ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS222/R
28 de enero de 2002

(02-0153)

Original: inglés

CANADÁ - CRÉDITOS A LA EXPORTACIÓN Y GARANTÍAS DE PRÉSTAMOS PARA LAS AERONAVES REGIONALES

Informe del Grupo Especial

El informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto "*Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*" se distribuye a todos los Miembros, de conformidad con lo dispuesto en el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (*ESD*). El informe es objeto de distribución general a partir del 28 de enero de 2002, de conformidad con los Procedimientos para la distribución y la supresión del carácter reservado de los documentos de la OMC (WT/L/160/Rev.1). Se recuerda a los Miembros que, de conformidad con el *ESD*, sólo las partes en la diferencia podrán recurrir en apelación contra el informe de un grupo especial. La apelación tendrá únicamente por objeto las cuestiones de derecho tratadas en el informe del Grupo Especial y las interpretaciones jurídicas formuladas por éste. No habrá comunicaciones *ex parte* con el Grupo Especial ni con el Órgano de Apelación en relación con asuntos sometidos a la consideración del Grupo Especial o del Órgano de Apelación.

Nota de la Secretaría: El presente informe del Grupo Especial será adoptado por el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) dentro de los 30 días siguientes a la fecha de su distribución, a menos que una parte en la diferencia decida recurrir en apelación o que el OSD decida por consenso no adoptar el informe. En caso de recurrirse en apelación contra el informe del Grupo Especial, éste no será considerado por el OSD a efectos de su adopción hasta después de haber concluido el procedimiento de apelación. Puede obtenerse información acerca de la situación actual del informe del Grupo Especial en la Secretaría de la OMC.

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN 1

A. RECLAMACIÓN DEL BRASIL 1

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL 1

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL 2

II. ELEMENTOS DE HECHO 2

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES 2

A. BRASIL 2

B. CANADÁ 3

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES 4

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS 4

VI. REEXAMEN INTERMEDIO 4

A. SOLICITUD DE REEXAMEN INTERMEDIO PRESENTADA POR EL BRASIL 4

B. SOLICITUD DE REEXAMEN INTERMEDIO PRESENTADA POR EL CANADÁ 5

VII. CONSTATACIONES 7

A. INTRODUCCIÓN 7

B. CUESTIONES PRELIMINARES 8

1. Diferencias relativas a cuestiones de aplicación: el párrafo 5 del artículo 21 del ESD (con respecto a las alegaciones 1, 2 y 3 del Brasil) 8

a) Argumentos de las partes 8

i) Canadá 8

Alegación 1 8

Alegación 2 9

Alegación 3 9

ii) Brasil 9

b) Evaluación por el Grupo Especial 10

i) Alegaciones 1 y 3 10

ii) Alegación 2 13

Página

2. Especificidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial: el párrafo 2 del artículo 6 del ESD (respecto de las alegaciones 1, 2, 5 y 7 del Brasil) **13**

a) Argumentos de las partes 13

i) Canadá *13*

Alegación 1 13

Alegación 2 14

Alegación 5 14

Alegación 7 14

ii) Brasil *15*

b) Evaluación por el Grupo Especial 15

i) Alegación 1 ..... *15*

ii) Alegación 2 ..... *18*

iii) Alegación 5 ..... *18*

iv) Alegación 7 ..... *19*

C. LOS PROGRAMAS "EN SÍ MISMOS" 19

1. La distinción entre lo imperativo y lo discrecional **19**

2. La Corporación de Fomento de las Exportaciones "en sí misma" **24**

a) La Corporación de Fomento de las Exportaciones como organismo de crédito a la exportación 25

i) Brasil *25*

ii) Canadá *25*

iii) Constataciones *25*

b) La Cuenta del Canadá de la EDC 29

i) Brasil *29*

ii) Canadá *30*

iii) Constataciones *30*

c) La Cuenta Mercantil de la EDC 32

i) Brasil *33*

ii) Canadá *33*

Página

iii) *Constataciones* *34*

3. ***Investissement Québec* "en sí misma"** **36**

i) *Brasil* *36*

ii) *Canadá* *37*

iii) *Constataciones* *37*

D. LA EDC E *IQ* "EN SU APLICACIÓN" 39

E. OBTENCIÓN DE INFORMACIONES POR EL GRUPO ESPECIAL 41

F. EL APOYO DE LA CUENTA DEL CANADÁ A LA OPERACIÓN DE AIR WISCONSIN 42

1. **¿Constituye la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin una subvención a la exportación?** **43**

a) Contribución financiera 43

b) Beneficio 43

c) Supeditación a las exportaciones 45

d) Conclusión 46

2. **¿Está comprendida la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin en la cláusula de resguardo del punto k)?** **46**

a) Argumentos de las partes 46

b) Evaluación por el Grupo Especial 47

c) Conclusión 55

3. **Conclusión** **56**

G. OTRAS OPERACIONES DE LA EDC 56

1. **Los argumentos generales del Brasil sobre el "beneficio"** **57**

a) Indicaciones de mercado sobre la financiación en que supuestamente se apoyó el Canadá en las actuaciones el asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* 58

b) Las calificaciones crediticias de la EDC 60

c) El punto de referencia "de mercado" calculado por el Brasil 65

i) *Utilización de datos correspondientes a todos los EETC* *65*

ii) *Empleo de promedios ponderados* *65*

iii) *Conclusión* *67*

Página

d) La financiación comercial de los clientes de Bombardier 67

e) Conclusión 67

2. Argumentos del Brasil sobre el "beneficio" que se refieren a operaciones determinadas 68

a) ASA (marzo de 1997) 69

i) Plazo de reembolso 69

ii) [] 71

iii) Los puntos de referencia del mercado propuestos por el Canadá 72

[] 72

[] 74

Índice general de valores industriales 75

Conclusión 77

b) ASA (agosto de 1998) 77

c) ACA (febrero de 1996) 79

d) ACA (marzo de 1999) 79

e) Comair (julio de 1996) 80

El "rendimiento mínimo de los préstamos" 81

[] 81

Indicadores de mercados presentados por el Canadá 81

f) Comair (diciembre de 1996 y marzo de 1997) 82

g) Comair (agosto de 1997) 82

h) Comair (marzo de 1998) 83

i) Comair (febrero de 1999) 85

j) Kendell (agosto de 1999) 86

k) Air Nostrum 87

3. ¿Está la financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC para Comair "supeditada ... a los resultados de exportación"? 89

4. ¿Está la financiación de la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Nostrum "supeditada ... a los resultados de exportación"? 89

5. Conclusión 90

Página

H. GARANTÍAS DE ACCIONES PROPORCIONADAS POR *IQ* 90

1. ¿Constituyen las garantías de acciones otorgadas por *IQ* "contribuciones financieras"? 91

2. ¿Otorgan las garantías de acciones por *IQ* un "beneficio"? 91

a) Argumentos de las partes 91

b) Evaluación por el Grupo Especial 93

i) ¿Otorgan las garantías de acciones de IQ *necesariamente un "beneficio" porque no se cuenta con ellas en el mercado?* *93*

ii) ¿Otorgan las garantías de acciones de IQ *un "beneficio" en algún otro sentido?* *95*

iii) Carga de la prueba *96*

iv) Aplicación del criterio del "beneficio" a determinadas operaciones de IQ *96*

Operaciones sin cobro de comisión 96

Comisiones inferiores a las del mercado 98

3. ¿Están las garantías de acciones suministradas por *IQ* "supeditadas ... a los resultados de exportación"? 99

a) Argumentos de las partes 99

b) Evaluación por el Grupo Especial 101

4. Conclusión 109

I. GARANTÍAS DE PRÉSTAMOS OTORGADAS POR *IQ* 109

a) Argumentos de las partes 109

b) Evaluación por el Grupo Especial 109

c) Conclusión 112

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN 112

LISTA DE ANEXOS

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 B

Comunicaciones del Canadá

Índice		Página
Anexo B-1	Comunicación de 16 de mayo de 2001 dirigida por el Canadá al Brasil	B-2
Anexo B-2	Respuesta del Canadá a la comunicación de 21 de mayo de 2001 dirigida por el Brasil al Grupo Especial	B-3
Anexo B-3	Comunicación del Canadá relativa a las cuestiones de competencia	B-8
Anexo B-4	Primera comunicación escrita del Canadá	B-25
Anexo B-5	Declaración oral del Canadá relativa a las cuestiones de competencia pronunciada en la primera reunión del Grupo Especial	B-51
Anexo B-6	Declaración oral relativa a las cuestiones de fondo pronunciada por el Canadá en la primera reunión del Grupo Especial	B-57
Anexo B-7	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial despues de su primera reunión	B-65
Anexo B-8	Segunda comunicación escrita del Canadá	B-82
Anexo B-9	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión	B-105
Anexo B-10	Declaración oral pronunciada por el Canadá en la segunda reunión del Grupo Especial	B-118
Anexo B-11	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-132
Anexo B-12	Respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial	B-144
Anexo B-13	Respuestas del Canadá a preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-171
Anexo B-14	Observaciones del Canadá sobre respuestas del Brasil a preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-175

ANEXO C

Comunicaciones de terceros

Índice		Página
Anexo C-1	Comunicación de las Comunidades Europeas en calidad de tercero	C-2
Anexo C-2	Comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero	C-15
Anexo C-3	Declaración oral pronunciada por las Comunidades Europeas en la primera reunión del Grupo Especial	C-21
Anexo C-4	Declaración oral pronunciada por los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial	C-26

I. INTRODUCCIÓN

A. RECLAMACIÓN DEL BRASIL

1.1 El 22 de enero de 2001, el Brasil solicitó la celebración de consultas[1] con el Canadá de conformidad con el párrafo 1 del artículo XXIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("GATT de 1994"), el artículo 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias ("ESD") y el artículo 4 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ("Acuerdo SMC") respecto de determinadas subvenciones supuestamente concedidas por el Gobierno del Canadá y la provincia de Quebec para apoyar la exportación de aeronaves de transporte regional por el Canadá.

1.2 El Brasil y el Canadá celebraron consultas el 21 de febrero de 2001 pero no lograron llegar a una solución mutuamente satisfactoria.

1.3 El 1º de marzo de 2001, el Brasil solicitó el establecimiento de un grupo especial con arreglo al artículo XXIII del GATT de 1994, el artículo 6 del ESD y el párrafo 4 del artículo 4 del Acuerdo SMC.[2]

B. ESTABLECIMIENTO Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

1.4 El Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") estableció un Grupo Especial el 12 de marzo de 2001, con el mandato uniforme. El mandato del Grupo Especial es el siguiente:

> Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por el Brasil en el documento WT/DS222/2, el asunto sometido al OSD por el Brasil en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos.

1.5 El 7 de mayo de 2001 el Brasil pidió al Director General que estableciera la composición del Grupo Especial, de conformidad con el párrafo 7 del artículo 8 del ESD. Dicho párrafo dispone lo siguiente:

> Si no se llega a un acuerdo sobre los integrantes dentro de los 20 días siguientes a la fecha del establecimiento del grupo especial, a petición de cualquiera de las partes, el Director General, en consulta con el Presidente del OSD y con el Presidente del Consejo o Comité correspondiente, establecerá la composición del grupo especial, nombrando a los integrantes que el Director General considere más idóneos con arreglo a las normas o procedimientos especiales o adicionales previstos al efecto en el acuerdo o acuerdos abarcados a que se refiera la diferencia, después de consultar a las partes en ella. El Presidente del OSD comunicará a los Miembros la composición del grupo especial así nombrado a más tardar 10 días después de la fecha en que haya recibido dicha petición.[3]

---

[1] *Véase* el documento WT/DS222/1.

[2] *Véase* el documento WT/DS222/2.

[3] El párrafo 12 del artículo 4 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> En las diferencias que se sustancien de conformidad con las disposiciones del presente artículo, los plazos aplicables en virtud del Entendimiento se reducirán a la mitad, salvo cuando se trate de plazos establecidos especialmente en el presente artículo.

