherentes" respecto de los precios fijados por el Canadá. El Brasil precisa, sin embargo, que no sería correcto que el Grupo Especial indicara implícitamente que el Canadá nunca utilizó antes como punto de referencia promedios ponderados de márgenes de EETC. La Prueba documental BRA-64 muestra que, en realidad, el Canadá utilizó promedios ponderados de

¹ Véase <http://www.airwis.com>.

márgenes en los procedimientos del asunto *Brasil – Aeronaves – Primer recurso al párrafo 5 del artículo 21*.²

5. Párrafo 7.226. El Grupo Especial dice que "no sería realista" pretender que la EDC tuviera acceso a los datos referentes al [] por ciento de las ventas de Bombardier que no tuvieron apoyo de la EDC, porque ésta no fue parte en esas operaciones. El Brasil solicita que se añada una nota de pie de página con el siguiente texto después de la última oración del párrafo:

"Observamos, sin embargo, que el Brasil logró cumplir la solicitud del Grupo Especial de facilitar detalles sobre la oferta de Embraer a Air Wisconsin, [], a pesar de que el Brasil no fue parte en esa oferta. Véase el anexo de la carta del Brasil de 25 de junio de 2001, dirigida al Grupo Especial. Véanse también la respuesta del Brasil a la pregunta 33 y la Prueba documental BRA-56."

6. Párrafo 7.231. Parece haber un error de mecanografía en la sexta oración de este párrafo:

Nos parece difícil admitir que la existencia de un "beneficio" (en el contexto de la financiación) ~~no~~ se determine sobre la base de si Bombardier suministra o no una financiación interna o externa.

7. Párrafo 7.232. Parece haber un error de mecanografía en la tercera oración. Debe comenzar refiriéndose a "La EDC", y no a "ASA".

8. Párrafo 7.294 (nota de pie de página 244). La segunda oración de la nota de pie de página 244 contiene un error de mecanografía. La referencia debe decir "la Prueba documental CDA-58".

9. Párrafo 7.304 (nota de pie de página 249). La nota de pie de página 249 parece contener varios errores de mecanografía.

10. Párrafo 7.352 (nota de pie de página 278). El Grupo Especial dice que la Prueba documental CDA-61 no indica la existencia de una financiación suministrada por IQ a Midway. Sin embargo, como señaló el Brasil en los párrafos 57 y 58 de su comunicación de 20 de agosto, en el gráfico sobre "*Détails du financement*", presentado en la Prueba documental CDA-61, se indica que un [] por ciento del "*montant maximal financé*" para la operación de Midway se obtuvo a través de un EETC y el [] por ciento restante provenía de CQC. Esto corresponde a la indicación que figura en el "*Sommaire de transaction*", de que la operación estaba compuesta en un [] por ciento por un crédito y en un [] por ciento por participación en el capital. El [] por ciento de *garantía de acciones* mencionado en el "*Sommaire de transaction*" no es lo mismo que el [] por ciento de *participación en el capital* accionario aportado por CQC a la transacción. El Canadá ha negado que CQC hubiera suministrado "financiación" a Midway; no ha negado que CQC participase en la operación como inversora en el capital accionario.

El Grupo Especial pidió al Canadá que facilitara "detalles completos sobre las condiciones" del apoyo prestado por IQ, y "toda la documentación referente al examen" de las operaciones de IQ.³ El Canadá sólo presentó información sobre los detalles del [] por ciento de *garantía de acciones* de CQC para la operación de Midway, pero no detalles de su [] por ciento de *participación en el capital* accionario. Ésta es la razón del pedido del Brasil de que el Grupo Especial hiciera una inferencia desfavorable.

² La Prueba documental BRA-64 es un gráfico utilizado por el Canadá en el primer recurso al párrafo 5 del artículo 21 correspondiente al asunto *Brasil – Aeronaves*, que muestra promedios ponderados de márgenes de los EETC emitidos por diversas empresas de transporte aéreo.

³ Véanse las preguntas 14 y 41 del Grupo Especial.

ANEXO A-19

OBSERVACIONES DEL BRASIL ACERCA DE LAS OBSERVACIONES DEL CANADÁ SOBRE EL INFORME PROVISIONAL DEL GRUPO ESPECIAL

(2 de noviembre de 2001)

Párrafo 7.18

En su observación sobre el párrafo 7.18, el Canadá declara que el marco jurídico en el que opera la Cuenta del Canadá "no ha tenido cambios".