1.6 El 11 de mayo de 2001, el Director General procedió en consecuencia a establecer la composición del Grupo Especial, que es la siguiente:

Presidente: Profesor William J. Davey

Miembros: Profesor Seung Wha Chang
Sra. Usha Dwarka-Canabady

1.7 Australia, las Comunidades Europeas, los Estados Unidos y la India se han reservado el derecho de participar como terceros en las actuaciones del Grupo Especial.

C. ACTUACIONES DEL GRUPO ESPECIAL

1.8 El Grupo Especial se reunió con las partes los días 27 y 28 de junio y 31 de julio de 2001. El Grupo Especial se reunió con los terceros el 27 de junio de junio de 2001.

1.9 El Grupo Especial presentó su informe provisional a las partes el 19 de octubre de 2001. Se recibieron las observaciones de las partes sobre el informe provisional el 26 de octubre de 2001 y las observaciones sobre las observaciones presentadas por la otra parte, el 2 de noviembre de 2001. (*Véase* la sección VI, *infra*.) El Grupo Especial presentó su informe definitivo a las partes el 9 de noviembre de 2001.

II. ELEMENTOS DE HECHO

2.1 Esta diferencia se refiere a varias medidas adoptadas por el Canadá, que el Brasil alega que constituyen subvenciones incompatibles con las obligaciones del Canadá derivadas del párrafo 1 a) del artículo 3[4] del Acuerdo SMC porque están supeditadas *de jure* o *de facto*, como condición única o entre otras varias condiciones, a los resultados de exportación.[5]

2.2 Las medidas indicadas en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil son créditos a la exportación, incluyendo garantías de financiación o de préstamos o el apoyo a los tipos de interés concedidos por la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC") o la Cuenta del Canadá -a través de la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil- para facilitar la exportación de aeronaves civiles, y créditos a la exportación y garantías, incluyendo garantías de préstamos, garantías de acciones, garantías de valor residual y "garantías de compensación de pérdidas iniciales" otorgadas por *Investissement Québec* ("*IQ*"), un programa a cargo de la provincia de Quebec.

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES

A. BRASIL

3.1 En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil pide que el Grupo Especial constate lo siguiente:

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

[4] Entendemos que la referencia hecha por el Brasil, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, al artículo 3 del Acuerdo SMC alude al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo.

[5] *Véase* la nota 14, *infra*.

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

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 las garantías 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.[6]

3.2 El Brasil solicitó, además, que el Grupo Especial recomendara al OSD que ordene al Canadá retirar sin demora esas subvenciones prohibidas.[7]

B. CANADÁ

3.3 El Canadá solicita que el Grupo Especial constate que el Brasil no ha acreditado *prima facie* que ninguno de los programas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil o los programas de *IQ*, "en sí mismos", "en la forma en que se aplican" o "respecto de transacciones determinadas", es incompatible con las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo SMC.[8]

[6] Documento WT/DS222/2.

[7] *Ibid.*

[8] El Canadá plantea también diversas objeciones preliminares respecto de las reclamaciones del Brasil. *Véase* el párrafo 7.3, *infra*.

3.4 El Canadá considera lo siguiente:

1. no existe ningún fundamento para que este Grupo Especial revoque las constataciones del asunto *Canadá - Aeronaves*[9] en el sentido de que la EDC (Cuenta Mercantil) y la Cuenta del Canadá actúan con facultades discrecionales;

2. *IQ*, "en sí misma", no es incompatible con el Acuerdo SMC;

3. las reclamaciones del Brasil referentes a las disposiciones "en sí mismas" condenarían indebidamente todos los mecanismos de crédito a la exportación, y están en contradicción con los hechos y el derecho;

4. El Brasil pretende hacer una distinción insostenible entre su impugnación de medidas "en la forma en que se aplican" y respecto de "transacciones determinadas"; y

5. El Brasil no ha demostrado que ninguna transacción específica correspondiente a la Cuenta Mercantil, *IQ* o la Cuenta del Canadá, incluyendo a Air Wisconsin, sea incompatible con las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo SMC, porque no lo son.

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

4.1 Los argumentos de las partes figuran expuestos en sus comunicaciones al Grupo Especial. Las comunicaciones de las partes se adjuntan al presente informe como anexos (*véase* la lista de anexos en la página v).

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS

5.1 Los argumentos de los terceros -Australia, las Comunidades Europeas, la India y los Estados Unidos- figuran expuestos en sus comunicaciones al Grupo Especial. Las comunicaciones de los terceros se adjuntan al presente informe como anexos (*véase* la lista de anexos en la página v.

VI. REEXAMEN INTERMEDIO

6.1 El 26 de octubre de 2001, ambas partes solicitaron por escrito que el Grupo Especial reexaminara algunos aspectos del informe provisional emitido el 19 de octubre de 2001. El 2 de noviembre de 2001, cada una de las partes presentó observaciones escritas sobre determinados aspectos de la solicitud de reexamen intermedio presentada por la otra parte. Ninguna de las partes ha solicitado una reunión adicional con el Grupo Especial. Las cuestiones planteadas por las partes se examinan a continuación. El Grupo Especial suprimió el párrafo 7.263 del informe provisional e introdujo cambios de menor importancia en los párrafos 7.243, 7.256, 7.259, 7.262, 7.276 y 7.284 de dicho informe.

A. SOLICITUD DE REEXAMEN INTERMEDIO PRESENTADA POR EL BRASIL

6.2 El Brasil señaló a la atención del Grupo Especial varios errores tipográficos y errores acerca de los hechos contenidos en el informe provisional y que hemos corregido.

[9] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* ("*Canadá - Aeronaves*"), informe del Grupo Especial, WT/DS70/R, e informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/R, adoptados el 20 de agosto de 1999.

6.3 El Brasil solicitó que se modificara la descripción de su argumento hecha por el Grupo Especial en el párrafo 7.221 del informe provisional. El Canadá negó la necesidad de tal modificación. A fin de evitar malentendidos, en la versión definitiva de nuestro informe hemos suprimido ese párrafo.

6.4 El Brasil solicitó que se incluyera una nota relativa al párrafo 7.226 del informe provisional indicando que el Brasil había podido obtener detalles de la oferta de Embraer a Air Wisconsin. El Canadá formuló una objeción con respecto a la nota presentada por el Brasil, en parte porque el Brasil obtuvo esos detalles en respuesta a un pedido directo del Grupo Especial. En nuestra opinión, el hecho de que el Brasil haya podido obtener detalles de la oferta hecha por Embraer en respuesta a un pedido del Grupo Especial no influye en la cuestión de si sería o no realista esperar que la EDC tuviera acceso a datos relativos a transacciones de financiación comercial sobre las aeronaves Bombardier. Por lo tanto, nos abstenemos de incluir la nota solicitada por el Brasil.

6.5 Con respecto a la nota 278 del informe provisional, el Brasil se apoya en la Prueba documental CDA-61 para dar a entender que CQC participó en la transacción Midway como inversor en el capital accionario. En respuesta, el Canadá afirmó que "ni *IQ* ni CQC fueron participantes en el capital accionario en la transacción Midway". El Canadá también confirmó la exactitud respecto de los hechos de la nota 278 del informe provisional. A la luz de la respuesta del Canadá, no hemos introducido ningún cambio en esa nota del informe provisional.

B. SOLICITUD DE REEXAMEN INTERMEDIO PRESENTADA POR EL CANADÁ

6.6 El Canadá señaló a la atención del Grupo Especial varios errores tipográficos y errores acerca de los hechos contenidos en el informe provisional. En algunos casos hemos corregido el error, en otros, hemos hecho las supresiones necesarias.

6.7 El Canadá cuestiona la declaración del Grupo Especial que figura en el párrafo 7.18 del informe provisional de que "el marco jurídico en que funciona la Cuenta del Canadá ha tenido cambios", indicando que no ha sido así y remitiéndose a la respuesta oral que dio el Canadá en ese sentido a una pregunta formulada por el Grupo Especial en la segunda reunión con las partes. El Brasil afirma que el marco jurídico en que opera la Cuenta del Canadá ha cambiado.

6.8 El Grupo Especial hace la declaración pertinente en el contexto de su evaluación de la solicitud de una resolución preliminar con arreglo al párrafo 5 del artículo 21 del ESD presentada por el Canadá respecto de las alegaciones 1 y 3 del Brasil. El fundamento de la declaración del Grupo Especial es que, después de la decisión del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*, el Canadá promulgó las *Directrices de Política GEN 000-004 - Presentación de documentos al Gobierno del Canadá*[10] y las *Directrices de Política para la Cuenta del Canadá de la EDC*[11], que requieren que la financiación otorgada por la Cuenta del Canadá se ajuste al *Acuerdo de la OCDE* (véase el párrafo 7.93, *infra*). Observamos también que el Brasil discrepa de la objeción del Canadá, señalando el memorándum de política promulgado por el Canadá después de la primera diferencia *Canadá - Aeronaves*. En consecuencia, mantenemos la declaración que figura en el párrafo 7.18 del informe provisional, y hemos incluido la nota 22 en el informe definitivo para una mayor claridad.

6.9 El Canadá ha solicitado que se modificara la descripción de su argumento contenida en la última frase del párrafo 7.145 del informe provisional del Grupo Especial. El Brasil se ha opuesto al

[10] Prueba documental CDA-16.

[11] Prueba documental CDA-17.

cambio solicitado por el Canadá. Dado que no consideramos que la versión actual sea en modo alguno inexacta, nos abstenemos de introducir el cambio solicitado por el Canadá.

6.10 El Canadá cuestionó la exactitud con respecto a los hechos de una declaración formulada por el Grupo Especial en la tercera frase de los párrafos 7.152 y 7.316 del informe provisional. El Brasil cuestiona la preocupación planteada por el Canadá, principalmente porque el Canadá no había formulado el argumento pertinente durante la parte sustantiva del procedimiento. A fin de evitar en nuestras constataciones cualquier error acerca de los hechos, hemos suprimido la tercera frase de los párrafos 7.152 y 7.316 del informe provisional.

6.11 Con respecto al párrafo 7.247 del informe provisional, el Canadá cuestionó la adición por el Grupo Especial de 20 a 30 puntos básicos a los márgenes de EETC correspondientes a las grandes aeronaves para obtener un margen apropiado con respecto a las aeronaves de transporte regional. El Grupo Especial hizo este ajuste en respuesta al hecho de que el Brasil se apoyara en las declaraciones formuladas por el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* (*véanse* los párrafos 47 y 50 de la declaración oral del Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo A-12)). En respuesta a la declaración oral del Brasil[12], el Canadá no ha hecho ningún intento por negar la necesidad de un ajuste de 20 a 30 puntos básicos para convertir los márgenes correspondientes a grandes aeronaves en márgenes correspondientes a aeronaves de transporte regional. Tampoco cuestionó el Canadá la inclusión por el Brasil de un ajuste de 20 puntos básicos ("correspondiente a la diferencia entre las aeronaves regionales consideradas en la financiación en cuestión y los aviones a reacción más grandes considerados en una emisión típica del EETC") en la Prueba documental BRA-66. Además, aunque el Canadá afirma que "las variaciones de precios entre clases de activos similares pero no idénticos son dinámicas y pueden cambiar", no niega la necesidad de un ajuste en sí mismo. No obstante, si bien el Canadá, al parecer, acepta la necesidad de cierto tipo de ajuste, no indica cuál podría ser, en su opinión, un ajuste adecuado para las transacciones en cuestión. Además, observamos que un ajuste inferior no modificaría necesariamente el resultado de nuestras constataciones. Por estos motivos, no consideramos necesario modificar el párrafo 7.247 del informe provisional.

6.12 Con respecto al párrafo 7.255 del informe provisional, el Canadá formuló varios argumentos que explican por qué los datos FMC podrían utilizarse para evaluar transacciones en determinadas circunstancias. Sin embargo, dijo entonces que el Canadá "no rechaza[ba] la observación del Brasil de que el FMC representa[ba] un promedio de niveles de precios corrientes de las obligaciones de una amplia gama de empresas con una calificación similar". Dado que fue la inclusión de datos promedio la causa de que el Grupo Especial no basara sus constataciones en los datos FMC, y dado que el Canadá no negó que se habían incluido datos promedio, no hemos introducido ningún cambio en el párrafo 7.255 del informe provisional.

6.13 Con respecto al párrafo 7.276 del informe provisional, el Canadá afirmó que el Grupo Especial no debería haber concluido que la financiación otorgada por la EDC [] no comprendía un []. El Canadá sostiene que el margen fijo por el riesgo del crédito [] por orden del Presidente o del Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC. Según el Canadá, "un margen autorizado [] del margen fijo identificado constituye [] correspondiente a esa transacción". El Brasil se opuso a que se introdujera cualquier cambio en el párrafo 7.276 del informe provisional.

6.14 Observamos que la EDC ofreció financiación a Comair [] en dos ocasiones: en julio de 1996 y en agosto de 1997. El Canadá presentó documentación sobre los precios establecidos por la EDC con respecto a estas ofertas que constituye la Prueba documental CDA-59. Esta prueba documental

[12] *Véase* la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12).

no contiene ningún detalle con respecto al fundamento sobre el que el Presidente o el Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC puedan haber autorizado [] del margen fijo correspondiente al riesgo del crédito. Tampoco contiene ningún dato que indique que cualquier margen autorizado por el Presidente o el Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC constituyera [] respecto de las dos transacciones en cuestión. Por estos motivos, rechazamos la afirmación del Canadá de que el Grupo Especial no debería haber llegado a la conclusión de que la financiación pertinente otorgada por la EDC [] no comprende [].

VII. CONSTATACIONES

A. INTRODUCCIÓN

7.1 Esta diferencia se refiere a los créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos o el apoyo a los tipos de interés, concedidos por o a través de la EDC, de propiedad del Canadá -tanto por la Cuenta del Canadá como por la Cuenta Mercantil de la EDC- para facilitar la exportación de aeronaves civiles, así como los créditos a la exportación y garantías proporcionadas por *IQ*, un programa a cargo de la provincia de Quebec, incluidas las garantías de préstamos, las garantías de acciones, las garantías del valor residual y las "garantías de compensación de pérdidas iniciales". El Brasil alega que los programas de la EDC y de *IQ*, "en sí mismos" y "tal como se aplican" son subvenciones a la exportación prohibidas, que violan el párrafo 1 a) del artículo 3[13] del Acuerdo SMC. El Brasil alega también que determinadas transacciones efectuadas en aplicación de esos programas constituyen subvenciones a la exportación prohibidas.[14]

7.2 Después de tratar ciertas cuestiones preliminares planteadas por el Canadá, iniciaremos nuestro examen sustantivo con las alegaciones del Brasil sobre los programas de EDC "en sí mismos" y "tal como se aplican". Pasaremos a continuación a las alegaciones del Brasil que se refieren a determinadas transacciones correspondientes a esos programas. Al examinarlas nos referiremos en primer lugar a las alegaciones del Brasil relativas al apoyo de la EDC a Air Wisconsin. Trataremos, a continuación, las alegaciones del Brasil referentes a otras ayudas de la EDC antes de pasar a las alegaciones del Brasil referentes a la ayuda prestada por *IQ*.

---

[13] Como ya hemos señalado, entendemos que la referencia hecha por el Brasil en su solicitud de establecimiento de un grupo especial al artículo 3 del Acuerdo SMC se refiere al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo.

[14] El Grupo Especial pidió al Brasil que identificara "las medidas concretas a cuyo respecto el Brasil solicita que el Grupo Especial formule constataciones. En particular, que indique si el Brasil pide constataciones: 1) sobre los programas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* en sí mismos; 2) sobre los programas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* en su aplicación (sobre la base de pruebas referentes a determinadas operaciones); 3) sobre las operaciones determinadas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* mencionadas en la primera comunicación del Brasil; o 4) sobre alguna combinación de los puntos 1), 2) y 3)". El Brasil respondió que "solicita constataciones del Grupo Especial sobre los puntos 1), 2) y 3). El Brasil pide que el Grupo Especial constate la incompatibilidad de los programas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ*, en sí mismos, con las obligaciones del Canadá derivadas del Acuerdo SMC. El Brasil pide también que el Grupo Especial constate la incompatibilidad con las obligaciones del Canadá derivadas del Acuerdo SMC de los programas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* en su aplicación, sobre la base de pruebas referentes a determinadas operaciones. Por último, el Brasil solicita que el Grupo Especial constate que las operaciones de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* mencionadas en la primera comunicación escrita del Brasil constituyen violaciones de las obligaciones del Canadá derivadas del Acuerdo SMC" (respuesta del Brasil a la pregunta 25 del Grupo Especial, respuesta del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9)).

B. CUESTIONES PRELIMINARES

7.3 El Canadá plantea las siguientes objeciones preliminares respecto de las alegaciones del Brasil:

1. las alegaciones señaladas con los números 1, 2 y 3 plantean cuestiones de cumplimiento o aplicación relacionadas con otra diferencia. Estas alegaciones son incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Este Grupo Especial carece de competencia para examinar cuestiones de cumplimiento que se planteen en otras diferencias; y

2. las alegaciones señaladas con los números 1, 2, 5 y 7 son incompatibles con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que exigen que la parte reclamante identifique las medidas concretas en litigio y haga una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad. El Brasil no ha satisfecho los criterios mínimos establecidos en esta disposición.

1. Diferencias relativas a cuestiones de aplicación: el párrafo 5 del artículo 21 del ESD (con respecto a las alegaciones 1, 2 y 3 del Brasil)

a) Argumentos de las partes

i) Canadá

7.4 El Canadá alega que el ESD dispone que las diferencias sobre cuestiones de aplicación deben resolverse por el procedimiento abreviado que establece el párrafo 5 del artículo 21, y no mediante la actuación de un nuevo grupo especial. El Canadá señala, además, que el párrafo 5 del artículo 21 utiliza términos imperativos y no de mera exhortación. En caso de desacuerdo sobre cuestiones de aplicación, esa diferencia "se resolverá conforme a los presentes procedimientos de solución de diferencias, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto". El Canadá plantea que, en todos los casos que se han presentado hasta ahora en los que ha habido una diferencia acerca de la existencia de medidas adoptadas para cumplir las recomendaciones o resoluciones del OSD o a la compatibilidad de esas medidas con las normas de la OMC, se ha recurrido al párrafo 5 del artículo 21. En opinión del Canadá, permitir que un Miembro haga caso omiso de las prescripciones concretas del párrafo 5 del artículo 21 y recurra en cambio a procedimientos de grupo especial *de novo* para resolver las cuestiones de cumplimiento, sería contrario a lo dispuesto en el referido párrafo. Por otra parte, cualquier grupo especial que se estableciera mediante los procedimientos ordinarios de solución de diferencias del artículo 6 del ESD carecería de competencia para formular constataciones sobre las cuestiones de cumplimiento surgidas en otros asuntos.

Alegación 1

7.5 El Canadá recuerda que la alegación 1 dice lo siguiente:

> 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.

7.6 El Canadá señala que, en esta alegación, el Brasil sostiene en parte que determinados créditos a la exportación "son y seguirán siendo" subvenciones prohibidas a la exportación. El Canadá

sostiene que todas las medidas adoptadas por los Miembros se presumen compatibles con el régimen de la OMC mientras no exista una resolución concreta del OSD en sentido contrario. Por lo tanto, la referencia del Brasil a créditos a la exportación que "son y seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación debe remitirse a resoluciones anteriores del OSD por las que se declare que determinados "créditos a la exportación" concedidos por el Canadá no son compatibles con el régimen de la OMC. Según el Canadá, esto parecería constituir una alegación de que el Canadá no ha cumplido las resoluciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves*. El Canadá sostiene que este Grupo Especial carece de competencia para determinar cuestiones relativas al cumplimiento de otros asuntos.

Alegación 2

7.7 El Canadá recuerda que la alegación 2 dice lo siguiente:

> 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.

7.8 El Canadá señala que en la alegación 2 no se especifica cuál es "el informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21" al que se refiere la actual reclamación del Brasil. El Canadá presume que se trata del informe del Grupo Especial previsto en el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* ("*Canadá - Aeronaves*"). De cualquier modo, según alega el Canadá, una reclamación basada en que el Canadá "no ha cumplido" el informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 constituye claramente una cuestión de cumplimiento o aplicación relacionada con una diferencia anterior, ajena a la competencia de este Grupo Especial.

Alegación 3

7.9 El Canadá recuerda que la alegación 3 establece lo siguiente:

> 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.

7.10 Una vez más, alega el Canadá, el Brasil se ha referido a las resoluciones y recomendaciones del Órgano de Solución de Diferencias" sin indicación alguna que aclare cuáles son esas resoluciones o recomendaciones a que se refiere la actual reclamación. El Canadá conjetura que el Brasil alude también aquí a las resoluciones y recomendaciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves*. La referencia a la concesión, o el ofrecimiento de concesión, de subvenciones prohibidas "sin atender" las resoluciones del OSD indica claramente, a juicio del Canadá, que esta alegación plantea cuestiones relativas al cumplimiento de resoluciones anteriores. Tales alegaciones son ajenas a la competencia del actual Grupo Especial, a juicio del Canadá.

ii) Brasil

7.11 El Brasil discrepa respecto de la afirmación de que no puede impugnar, en procedimientos promovidos en virtud del artículo 6 del ESD, la existencia de medidas adoptadas para cumplir las anteriores recomendaciones y resoluciones del OSD con respecto a la Cuenta del Canadá o su compatibilidad con las disposiciones. Aunque efectivamente, a juicio del Brasil, los Miembros pueden impugnar en virtud del párrafo 5 del artículo 21 las "medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones del OSD, el significado corriente del párrafo 2 del artículo 6 del ESD y los párrafos 1, 4 y 5 del artículo 4 del Acuerdo SMC no excluyen que un Miembro pueda promover

del mismo modo un nuevo procedimiento de solución de diferencias en virtud del esas disposiciones. El Brasil alega que, si un Miembro opta por renunciar al procedimiento abreviado del párrafo 5 del artículo 21, es su prerrogativa hacerlo; y que sería contrario al objeto y fin del párrafo 5 del artículo 21 exigir a los Miembros que utilicen sólo esos procedimientos abreviados. El Brasil afirma también que, en las circunstancias de este caso particular, estimó que era "más eficaz renunciar a los procedimientos abreviados previstos en el párrafo 5 del artículo 21"[15], porque la impugnación por el Brasil del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional entraña alegaciones contra esa medida, tanto en sí misma como en su aplicación a operaciones determinadas, y un grupo especial constituido en virtud del párrafo 5 del artículo 21 no estaría facultado para examinar la compatibilidad con los acuerdos abarcados del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá tal como se aplica en determinadas operaciones relacionadas con las aeronaves de transporte regional.

7.12 Por otra parte, el Brasil considera que el Canadá se equivoca al identificar cada uno de los párrafos numerados de la solicitud de establecimiento del grupo especial formulada por el Brasil que se relacionan con la Cuenta del Canadá como una alegación separada. El Brasil plantea que formula una alegación general con respecto al apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá en el párrafo 1 de su solicitud de establecimiento del grupo especial. Según el Brasil, en los párrafos 2 a 4 de la solicitud se explica la naturaleza de esa alegación.

7.13 El Brasil sostiene que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* no resolvió que la Cuenta del Canadá, en sí misma, fuera compatible con el Acuerdo SMC. Constató que el Brasil no había acreditado *prima facie* una infracción y, por consiguiente, el Grupo Especial no "podía formular ninguna constatación sobre el programa Cuenta del Canadá *per se*".[16] Con respecto a la Cuenta del Canadá, el Brasil alega que ha presentado ahora información complementaria y pruebas que acreditan *prima facie* una infracción.

b) Evaluación por el Grupo Especial

i) Alegaciones 1 y 3

7.14 Recordamos que las alegaciones 1 y 3 tienen el siguiente texto:

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

Alegación 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.

---

[15] Respuesta del Brasil a la comunicación del Canadá relativa a las cuestiones de competencia, párrafo 8 (anexo A-4).