El Brasil señala que el marco jurídico en el que opera la Cuenta del Canadá de hecho ha cambiado después de la fecha de la decisión del Grupo Especial que entendió en la diferencia *Canadá - Aeronaves*. Como resultado de la constatación del Grupo Especial, el Canadá promulgó un memorando de política en el que declaraba que el apoyo de la Cuenta del Canadá respetaría las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE*. En esa diferencia, las actuaciones relativas al párrafo 5 del artículo 21 se centraron en ese memorando de política. Aunque el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en *Canadá - Aeronaves* determinó que ese memorando de política no ponía a la Cuenta del Canadá en consonancia con sus obligaciones en el marco del Acuerdo SMC, ese memorando aparentemente todavía está en vigor. El Canadá proporcionó una copia de ese memorando a este Grupo Especial como Prueba documental CDA-50. Por lo tanto, el Grupo Especial debe rechazar el comentario del Canadá.

Párrafo 7.145

En su observación sobre el párrafo 7.145 el Canadá declara que, "En la última oración, la frase "... el Canadá parte del supuesto de que, como la oferta de Embraer no contaba con apoyo del Gobierno del Brasil ..." debe sustituirse por la siguiente: "el Canadá parte del supuesto de que si la oferta de Embraer no contaba con apoyo del Gobierno del Brasil ...". Esto reflejaría con mayor precisión el argumento del Canadá subsidiario de su posición principal de que la oferta de Embraer contaba con apoyo del Gobierno del Brasil."

El Brasil rechaza esta observación y la enmienda propuesta. En los párrafos precedentes, el Grupo Especial examina el argumento del Canadá de que había "igualado" la oferta del Brasil, de conformidad con el *Acuerdo de la OCDE*. En el párrafo 7.145 el Grupo Especial se refiere al argumento subsidiario del Canadá: como la oferta del Canadá contenía las mismas condiciones que la oferta de Embraer, constituía una referencia de mercado adecuada. La finalidad de la última oración, por lo tanto, no era reflejar las dudas del Canadá sobre si la oferta de Embraer era realista sin el apoyo del Brasil. La palabra "como" representa una relación de causa a efecto, un nexo causal. El aspecto importante de esa oración es que el Canadá parte del supuesto de que una oferta que no cuenta con apoyo del gobierno debe considerarse, por esa sola razón, como una oferta basada en el mercado. Por lo tanto, el Grupo Especial debe rechazar el comentario del Canadá.

Párrafos 7.152 y 7.316

En sus observaciones a los párrafos 7.152 y 7.316 el Canadá declara: "No es correcto afirmar que la Cuenta del Canadá financie únicamente transacciones de exportación." El Canadá sostiene ahora que la EDC puede participar en "transacciones financieras nacionales" ... siempre que, cuando lo haga, la EDC esté apoyando y fomentando, ... el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar oportunidades comerciales internacionales".

El Brasil rechaza ese comentario y señala que el Canadá optó por no presentar este argumento al Grupo Especial, pese a haber tenido muchas oportunidades de hacerlo. Dado que el Canadá esperó hasta que se publicara el informe provisional para presentar este argumento, no hay en las actuaciones información alguna que apoye esta afirmación del Canadá. Durante todas estas actuaciones el Canadá ha recordado constantemente al Grupo Especial la importancia de respetar el derecho de un Miembro a las garantías procesales. Como el argumento del Canadá respecto del supuesto apoyo nacional de la EDC no se planteó anteriormente, el Brasil no tuvo oportunidad de litigar plenamente esa cuestión ante el Grupo Especial. Por lo tanto, el derecho del Brasil a las garantías procesales se vería gravemente perjudicado si el Grupo Especial modificara el informe provisional para reflejar el tardío argumento del Canadá. En todo caso, aun si el Grupo Especial considerara este argumento (cosa que no debería hacer), la *cláusula* de la última oración del comentario del Canadá prueba que la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil sólo se pueden utilizar para apoyar y fomentar el comercio de exportación del Canadá. Por lo tanto, el Grupo Especial debe rechazar el comentario del Canadá.