[16] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 9.213.

7.15 En lo esencial, el Canadá aduce que las alegaciones 1 y 3 se relacionan con la aplicación de las recomendaciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves*, y que este Grupo Especial carece de competencia para determinar cuestiones relativas al cumplimiento en relación con otros asuntos. A nuestro juicio, sin embargo, el empleo de las expresiones "son y seguirán siendo" y "sin atender a las resoluciones y recomendaciones del [OSD]" no indica necesariamente que el Brasil procure una revisión de las "medidas destinadas a cumplir" las recomendaciones del OSD, conforme al empleo de esta expresión en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. En efecto, el Brasil, en su respuesta a nuestra pregunta plantea que "no solicita a este Grupo Especial que revise las constataciones del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70 ni que ratifique ni confirme las constataciones de ese Grupo Especial. Del mismo modo, el Brasil tampoco pide que este Grupo Especial extraiga conclusiones sobre lo que el Canadá debería haber hecho". Por lo tanto, estimamos que no se ha pedido que este Grupo Especial resolviera si el Canadá cumplió o no las recomendaciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves*.

7.16 En nuestra opinión, la redacción de las alegaciones 1 y 3 invoca una violación actual del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, que establece una prohibición de las subvenciones a la exportación y dice así:

> las subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, con inclusión de las citadas a título de ejemplo en el Anexo I (se han omitido las notas de pie de página);

Por lo tanto, para acreditar la existencia de una subvención a la exportación conforme al sentido de esta norma, el Miembro interesado debe establecer: i) la existencia de una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC; y ii) que esa subvención está supeditada a los resultados de exportación. Son éstos los elementos que deben quedar acreditados a los efectos de una reclamación basada en el párrafo 1 a) del artículo 3. Al respecto consideramos que las expresiones "son y seguirán siendo" y "sin atender a las resoluciones y recomendaciones del [OSD]" -que constituyen el fundamento de la objeción preliminar del Canadá respecto de las alegaciones 1 y 3- son superabundantes. Lo que el Brasil debe demostrar para acreditar sus alegaciones referentes al párrafo 1 a) del artículo 3 son los elementos necesarios conforme a esa disposición. A nuestro juicio, las frases citadas, utilizadas por el Brasil en su solicitud del establecimiento de un grupo especial y posteriormente citadas por el Canadá, simplemente no son pertinentes a las alegaciones del Brasil fundadas en el párrafo 1 a) del artículo 3. En consecuencia, debemos concentrar nuestra atención en determinar si el Brasil ha acreditado o no los elementos necesarios conforme a esta última disposición, y a ello habremos de referirnos.

7.17 Observamos que, con respecto a las alegaciones 1 y 3, el Brasil indica que "el Brasil no pide sino una constatación de hecho de que, desde la adopción del informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto DS70, el Canadá no ha introducido ninguna modificación en la Cuenta del Canadá".[17] Con respecto a esta "constatación de hecho" solicitada por el Brasil, recordamos que el artículo 11 del ESD -que establece las funciones de los grupos especiales- indica en la parte pertinente lo que sigue:

> La función de los grupos especiales es ayudar al OSD a cumplir las funciones que le incumben en virtud del presente Entendimiento y de los acuerdos abarcados. Por consiguiente, cada grupo especial deberá hacer *una evaluación objetiva del asunto que se le haya sometido, que incluya una evaluación objetiva de los hechos, de la aplicabilidad de los acuerdos abarcados pertinentes* y de la conformidad con éstos y

[17] Respuesta del Brasil a la pregunta 27 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9).

> formular otras conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en los acuerdos abarcados. Los grupos especiales deberán consultar regularmente a las partes en la diferencia y darles oportunidad adecuada de llegar a una solución mutuamente satisfactoria. (sin cursivas en el original)

Observamos, además, que el mandato de este Grupo Especial consiste en lo siguiente:

> Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes de los acuerdos abarcados invocados por el Brasil en el documento WT/DS222/2, el asunto sometido al OSD por el Brasil en ese documento y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dichos acuerdos.

No consideramos que la "constatación de hecho" solicitada por el Brasil sea un "asunto" que debamos evaluar o examinar objetivamente en este caso. Simplemente no es pertinente respecto de la cuestión de si el Brasil ha acreditado o no en estos procedimientos sus alegaciones fundadas en el párrafo 1 a) del artículo 3, que consideramos que son "las demás conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en [el Acuerdo SMC]".[18]

7.18 Por último, observamos que, se considere o no que las frases "son y seguirán siendo" y "sin atender a las resoluciones y recomendaciones del [OSD]" son superabundantes respecto de las alegaciones 1 y 3, estimamos que las alegaciones formuladas en esos procedimientos son distintas y más amplias que las que fueron objeto de la resolución del asunto *Canadá - Aeronaves*. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* declaró que "las operaciones de financiación de deudas de que se trata, por parte de la Cuenta del Canadá, constituyen 'subvenciones supeditadas *de jure* [...] a los resultados de exportación', prohibidas por el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC".[19] El Grupo Especial constató que "la financiación de deudas en cuestión por parte de la Cuenta del Canadá adopta la forma de créditos a la exportación".[20] Las alegaciones 1 y 3 del Brasil se formulan, respectivamente, en relación con "[c]réditos 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" y "créditos a la exportación ... por conducto de Cuenta del Canadá". Las alegaciones del Brasil en estos procedimientos no se refieren a las operaciones de financiación determinadas que estaban "en cuestión" en el asunto *Canadá - Aeronaves*. Se trata, por el contrario, de operaciones diferentes. Además, el marco jurídico en que funciona la Cuenta del Canadá ha tenido cambios, como se observará más adelante.[21] Por lo tanto, el alcance de la resolución en el asunto *Canadá - Aeronaves* es diferente y más reducido que el de la resolución solicitada a este Grupo Especial.

7.19 Por las razones precedentes, desestimamos la objeción del Canadá a las alegaciones 1 y 3.

---

[18] La solicitud del Brasil de una constatación sobre los hechos parece basarse en la alegación 2, que consideramos no comprendida en nuestro mandato (*véanse* los párrafos 7.45 a 7.49, *infra*). En la medida en que pueda basarse también en otras alegaciones del Brasil, habremos de referirnos a ella.

[19] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 9.231.

[20] *Ibid.*, párrafo 9.230.

[21] A este respecto, observamos el hecho de que, después de la resolución adoptada por el Grupo Especial en *Canadá - Aeronaves*, el Canadá promulgó las *Directrices de Política GEN 000-004 - Presentación de documentos al Gobierno del Canadá* (Prueba documental CDA-16) y las *Directrices de Política para la Cuenta del Canadá de la EDC* (Prueba documental CDA-17), que exigen que la financiación de la Cuenta del Canadá cumpla lo dispuesto en el Acuerdo de la OCDE (*véase* el párrafo 7.93, *infra*).

ii) Alegación 2

7.20 Observamos que el Canadá ha solicitado una resolución preliminar con arreglo al párrafo 2 del artículo 6 respecto de la alegación 2 (*véase* el párrafo 7.25, *infra*). A la luz de nuestra resolución a ese respecto (*véase* el párrafo 7.49, *infra*), no necesitamos referirnos, ni lo haremos, a la solicitud del Canadá de una resolución preliminar con arreglo al párrafo 5 del artículo 21 respecto de la alegación 2.

2. Especificidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial: el párrafo 2 del artículo 6 del ESD (respecto de las alegaciones 1, 2, 5 y 7 del Brasil)

a) Argumentos de las partes

i) Canadá

7.21 El Canadá recuerda que la solicitud de establecimiento de un grupo especial debe cumplir los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que en la parte respectiva dispone lo siguiente:

> [En] las peticiones de establecimiento de grupos especiales ... 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.

7.22 Citando diversas declaraciones del Órgano de Apelación, el Canadá hace hincapié en el objetivo del párrafo 2 del artículo 6 consistente en asegurar el debido proceso, y plantea que los vicios de la solicitud de establecimiento de un grupo especial no pueden subsanarse mediante comunicaciones posteriores. Además, el Canadá recuerda que, al determinar si el párrafo 2 del artículo 6 ha sido violado o no, los grupos especiales y el Órgano de Apelación han tenido en cuenta si en los procedimientos del Grupo Especial se ha perjudicado o no el derecho de defensa de la parte demandada.

Alegación 1

7.23 El Canadá recuerda que la alegación 1 indica lo siguiente:

> 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.

7.24 El Canadá considera que la referencia a "créditos a la exportación", en la alegación 1, es extremadamente amplia. Respecto de cualquier práctica que permita aplazar el pago de una mercancía o servicio exportados cabe concebir que se la califique como un "crédito a la exportación", según el Canadá. Además, el Canadá aduce que la expresión "créditos a la exportación" no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de las aeronaves de transporte regional. El alcance de la expresión "créditos a la exportación", sin ninguna otra aclaración, es infinito. Por otra parte, el Canadá plantea que la expresión "Cuenta del Canadá" no está en manera alguna en la alegación del Brasil. No se limita a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de las aeronaves de transporte regional. Entiende el Canadá que, de los términos empleados en la alegación del Brasil, parece desprenderse que ese país impugna la totalidad de la Cuenta del Canadá, cuyas operaciones son centenares y abarcan desde la ayuda vinculada hasta los seguros.

Alegación 2

7.25 El Canadá recuerda que la alegación 2 dice así:

> 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.

7.26 El Canadá indica que el Brasil, en la alegación 2, ha omitido identificar cualquier disposición de un tratado que supuestamente haya sido vulnerada por el Canadá. No hace referencia a ninguna disposición de los Acuerdos de la OMC. A juicio del Canadá, de esta manera no se satisfacen los "requisitos previos mínimos" del párrafo 2 del artículo 6.

Alegación 5

7.27 El Canadá recuerda que la alegación dice así:

> 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.

7.28 El Canadá formula el mismo argumento respecto de la referencia a los "créditos a la exportación" en la alegación 5 que en la alegación 1: es decir, que la referencia es extremadamente amplia. Además, el Canadá considera que "la referencia del Brasil a 'la EDC' es, análogamente, tan amplia que hace imposible su definición".[22] En esta alegación, según señala el Canadá, la expresión "EDC" no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de las aeronaves regionales. El Canadá ve en esto un ataque mal definido a la EDC en su totalidad, alegación que abarcaría potencialmente centenares de clientes y muchos miles de operaciones desde 1995.

Alegación 7

7.29 El Canadá recuerda que la alegación 7 dice lo siguiente:

> 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.

7.30 El Canadá formula el mismo argumento respecto de la referencia a los "créditos a la exportación" en la alegación 7 que en la alegación 1: es decir, que la referencia es extremadamente amplia. Por otra parte, la referencia a "*Investissement Québec*" en la alegación 7 no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de aeronaves regionales.

7.31 En síntesis, el Canadá plantea que "desconoce qué violaciones alega el Brasil así como las reclamaciones a las que ha de responder".[23] A juicio del Canadá, el incumplimiento por el Brasil de los requisitos imperativos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD perjudica la capacidad del Canadá de preparar y presentar una defensa completa en estas actuaciones.

---

[22] Comunicación del Canadá relativa a las cuestiones de competencia, párrafo 51 (anexo B-3).

[23] *Ibid.*, párrafo 44.

7.32 El Canadá considera que la teoría del Brasil sobre una "alegación general" es una tentativa de subsanar las deficiencias de su solicitud de establecimiento de un grupo especial. El Canadá señala que el Brasil no pide constataciones de que la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e *IQ* "en sí mismas, en su aplicación y operaciones determinadas" constituyan subvenciones a la exportación prohibidas.[24] El Canadá también destaca con cierto detenimiento diferencias existentes entre la solicitud de establecimiento de un grupo especial hecha por el Brasil y afirmaciones que figuran en sus comunicaciones posteriores, diferencias que, a juicio del Canadá, contribuyen a demostrar el incumplimiento por el Brasil de las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6. Concretamente, el Canadá alega que la solicitud del Brasil utiliza términos de alcance universal, y que el Brasil sólo indicó al Canadá que determinadas medidas no estaban incluidas al responder a la comunicación preliminar del Canadá.

ii) Brasil

7.33 El Brasil considera que su solicitud de establecimiento de un grupo especial cumple los cuatro criterios establecidos por el Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Productos lácteos*, es decir, que la solicitud debe: i) formularse por escrito; ii) indicar si se han celebrado consultas; iii) identificar las medidas concretas en litigio; y iv) hacer una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.[25]

7.34 El Brasil alega que su solicitud identifica los tres programas canadienses en litigio y, respecto de ellos, las categorías concretas de apoyo que son objeto de su impugnación. Además, según el Brasil, su petición no sólo abarca concretamente impugnaciones de esas medidas en sí mismas, sino que también se declara en ella que se impugnan las medidas tal como se aplican, por ejemplo, en la operación de Air Wisconsin. Con respecto a la queja del Canadá de que las alegaciones del Brasil son extremadamente amplias, el Brasil considera que es prerrogativa de un Miembro impugnar cualquier medida, por amplia que sea, que considere incompatible con las obligaciones de otro Miembro de la OMC.

7.35 El Brasil recuerda también que en los párrafos 1, 5 y 7 de su solicitud de establecimiento de un grupo especial indicó expresamente que las medidas en cuestión son subvenciones a la exportación prohibidas en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC.

7.36 Por último, el Brasil sostiene que las "circunstancias del caso" demuestran que no se ha afectado negativamente la capacidad del Canadá para defenderse.

b) Evaluación por el Grupo Especial

i) Alegación 1

7.37 Recordamos que la alegación 1 dice así:

> 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.

---

[24] Respuesta del Canadá a la pregunta 5 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7).

[25] *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos* ("*Corea - Productos lácteos*"), informe del Órgano de Apelación adoptado el 12 de enero de 2000, WT/DS98/AB/R, párrafo 120.

7.38 La solicitud de resolución preliminar formulada por el Canadá respecto de la alegación 1 se basa en la amplitud de las expresiones "créditos a la exportación" y "Cuenta del Canadá" en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, en relación con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6. Esa disposición, en la parte pertinente, dice así:

> 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.

Observamos que la solicitud de establecimiento de un grupo especial se formuló por escrito en esta diferencia, y que en ella se indica que se celebraron consultas. El objeto de la discrepancia entre las partes con respecto a la alegación 1 se refiere a si la solicitud identifica o no las medidas concretas en litigio, en cuanto el Canadá considera que la alegación es demasiado amplia.

7.39 En el asunto *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, el Órgano de Apelación debió examinar el grado de especificidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial por los Estados Unidos, que se refería, entre otras cosas, a "todos los tipos de equipo para redes locales". Al respecto, el Órgano de Apelación indicó lo siguiente:

> Tanto "equipo para redes locales" como "ordenadores personales con capacidad multimedia" son términos genéricos. El que estos términos sean suficientemente precisos para identificar "las medidas concretas en litigio" de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD depende, a nuestro juicio, de si cumplen la finalidad de las prescripciones de esa disposición.
>
> En el asunto *Comunidades Europeas - Bananos*, dijimos lo siguiente:
>
> > Es importante que la solicitud de establecimiento de un grupo especial 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.
>
> Las Comunidades Europeas alegan que la falta de precisión del término "equipo para redes locales" había dado lugar a una violación de su derecho al debido proceso legal, que está implícito en el ESD. Sin embargo, hacemos notar que las Comunidades Europeas no discuten que el término "equipo para redes locales" sea un término comercial fácilmente comprensible en el ramo.[26]

7.40 Al aplicar el análisis del Órgano de Apelación a este caso, constatamos que la expresión "créditos a la exportación", que tiene un significado definido y se encuentra en la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo I del Acuerdo SMC, es "fácilmente comprensible" en el contexto de una diferencia correspondiente al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. La expresión "créditos a la exportación" también se explica por el texto que sigue a la

[26] *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS62/AB/R-WT/DS67/AB/R-WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998, párrafos 68 a 70 (se han suprimido las notas de pie de página; sin subrayar en el original).

palabra "incluidos", en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil, es decir, los ejemplos que el Brasil indica. Observamos, además, que de la solicitud de consultas presentada por el Brasil resulta con bastante claridad que las medidas en cuestión se limitaban a la industria canadiense de aeronaves de transporte regional.[27] En consecuencia, resulta difícil admitir, teniendo en cuenta estas circunstancias del caso, que el Canadá pudiera ignorar que las expresiones "créditos a la exportación" y "Cuenta del Canadá" se relacionaban en particular con la industria de las aeronaves de transporte regional.

7.41 Con respecto a la comparación que hace el Canadá entre el texto de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil y su respuesta a la comunicación preliminar del Canadá, resulta claro que el párrafo 2 del artículo 6 impone ciertas prescripciones al contenido de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, y no a la forma en que ese contenido se relaciona con el desarrollo posterior de las alegaciones del reclamante. Estimamos que estos argumentos del Canadá, aunque tal vez sean ilustrativos, no son jurídicamente pertinentes a ninguna evaluación basada en el párrafo 2 del artículo 6.

7.42 En consecuencia, a nuestro juicio, la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil satisface la prescripción del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, de "identificar las medidas concretas en litigio".

7.43 En el asunto *Comunidades Europeas - Equipo informático*[28], así como en otros asuntos[29], el Órgano de Apelación examinó si la falta de especificidad de una solicitud de establecimiento de un grupo especial había perjudicado al demandado. A este respecto, no aceptamos la afirmación del Canadá de que la falta de especificidad de la solicitud de establecimiento de un grupo especial por el Brasil impidió al Canadá preparar y presentar una defensa completa en estas actuaciones. Observamos, a este respecto, la afirmación del Brasil de que, como se indica en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, sus alegaciones contra la Cuenta del Canadá de la EDC (y la Cuenta Mercantil de la EDC e *IQ*) se limitan a los ejemplos que allí se citan. El Brasil plantea que "no ha afirmado ningún derecho a ampliar, ni ha ampliado en los hechos, sus reclamaciones mas allá de las formas concretas de créditos a la exportación de EDC, la Cuenta del Canadá e *IQ* que se enumeran en su solicitud de establecimiento de un grupo especial".[30] Del mismo modo, las alegaciones efectivas del Brasil se han limitado a la industria de las aeronaves de transporte regional. En consecuencia, teniendo en cuenta el alcance de las alegaciones que el Brasil ha hecho en definitiva en estas actuaciones, no consideramos que se hayan perjudicado los derechos de defensa del Canadá.

7.44 En consecuencia, desestimamos la objeción del Canadá a la alegación 1.

---

[27] Documento WT/DS222/1. (Observamos también que el título de la solicitud de establecimiento de un grupo especial por el Brasil, cuyo texto es *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*, aunque fue asignado por la Secretaría de la OMC, fue aceptado por el Brasil.)

[28] *Comunidades Europeas - Equipo informático*, informe del Órgano de Apelación, nota 26, *supra*, párrafos 58 a 73.

[29] *Véase Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, párrafos 80 a 97, y *Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, nota 25, *supra*, párrafos 114 a 131.

[30] Respuesta del Brasil a la declaración oral del Canadá relativa a las cuestiones de competencia pronunciada en la primera reunión del Grupo Especial, párrafo 12 (anexo A-8).

ii) Alegación 2

7.45 Recordamos que la alegación 2 dice así:

> 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.

7.46 La solicitud de resolución preliminar formulada por el Canadá respecto de la alegación 2 se basa en la falta de referencia a disposiciones de un tratado en la solicitud de establecimiento de un grupo especial en relación con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 ("una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad").

7.47 A este respecto recordamos que el Órgano de Apelación, en el asunto *Corea - Productos lácteos*, estableció que "[l]a identificación de las disposiciones del tratado que se alega que han sido vulneradas por el demandado es *siempre necesaria* para definir el mandato de un grupo especial y para informar al demandado y a los terceros de las alegaciones formuladas por el reclamante; esa identificación es un *requisito previo mínimo* de la presentación de los fundamentos de derecho de la reclamación".[31] Además, como señaló el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Comunidades Europeas - Ropa de cama*, "el no haber ni siquiera mencionado en la solicitud de establecimiento el artículo del tratado que presuntamente se había infringido equivale ... a no haber formulado ninguna reclamación".[32]

7.48 Observamos, además, que el párrafo 1 del artículo 7 del ESD -que establece el mandato uniforme de los grupos especiales- se refiere al examen del asunto sometido al OSD "a la luz de *las disposiciones pertinentes* (del acuerdo abarcado (de los acuerdos abarcados) ...)".

7.49 Observamos que la alegación 2 no contiene absolutamente ninguna referencia a disposiciones de la OMC y, en consecuencia, resulta claro que no se cumple ni siquiera el "requisito previo mínimo" del párrafo 2 del artículo 6. El Brasil no ha suministrado los elementos necesarios para que la alegación 2 quede comprendida en nuestro mandato. En consecuencia, constatamos que la alegación 2 del Brasil no está comprendida en nuestro mandato.

iii) Alegación 5

7.50 Recordamos que la alegación 5 dice así:

> 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.

7.51 La solicitud de resolución preliminar presentada por el Canadá respecto de la alegación 5 se basa en la amplitud de las expresiones "créditos a la exportación" y "EDC" en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, en relación con las prescripciones establecidas en el párrafo 2 del artículo 6.

---

[31] *Corea - Productos lácteos*, nota 25, *supra*, párrafo 124 (sin cursivas en el original).

[32] *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India*, informe del Grupo Especial, WT/DS141/R, adoptado el 12 de marzo de 2001, párrafo 6.15.

7.52 Con respecto a esta objeción preliminar, consideramos que nuestro análisis sobre la objeción a la alegación 1 (*véanse* los párrafos 7.37 a 7.44, *supra*) se aplica aquí en la misma forma. En consecuencia, desestimamos la objeción del Canadá a la alegación 5.

iv) Alegación 7

7.53 Recordamos que la alegación 7 dice así:

> 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.

7.54 La solicitud de resolución preliminar presentada por el Canadá respecto de la alegación 7 se basa en la amplitud de las expresiones "créditos a la exportación" y "*Investissement Québec*" en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, en relación con las prescripciones establecidas en el párrafo 2 del artículo 6.

7.55 Con respecto a esta objeción preliminar, consideramos que nuestro análisis sobre la objeción a la alegación 1 (*véanse* los párrafos 7.37 a 7.44, *supra*) se aplica aquí en la misma forma. En consecuencia, desestimamos la objeción del Canadá a la alegación 7.

C. LOS PROGRAMAS "EN SÍ MISMOS"

1. La distinción entre lo imperativo y lo discrecional

7.56 Recordamos que el Brasil alega que la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil de la EDC, así como *IQ*, son subvenciones a la exportación prohibidas contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Teniendo en cuenta que las alegaciones del Brasil se refieren a los programas en sí mismos, se aplicaría en la forma tradicional la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales. Conforme a esa distinción, empleada a lo largo de los años tanto en asuntos del GATT como de la OMC[33], sólo puede constatarse la incompatibilidad con las normas del GATT o la OMC de las disposiciones legales que obligan a violar esas normas.

---

[33] *Véase Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916*, informe del Grupo Especial, WT/DS/136/R-WT/DS162/R, e informe del Órgano de Apelación, WT/DS/136/AB/R-WT/DS162/AB/R, adoptados el 26 de septiembre de 2000; *Estados Unidos - Medidas que afectan a la importación y a la venta y utilización en el mercado interno del tabaco* (IBDD S41/131), informe adoptado el 4 de octubre de 1994; *Tailandia - Restricciones a la importación de cigarrillos e impuestos internos sobre los cigarrillos* (IBDD S37/222), informe adoptado el 7 de noviembre de 1990; *Comunidad Europea - Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes* (IBDD S37/147), informe adoptado el 16 de mayo de 1990; y *Estados Unidos - Impuestos sobre el petróleo y sobre determinadas sustancias importadas* (IBDD S34/157), informe del Grupo Especial adoptado el 17 de junio de 1987.