Párrafo 7.218, nota de pie de página 177 y párrafo 7.221, nota de pie página 179

En sus observaciones sobre estas notas de pie de página, el Canadá declara: "La referencia debe ser a las observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a los nuevos argumentos presentados por el Brasil en su segunda declaración oral".

El Brasil señala que esta declaración es incorrecta. El Brasil nunca presentó al Grupo Especial un documento con ese título. El Brasil considera que la información que presentó en la segunda reunión del Grupo Especial no contenía "nuevos" argumentos. La referencia, por lo tanto, debe ser al párrafo 15 de las "Observaciones del Brasil acerca de la comunicación del Canadá de fecha 13 de agosto de 2001".

Párrafo 7.276

En sus observaciones al párrafo 7.276 el Canadá declara: "Sobre la base de la [], el Grupo Especial ha constatado, incorrectamente, que la financiación de la EDC [] no incluye []. Como aclaración, cabe destacar que la [] prevé que [] incluirá []. La [] prevé también la reducción del margen fijo del riesgo del crédito identificado en la [] con la aprobación del Presidente o Vicepresidente Principal y Oficial Financiero Principal. Por lo tanto, un margen autorizado inferior al margen fijo identificado es el [] de la transacción."

El Brasil rechaza este comentario. El Grupo Especial determinó, correctamente a juicio del Brasil, que [] se aproximaría al tipo que procuraría obtener un prestamista comercial, y que, a falta de prueba en contrario, los tipos [] eran indicativas de un beneficio. El Canadá sostiene ahora que como los funcionarios de la EDC pueden autorizar tipos [], esos tipos son "apropiados". El Brasil no está de acuerdo. El mero hecho de que alguien en la EDC autorice un tipo [] de ninguna manera establece que el tipo sea de alguna forma "apropiada" en comparación con los tipos comerciales. El "margen fijo" incorporado en ese [] supuestamente refleja los "principios comerciales" en base a los cuales, según ha insistido el Canadá, opera la EDC. El Grupo Especial tiene derecho a suponer que cualquier cifra [] no refleja esos mismos principios comerciales.

En todo caso, ni antes de la publicación del informe provisional del Grupo Especial ni en sus observaciones sobre ese informe, el Canadá ha proporcionado base alguna en apoyo de la posición de que un tipo [] puede ser un "[]". En respuesta a las declaraciones del Brasil acerca del apoyo a Comair a tipos []¹, el Canadá tuvo oportunidad de plantear este argumento al Grupo Especial en su comunicación del 13 de agosto, pero voluntariamente optó por no hacerlo. Por lo tanto, el Canadá no puede presentar en este momento, ni el Grupo Especial puede aceptar este argumento adicional sin

¹ Véase Declaración del Brasil para la segunda reunión del Grupo Especial, 31 de julio de 2001, párrafos 84 y 85.

violar el derecho del Brasil a las garantías procesales. El Grupo Especial debe, por lo tanto, rechazar el comentario del Canadá.

Párrafo 7.392, nota de pie de página 303

En las observaciones del Canadá a la nota de pie de página 303 se declara que esta nota: "sugiere, incorrectamente, que el Canadá no proporcionó información que le había solicitado el Grupo Especial".

El Brasil observa que si bien en la carta del Canadá de fecha 25 de junio se hace una referencia sucinta a la función de IQ, como se hace también en la página 12 del anexo de esa carta, el Canadá no proporcionó al Grupo Especial hasta el 31 de agosto de 2001, en respuesta a la carta del Grupo Especial de fecha 24 de agosto de 2001, el "Sommaire de transaction" (resumen de transacción) (Prueba documental CDA-106) de la CQC, que contiene los detalles de la participación de IQ.

Párrafo 7.387

En las observaciones del Canadá sobre este párrafo se afirma: "Entendemos que en la penúltima oración, la palabra 'excluyó' debe sustituirse por la palabra 'incluyó'."

El Brasil entiende que en la oración a la que se refiere el Canadá, la palabra "excluyó" debe sustituirse por la palabra "previó".

Correcciones de carácter técnico

El Brasil señala que las pruebas documentales del Canadá en estas actuaciones se denominaron o fueron citadas bien como "Prueba documental CDA-XX" o bien como "Prueba documental CDA-XX".