Observamos también la declaración del Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Acero laminado en caliente* de que "[l]a disposición sobre producción cautiva no *requiere*, por sí misma, que el examen se centre exclusivamente en el mercado comercial ni *obliga* a adoptar un enfoque selectivo del análisis de ese mercado, que *excluya* un examen equivalente del mercado cautivo. La disposición misma tampoco *estipula* que se atribuya especial importancia a los datos relativos al mercado comercial. Más bien, como se explicó anteriormente, la disposición permite que la USITC examine el mercado comercial *y* el mercado cautivo con el mismo cuidado y atención, como parte de un examen más general de la rama de producción nacional en su conjunto. ... Por consiguiente, si se interpreta de forma compatible con nuestro razonamiento, expuesto en los párrafos 203 a 208 del presente informe, y en la medida en que esto se haga, no creemos que exista necesariamente incompatibilidad entre la disposición sobre producción cautiva, *según sus propios términos*, y el

7.57 A este respecto recordamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación* estableció lo siguiente:

> Hay un considerable número de precedentes en las prácticas de solución de diferencias, tanto en el GATT como en la OMC, favorables al principio de que sólo la legislación que *impone* una violación de las obligaciones derivadas del GATT/OMC puede considerarse, como tal, incompatible con estas obligaciones. Este principio fue señalado y aplicado recientemente por el Órgano de Apelación en el caso *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916* ("*Ley de 1916*"):
>
> > … el concepto de legislación imperativa en contraposición a la legislación discrecional ha sido elaborado por varios grupos especiales del GATT como consideración previa en la determinación de cuándo normas legislativas como tales -y no una aplicación específica de esas normas legislativas- eran incompatibles con las obligaciones de una parte contratante del *GATT de 1947*.
> >
> > …
> >
> > … los grupos especiales elaboraron la teoría de que debía establecerse una distinción entre legislación imperativa y discrecional, y mantuvieron que únicamente podía constatarse que fuera incompatible en sí misma con las obligaciones derivadas del GATT la legislación que impone una violación de estas obligaciones.[34]

7.58 Observamos que el Brasil expresamente "está de acuerdo ... en que la distinción entre las normas legales discrecionales ('en su aplicación') y las imperativas ('en sí mismas') constituye un principio establecido en la jurisprudencia del GATT y la OMC".[35] No existe, pues, divergencia entre

---

Acuerdo Antidumping" (*Estados Unidos - Medidas antidumping sobre determinados productos de acero laminado en caliente originarios del Japón* ("*Estados Unidos - Acero laminado en caliente*"), informe del Órgano de Apelación, WT/DS184/AB/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, párrafo 208) (no se reproduce la nota de pie de página; las cursivas figuran en el original).

[34] *Estados Unidos - Medidas que tratan como subvenciones las limitaciones de las exportaciones* ("*Estados Unidos - Limitaciones de la exportación*"), informe del Grupo Especial, WT/DS194/R, adoptado el 23 de agosto de 2001, párrafo 8.4 (no se reproduce la nota de pie de página).

[35] Respuesta del Brasil a la pregunta 28 del Grupo Especial. Respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9). Observamos, además, que los grupos especiales que se ocuparon de los asuntos *Canadá - Aeronaves* y *Brasil - Aeronaves* aplicaron la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales, como también lo hizo el Órgano de Apelación en esos asuntos (*Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, nota 9, *supra*, y *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves* ("*Brasil - Aeronaves*"), informes del Grupo Especial y del Órgano de Apelación, WT/DS46/R y WT/DS46/AB/R, respectivamente, adoptados el 20 de agosto de 1999). Por último, observamos que el Brasil adujo que correspondía aplicar la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales en *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*"), informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW/2, adoptado el 23 de agosto de 2001.

las partes sobre la aplicabilidad de la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales.[36]

7.59 En consecuencia, aplicaremos en esta diferencia la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales para determinar si los programas canadienses en cuestión, en sí mismos, son o no incompatibles con las obligaciones del régimen de la OMC; es decir, si los textos legales que rigen el establecimiento y el funcionamiento de esos programas son o no imperativos respecto de las violaciones alegadas por el Brasil. En otras palabras: para evaluar la alegación del Brasil contra la EDC en sí misma debemos determinar si el programa de la EDC impone el otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas en forma incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.60 El Brasil alega, sin embargo, que la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales debe aplicarse en el "contexto sustantivo" de la EDC, es decir, teniendo en cuenta que la EDC es un organismo de créditos a la exportación y que su propósito mismo consiste en subvencionar exportaciones. El Brasil explica que su referencia al "contexto sustantivo" se desprende de la siguiente declaración del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación*:

> No conocemos ningún precedente del GATT/OMC que prescriba que un grupo especial ha de considerar si la legislación es imperativa o discrecional *antes* de examinar el fondo de las disposiciones del caso. Por el contrario, hemos observado 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 demandada 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*.[37]

7.61 Observamos, sin embargo, que el Grupo Especial que se ocupó de ese asunto se refería primordialmente a la cuestión de si la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales debía o no abordarse por los grupos especiales como cuestión previa, como sostenían los Estados Unidos en ese asunto, o los grupos especiales podían abordar esa distinción después de examinar las prescripciones jurídicas aplicables de los Acuerdos de la OMC. En otras palabras: la expresión "contexto sustantivo" se refiere a los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC[38], y no a la medida

---

[36] Observamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Artículo 301* constató que incluso las normas legales discrecionales podían violar determinadas obligaciones del régimen de la OMC (*véase Estados Unidos - Artículos 301 a 310 de la Ley de Comercio Exterior de 1974*, informe del Grupo Especial, WT/DS152/R, adoptado el 27 de enero de 2000, párrafo 7.53). Recordamos que el análisis del Grupo Especial en esa diferencia se concentró en la naturaleza de las obligaciones que impone el párrafo 2 a) del artículo 23 del ESD. Ninguna de las partes ha sugerido que debieran aplicarse consideraciones análogas respecto de las disposiciones del Acuerdo SMC cuya violación alega el Brasil en esta diferencia.

[37] *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación*, nota 34, *supra*, párrafo 8.11 (las cursivas figuran en el original; no se reproduce la nota de pie de página).

[38] El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación* estableció lo siguiente: "identificar primero las obligaciones pertinentes derivadas de la OMC, y examinarlas, facilitará nuestra evaluación del trato que la legislación da a estas obligaciones, y de la eventual existencia de una violación. Es decir, el examen previo del fondo de las reclamaciones con respecto a las disposiciones de

que es objeto de examen. El argumento que expone el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación* es simplemente que puede resultar difícil determinar si un comportamiento que no se ajusta a las disposiciones está impuesto imperativamente sin haber determinado antes cuáles son las obligaciones en relación con las cuales se aprecia esa conformidad. En el caso actual, el "contexto sustantivo" para aplicar la distinción entre las distinciones imperativas y las discrecionales consistiría en las obligaciones establecidas en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, y no en los programas en examen.

7.62 En consecuencia, aplicaremos la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales a la luz del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En otras palabras: la cuestión que debemos abordar es si la EDC -la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil de la EDC- o *IQ* obligan o no al Canadá a otorgar subvenciones supeditadas a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.63 Recordamos que el artículo 3 del Acuerdo SMC, en la parte pertinente, dice así:

> A reserva de lo dispuesto en el Acuerdo sobre la Agricultura, las siguientes subvenciones, en el sentido del artículo 1, se considerarán prohibidas:
>
> a) las subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, con inclusión de las citadas a título de ejemplo en el Anexo I; (no se reproducen las notas de pie de página).

7.64 Recordamos asimismo que el artículo 1 del Acuerdo SMC dispone lo siguiente:

> 1.1 A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención:
>
> a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro (denominados en el presente Acuerdo "gobierno"), es decir:
>
> i) cuando la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital) o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos);
>
> ii) cuando se condonen o no se recauden ingresos públicos que en otro caso se percibirían (por ejemplo, incentivos tales como bonificaciones fiscales) [no se reproduce la nota de pie de página];
>
> iii) cuando un gobierno proporcione bienes o servicios -que no sean de infraestructura general- o compre bienes;
>
> iv) cuando un gobierno realice pagos a un mecanismo de financiación, o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones descritas en los incisos i) a iii) *supra* que normalmente incumbirían al gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en

---

la OMC y las disposiciones pertinentes de la legislación que se discute nos dejará en mejores condiciones para determinar si la legislación prescribe un trato de las limitaciones a la exportación que viola estas disposiciones" (*Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones*, nota 34, *supra*, párrafo 8.12).

> ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos;
>
> o
>
> a) 2) cuando haya alguna forma de sostenimiento de los ingresos o de los precios en el sentido del artículo XVI del GATT de 1994;
>
> y
>
> b) con ello se otorgue un beneficio.

De este modo, el párrafo 1 del artículo 1 pone de manifiesto que la definición de las subvenciones consta de dos elementos diferentes: i) una contribución financiera (o un sostenimiento de los ingresos o de los precios), ii) con el cual se otorga un beneficio.

7.65 En consecuencia, en este caso el Brasil debería demostrar que los instrumentos jurídicos que rigen el establecimiento y el funcionamiento de los programas en litigio son imperativos respecto de la supuesta violación; es decir, el otorgamiento de las subvenciones a la exportación prohibidas. En otras palabras: el Brasil tendría que demostrar que los instrumentos jurídicos imponen i) una contribución financiera, ii) mediante la que se otorga un beneficio, como consecuencia de lo cual existe una subvención, y iii) que la subvención está supeditada a los resultados de exportación.

7.66 Observamos que el Canadá no ha controvertido que los instrumentos jurídicos que rigen los programas en litigio imponen la realización de contribuciones financieras. Observamos también que el párrafo 1 a)1)i) del párrafo 1 indica que existe una contribución financiera cuando "la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, donaciones, préstamos y aportaciones de capital) o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos)". Consideramos que no existe discrepancia entre las partes en que los instrumentos jurídicos que rigen los programas en litigio imponen tal actividad.

7.67 Observamos, sin embargo, que las partes no están de acuerdo en que los instrumentos jurídicos que rigen los programas en litigio impongan el otorgamiento de un beneficio y establezcan la supeditación a los resultados de exportación. Nos referiremos a esas cuestiones en el contexto de cada programa. Con respecto al otorgamiento de un beneficio, al que habremos de referirnos en primer lugar, nos orientaremos por las constataciones pertinentes del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*. En ese asunto, el Grupo Especial constató lo siguiente:

> En primer lugar, en nuestra opinión, es evidente que el sentido corriente de "beneficio" supone algún tipo de ventaja. No consideramos que en el sentido corriente de "beneficio" *per se* esté incluida una idea de costo neto para el gobierno. Como el propio Canadá ha indicado, la definición de "beneficio" de los diccionarios remite a "ventaja" y no al costo neto. Para determinar si una contribución financiera (en el sentido del párrafo 1 a) i) del artículo 1) confiere un "beneficio", es decir, una ventaja, es necesario determinar si coloca al receptor en una posición más ventajosa que la que habría tenido de no ser por ella. A nuestro parecer, la única base lógica para determinar la posición que habría tenido el receptor de no ser por la contribución financiera es el mercado. En consecuencia, sólo se conferirá un "beneficio" es decir

> una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado.[39]

A su vez, el Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial en los términos que siguen:

> Creemos también que la palabra "beneficio", tal como se utiliza en el párrafo 1 b) del artículo 1, implica algún tipo de comparación. Esto debe ser así, porque no puede haber un "beneficio" para el receptor a menos que la "contribución financiera" lo coloque en una situación mejor que la que habría tenido de no existir esa contribución. A nuestro juicio, el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un "beneficio", porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una "contribución financiera" pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una "contribución financiera" en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[40]

7.68 Examinaremos a continuación, por lo tanto, si los instrumentos jurídicos que rigen los programas en litigio imponen o no el otorgamiento de subvenciones, en particular, el otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Si así ocurre -y por lo tanto existe una subvención- examinaremos si esa subvención está o no supeditada a los resultados de exportación.

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

7.69 La EDC se constituyó con arreglo a las leyes del Canadá y pertenece íntegramente al Estado canadiense. El Canadá explica que la EDC funciona sobre la base de principios comerciales[41] con los siguientes objetivos:

> a) apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá; y
>
> b) apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, la capacidad del Canadá de:
>
> i) realizar exportaciones, y
> ii) aprovechar las oportunidades comerciales internacionales.[42]

7.70 Observamos que el Brasil plantea una amplia argumentación respecto de la EDC en sí misma -en cuanto a que su Cuenta Mercantil y su Cuenta del Canadá son organismos de crédito a la exportación- que se aplica tanto a la Cuenta Mercantil como a la Cuenta del Canadá de la EDC. El Brasil también presenta algunos argumentos complementarios que se refieren particularmente a cada una de esas dos cuentas. Nos referiremos en primer lugar a los argumentos generales que abarcan ambas cuentas, y después a los argumentos adicionales referentes a cada una de ellas, aplicando a esos tres conjuntos de argumentos la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales.

---

[39] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 9.112 (no se reproduce la nota de pie de página).

[40] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 9, *supra*, párrafo 157.

[41] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 19 (anexo B-4).

[42] Véase *Export Development Act*, R.S.C. 1985, c. E-20, s. 10 (Prueba documental BRA-17).

a) La Corporación de Fomento de las Exportaciones como organismo de crédito a la exportación

i) Brasil

7.71 El argumento general del Brasil respecto de la EDC consiste en que la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC "han sido establecidas y funcionan como organismos de crédito a la exportación cuya razón de ser consiste en el suministro de subvenciones a la exportación".[43] El Brasil alega que los organismos de crédito a la exportación funcionan con una ventaja competitiva desleal, porque pueden obtener fondos con un costo inferior al de sus competidores del sector privado y porque están exentos de determinados impuestos. Así, cuando la EDC otorga garantías, préstamos o servicios financieros, necesariamente otorga un beneficio. El hecho de que la EDC actúe según "principios comerciales" no elimina esa ventaja competitiva desleal, ni elimina el beneficio. El Brasil afirma que la cláusula de resguardo del punto k) de la Lista ilustrativa se creó precisamente porque el otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas es "inherente a la existencia misma y el funcionamiento de un organismo de crédito a la exportación".[44]

7.72 El Brasil alega, además, que existen ejemplos concretos que demuestran que la EDC, en sí misma, otorga subvenciones a la exportación prohibidas a través de garantías de préstamos, servicios financieros y financiación de deudas.

ii) Canadá

7.73 El Canadá aduce que el Brasil, con su argumento de que todos los organismos de crédito a la exportación necesariamente suministran subvenciones a la exportación prohibidas, pretende eludir la carga que en él recae de probar la existencia de una subvención y, en particular, de un beneficio. A juicio del Canadá, el argumento del Brasil no encuentra apoyo en el texto del Acuerdo SMC y es contrario a las constataciones de anteriores grupos especiales y del Órgano de Apelación sobre lo que constituye una subvención. Como los organismos de crédito a la exportación varían en cuanto a su régimen jurídico, su política y sus productos, según el Canadá no subvencionan necesariamente exportaciones. El Canadá considera que el criterio para determinar si un organismo de crédito a la exportación ofrece o no una subvención no consiste en plantearse si es o no un organismo de crédito a la exportación, sino en comprobar si el beneficiario de la financiación recibe o no una contribución financiera en condiciones más favorables que las que puede obtener en el mercado, conforme a la constatación formulada por el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*.

7.74 El Canadá controvierte la tentativa del Brasil de remitirse a determinadas operaciones en defensa de su alegación sobre el organismo "en sí mismo". Según el Canadá, un Miembro no puede examinar operaciones determinadas para ilustrar que una medida es, en sí misma, incompatible con un Acuerdo. Para probar que una medida lo es, un Miembro debe acreditar que la ley obliga al poder ejecutivo a actuar en forma incompatible con el Acuerdo sobre la OMC en algunas circunstancias.

iii) Constataciones

7.75 Observamos que, como está firmemente establecido en el mecanismo de solución de diferencias de la OMC, la carga de la prueba recae inicialmente en la parte reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se

[43] Respuesta del Brasil a la pregunta 29 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9).

[44] *Véase* la nota 35, *supra*.

desplaza después al demandado, que debe contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada. Recordamos, a este respecto, lo indicado por el Órgano de Apelación en el asunto *Hormonas*:

> Inicialmente la carga de la prueba corresponde al reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición del Acuerdo MSF en que haya incurrido el demandado, o más concretamente, la incompatibilidad de las medidas sanitarias o fitosanitarias del demandado contra las cuales reclama. Cuando ello se haya acreditado *prima facie*, la carga de la prueba se desplaza al demandado, que debe a su vez contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada.[45]

En consecuencia, en este caso, el Brasil debe acreditar *prima facie* una incompatibilidad con las disposiciones respecto de la EDC.

7.76 Recordamos que el argumento general del Brasil es que la EDC, en sí misma, proporciona subvenciones a la exportación pues su Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá "han sido establecidas y funcionan como organismos de crédito a la exportación cuya razón de ser consiste en el suministro de subvenciones a la exportación"[46], lo que constituiría una violación del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Cualquiera que sea la razón de la existencia de los organismos de crédito a la exportación, para demostrar que la EDC, en sí misma, otorga subvenciones a la exportación, el Brasil tendría que acreditar que así ocurre sobre la base de los diversos textos legales referentes al establecimiento y el funcionamiento de la EDC (es decir, tanto su Cuenta Mercantil como la Cuenta del Canadá).

7.77 Consideramos que, a pesar de que recae en el Brasil la carga de la prueba, no ha señalado ninguna disposición concreta de esos textos legales que indique que estos programas obligan al otorgamiento de subvenciones, en particular, a otorgar un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, hemos examinado los diversos textos legales presentados por el Brasil y no hemos encontrado nada que indique un otorgamiento obligatorio de subvenciones por parte de la EDC. Observamos, en particular, que el artículo 10 de la *Ley de Fomento de las Exportaciones*[47], que establece los objetivos y las facultades de la EDC, no confirma la alegación del Brasil sobre un otorgamiento obligatorio de subvenciones. El párrafo 1 del artículo 10, que establece los objetivos de la EDC, indica lo que sigue:

> [La EDC] se establece con el objetivo de fomentar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del país para realizar ese comercio y responder a las oportunidades mercantiles internacionales.

7.78 El párrafo 1.1 del artículo 10 de la Ley, que establece las facultades de la EDC, enumera diversas actividades que podrá desarrollar, entre ellas las que siguen:

> a) adquirir y enajenar cualquier participación en cualquier bien y por cualquier procedimiento;

---

[45] *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (Hormonas)*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS26/AB/R-WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998, párrafo 98. Véase también *Estados Unidos - Medida que afecta a las importaciones de camisas y blusas de tejidos de lana procedentes de la India*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS/33/AB/R, adoptado el 23 de mayo de 1997, página 16.

[46] *Véase* la nota 43, *supra*.

[47] *Export Development Act*, nota 42, *supra*, párrafo 1 del artículo 10.

b) concertar cualquier acuerdo que tenga la consecuencia de otorgar, a cualquier persona, cualquier seguro, reaseguro, reparación o garantía;

c) concertar cualquier acuerdo que tenga la consecuencia de otorgar crédito a cualquier persona o el compromiso de efectuar pagos a cualquier persona;

d) adquirir cualquier derecho sobre cualquier bien en carácter de garantía;

e) preparar, compilar, publicar y difundir informaciones y suministrar servicios de consultoría;

f) obtener la constitución, la disolución o la fusión de filiales;

g) adquirir y enajenar cualquier participación en cualquier entidad, por cualquier procedimiento;

h) efectuar cualquier inversión y realizar cualquier operación necesaria o conveniente para la gestión financiera [de la EDC];

...

7.79 Ninguna de estas disposiciones, ni ninguna otra de la Ley citada, establece el otorgamiento obligatorio de subvenciones por la EDC. Además, el artículo 19 indica que la Junta Directiva de la EDC podrá establecer las condiciones en que la EDC ejercerá cualquier facultad establecida en la Ley de Fomento de las Exportaciones, y no hemos encontrado ninguna prueba presentada por el Brasil acerca de las condiciones fijadas por la Junta que indique el otorgamiento obligatorio de subvenciones.

7.80 El Brasil plantea que los organismos de crédito a la exportación se benefician de una ventaja competitiva frente a sus competidores del sector privado (por ejemplo, porque los organismos de crédito a la exportación no pagan impuestos) y que esto les permite ofrecer condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el sector privado. Según el Brasil, "la exención de impuestos es un ejemplo ilustrativo y un requisito previo esencial de la posibilidad de los organismos de crédito a la exportación de cumplir su cometido normal: subvencionar las exportaciones".[48] El Brasil también afirma implícitamente que no habría ninguna necesidad de la EDC si no prestara apoyo en condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado.[49] Sin embargo, con independencia de que estos argumentos se ajusten o no a los hechos, no advertimos cómo pueden acreditar el otorgamiento obligatorio de subvenciones. La circunstancia de que una entidad goce de ciertas ventajas fiscales no demuestra en sí misma que esté obligada a transmitir esas ventajas a sus clientes a través de subvenciones en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[50]

7.81 A nuestro juicio, el hecho de que los organismos de crédito a la exportación puedan tener una ventaja competitiva que les permite ofrecer mejores condiciones que sus competidores del sector

[48] Segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 47 (anexo A-10).

[49] *Véase* la Prueba documental BRA-54.

[50] Por otra parte, en la medida en que el Brasil pueda dar a entender que todos los organismos de crédito a la exportación otorgan subvenciones a la exportación prohibidas, consideramos que en tal argumento se desdibuja la distinción entre contribución financiera y beneficio. El hecho de que un organismo de crédito a la exportación otorgue créditos a la exportación demuestra la existencia de una contribución financiera, y no el otorgamiento de un beneficio.

privado no significa que necesariamente estén obligados a hacerlo. Por otra parte, aunque la EDC pueda haber otorgado subvenciones en forma de garantías de préstamos, servicios financieros o financiación de deudas en determinadas operaciones[51], no se desprende de ello que la EDC esté obligada a otorgar tales subvenciones.

7.82 Observamos que el Brasil plantea que "[s]i un organismo de crédito a la exportación no está amparado por la cláusula de resguardo del punto k), otorga 'en sí mismo' una subvención prohibida porque el otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas, como lo comprendieron los negociadores de la Ronda de Tokio, es inherente a la existencia y el funcionamiento de los organismos de crédito a la exportación".[52] "[E]l punto k) hace posible que los organismos de crédito a la exportación cumplan su función normal sin dejar de cumplir las prescripciones del GATT, y ahora de la OMC".[53] Entendemos que el Brasil argumenta aquí que no habría habido necesidad alguna del punto k) si los organismos de crédito a la exportación no otorgaran subvenciones a la exportación. También en este caso el argumento del Brasil está basado en la naturaleza de los organismos de crédito a la exportación, que no consideramos decisiva respecto de la cuestión del otorgamiento obligatorio de subvenciones. Consideramos que el punto k) establece las circunstancias en que el otorgamiento de créditos a la exportación, entre otros actos, se considera que constituye en sí mismo una subvención a la exportación, y establece al respecto una excepción específica, que suele calificarse como la "cláusula de resguardo" del punto k). La existencia del punto k) -incluyendo la historia de su negociación- no tiene relación alguna de si un organismo de crédito a la exportación tiene o no el mandato de otorgar subvenciones. Aceptar la idea de que, porque el punto k) se negoció a fin de conciliar normas de la OCDE y la OMC sobre las subvenciones a la exportación, se desprende de ello que todos los organismos de crédito a la exportación están obligados a otorgar subvenciones a la exportación equivaldría a realizar una suposición para la que no encontramos fundamento alguno y que, en los hechos, dejaría de aplicar la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales. La existencia del punto k) no excluye la prescripción de que la parte reclamante debe probar el carácter obligatorio del programa para hacer valer una reclamación referente al programa "en sí mismo".

7.83 Por último, recordamos el argumento complementario del Brasil según el cual determinados ejemplos demuestran que la EDC, en sí misma, otorga subvenciones a la exportación prohibidas en forma de garantías de préstamos, servicios financieros y financiación de deudas. Sin embargo, las alegaciones referentes a un régimen "en sí mismo" están sujetas a la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales, conforme a la cual el supuesto otorgamiento de subvenciones tendría que demostrarse sobre la base de los diversos textos legales relativos al establecimiento y el funcionamiento de la EDC. A nuestro juicio, por lo tanto, determinados casos de otorgamiento de subvenciones no acreditan por sí solos una ilegalidad del programa respectivo "en sí mismo".

7.84 Al haber constatado que la EDC no impone -por el hecho de ser un organismo de crédito a la exportación- el otorgamiento de un beneficio ni, en consecuencia, de subvenciones, no necesitamos abordar, y no abordaremos, la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación.

7.85 Por los fundamentos precedentes, desestimamos el argumento del Brasil de que la EDC -por el hecho de ser un organismo de crédito a la exportación- impone el otorgamiento de subvenciones y en particular el otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Por

[51] No estamos haciendo aquí, sin embargo, ninguna constatación a ese respecto.

[52] Segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 45 (anexo A-10).

[53] Respuesta del Brasil a la pregunta 28 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9).

consiguiente, constatamos que la EDC no es -por el hecho de ser un organismo de crédito a la exportación- incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

b) La Cuenta del Canadá de la EDC

7.86 Tras haber examinado el argumento general del Brasil que abarca ambas cuentas, pasaremos ahora a los argumentos que el Brasil añade específicamente respecto de cada cuenta, refiriéndonos en primer lugar a los argumentos adicionales del Brasil relativos a la Cuenta del Canadá de la EDC, y después a sus argumentos adicionales específicamente relacionados con la Cuenta Mercantil de la EDC. En consecuencia, para evaluar la alegación del Brasil contra la Cuenta del Canadá de la EDC en sí misma, debemos determinar en primer lugar si la Cuenta del Canadá de la EDC obliga o no a otorgar subvenciones a la exportación prohibidas en forma incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[54]

7.87 Recordamos que la EDC puede realizar y administrar operaciones financieras que de otro modo no realizaría siempre que el Gobierno del Canadá considere que convienen al interés nacional. Las obligaciones derivadas de esas actividades se financian por el Gobierno del Canadá, que asume directamente el riesgo correspondiente. Esto constituye la llamada "Cuenta del Canadá".

i) Brasil

7.88 El Brasil alega que el Canadá no ha controvertido que la ayuda prestada por la EDC está supeditada *de jure* a la exportación y, por consiguiente, concentra su atención en el tema de las subvenciones.

7.89 El Brasil sostiene que la EDC sólo utiliza su Cuenta del Canadá cuando las condiciones de su ayuda no estarían en conformidad con "los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en *condiciones análogas* y con una *seguridad análoga*"[55], y por lo tanto no podrían haberse otorgado a través de la Cuenta Mercantil de la EDC. Según el Brasil, la ayuda de la Cuenta del Canadá de la EDC evidentemente no está en conformidad, por lo tanto, con lo que el Canadá considera que es el mercado y, en consecuencia, otorga un beneficio y constituye una subvención. El Brasil añade que la existencia misma de las Directrices de Política de la Cuenta del Canadá de la EDC[56] demuestra que la ayuda de la Cuenta del Canadá de la EDC, en sí misma, constituye una subvención prohibida a la exportación. El Brasil indica que el Canadá planteó en el asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* que, conforme a esas directrices, "las futuras transacciones de 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) de la Lista ilustrativa".[57] El Brasil señala que el Grupo Especial que se ocupó del asunto correspondiente al párrafo 5 del artículo 21 determinó que las Directrices de Política no eran

[54] Observamos que, en virtud del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo del Acuerdo SMC, "una práctica seguida en materia de crédito a la exportación que esté en conformidad con [las disposiciones sobre tipo de interés del Acuerdo de la OCDE] no será considerada como una subvención a la exportación de las prohibidas por el presente Acuerdo".

[55] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (las cursivas figuran en el original) (anexo B-4).

[56] Prueba documental CDA-17 y apéndice A de la Prueba documental CDA-16.

[57] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*"), informe del Grupo Especial, WT/DS70/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafo 5.61.

suficientes para que la ayuda prestada por la Cuenta del Canadá de la EDC quedara amparada en la cláusula de protección especial; y, conforme a lo admitido por el propio Canadá, sin esa protección la Cuenta del Canadá de la EDC constituye una subvención a la exportación prohibida. Según el Brasil, "es el *defecto* de las Directrices de Política ... lo que pone de manifiesto la naturaleza de la Cuenta del Canadá 'en sí misma'".[58]

ii) Canadá

7.90 El Canadá sostiene que la Cuenta del Canadá de la EDC tiene carácter discrecional, indicando que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* constató que el programa era discrecional y que no existe fundamento alguno para que este Grupo Especial se aparte de esa constatación. Según el Canadá, el Brasil no ha presentado argumentos ni pruebas que muestren error en las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*. Tampoco ha ofrecido el Brasil, según el Canadá, ningún fundamento por el que las circunstancias del asunto *Canadá - Aeronaves* puedan distinguirse de las circunstancias propias de esta diferencia.

iii) Constataciones

7.91 Volvemos a observar que, como está firmemente establecido en el mecanismo de solución de diferencias de la OMC, la carga de la prueba recae inicialmente en la parte reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se desplaza después al demandado, que debe contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada. En consecuencia, en este caso el Brasil debe acreditar *prima facie* una incompatibilidad con las disposiciones respecto de la Cuenta del Canadá de la EDC.

7.92 Recordamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* rechazó la alegación del Brasil de que la financiación de deudas realizada por la Cuenta del Canadá para la exportación de aeronaves de transporte regional canadienses constituía, en sí misma, una subvención a la exportación incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.[59] Dejando a un lado

---

[58] Respuesta del Brasil a la pregunta 49 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo A-11).

[59] *Véase* el asunto *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 10.1. Véase también la sección VII.B.1, *supra*. A este respecto recordamos, en particular, lo establecido por el Órgano de Apelación en el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas II* en el sentido de que:

> Los informes adoptados de los grupos especiales son una parte importante del acervo del GATT. ... Estos informes crean expectativas legítimas en los Miembros de la OMC y, por consiguiente, deben tenerse en cuenta cuando son pertinentes para una diferencia. (*Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas* ("*Japón - Bebidas alcohólicas II*"), informe del Órgano de Apelación, WT/DS8/AB/R-WT/DS10/AB/R-WT/DS11/AB/R, adoptado el 1º de noviembre de 1996, página 16.)

Señalando este pasaje, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *India - Patentes* estableció lo siguiente:

> [L]as decisiones anteriores de grupos especiales o del Órgano de Apelación no *vinculan* a los Grupos Especiales, aunque esas decisiones se refieran a la misma cuestión. En nuestro examen de la diferencia WT/DS79 no estamos jurídicamente vinculados por las conclusiones del Grupo Especial en la diferencia WT/DS50 modificadas por el informe del Órgano de Apelación. No obstante, en el curso de los "procedimientos normales de solución de diferencias" que prescribe el párrafo 4 del artículo 10 del ESD, tendremos en cuenta las conclusiones de los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en la diferencia WT/DS50 y el razonamiento seguido en ellos. Además, consideramos que en nuestro examen debemos atribuir considerable importancia tanto al párrafo 2 del artículo 3 del ESD, que

por el momento la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación, nos referiremos ante todo a la subvención, y en particular a si la Cuenta del Canadá obliga o no al otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[60]

7.93 Recordamos que, en virtud de la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales, el Brasil debe acreditar el otorgamiento de subvenciones sobre la base de los textos legales que rigen el establecimiento y funcionamiento de la Cuenta del Canadá de la EDC. Observamos, sin embargo, que la Ley de Fomento de las Exportaciones[61], que establece la EDC, no contiene ninguna indicación sobre el otorgamiento obligatorio de subvenciones, ni tampoco alega el Brasil que la contenga esa ley o cualquier otro texto legal. En particular, las directrices que se aplican, incluidas las adoptadas, como el apéndice A de las *Directrices de Política GEN 000-004 - Presentación de documentos al Gobierno del Canadá*[62] y las *Directrices de Política para la Cuenta del Canadá* de la EDC[63], para aplicar las recomendaciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves* sólo se refieren al *Acuerdo de la OCDE*. En las *Directrices de Política para la Cuenta del Canadá* de la EDC se indica lo siguiente: "A los efectos de la autorización prevista en el párrafo 1 del artículo 23 de la Ley de Fomento de las Exportaciones respecto de una operación financiera o categoría de operaciones financieras, el Ministerio de Comercio Internacional aplicará la política de considerar que cualquier operación o categoría de operaciones de esa clase que no se ajuste al Acuerdo de la OCDE sobre directrices aplicables a los créditos a la exportación con garantía oficial no corresponde al interés nacional."[64] Ninguna de estas directrices basta para establecer el otorgamiento obligatorio de subvenciones respecto de la Cuenta del Canadá de la EDC. Puede ser cierto que, incluso cuando un programa se ajusta al Acuerdo de la OCDE, puede suponer -con arreglo a las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*- el otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas en forma contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC; pero tal cosa no ocurre necesariamente. A nuestro juicio, el Brasil no ha señalado ningún texto legal que demuestre el otorgamiento obligatorio de subvenciones.

7.94 El Brasil aduce que la existencia de subvenciones, y en particular el otorgamiento de un beneficio, respecto de la Cuenta del Canadá de la EDC queda establecido efectivamente por la

---

> destaca la función de aportar seguridad y previsibilidad al sistema multilateral de comercio que tiene el sistema de solución de diferencias de la OMC, como a la necesidad de evitar resoluciones contradictorias [...]. (*India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura* ("*India - Patentes (CE)*"), informe del Grupo Especial, WT/DS79/R, adoptado el 2 de septiembre de 1998, párrafo 7.30) (las cursivas figuran en el original).

[60] Observamos que en esta diferencia el Brasil alega que el Canadá no ha controvertido que la ayuda prestada por la EDC está supeditada *de jure* a los resultados de exportación, y en consecuencia concentra su atención en el tema de las subvenciones.

[61] *Véase* la nota 42, *supra*.

[62] Prueba documental CDA-16.

[63] Prueba documental CDA-17.

[64] El párrafo 1) del artículo 23 de la *Ley de Fomento de las Exportaciones* dice así: "Cuando [la EDC] informe al Ministro de que, sin una autorización formulada con arreglo a este artículo, no realizará alguna operación o clase de operaciones que está facultada para realizar en virtud de los apartados a) a e) o i) a k) del párrafo 10 1.1, y el Ministro estime que conviene al interés nacional que [la EDC] realice alguna operación o categoría de operaciones de esa clase, el Ministro, con la conformidad del Ministro de Hacienda, podrá autorizar [a la EDC] para hacerlo" (Prueba documental BRA-17).

indicación de las circunstancias en que se utiliza la Cuenta del Canadá de la EDC, en cuanto sólo se la emplea cuando está en juego el otorgamiento de una subvención. El argumento del Brasil -formulado sobre la base de una declaración del Canadá- es que la Cuenta del Canadá de la EDC sólo se utiliza cuando las condiciones de su ayuda no estarían en conformidad con "los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en *condiciones análogas* y con una *seguridad análoga*" [65], y que esto indica el otorgamiento de un beneficio. Sin embargo, no advertimos ningún fundamento jurídico de esta aseveración, ni el Brasil indica ninguno. Por otra parte, los materiales que tenemos ante nosotros sobre el funcionamiento de la Cuenta del Canadá de la EDC sugieren que la afirmación no es exacta en los hechos. La *Guía de Consulta del Informe Anual de 1999-2000 de la Corporación de Fomento de las Exportaciones*, en la parte correspondiente, dice así:

> Aunque la EDC procura encontrar medios para organizar las operaciones a través de su Cuenta Mercantil, existen diversos factores que pueden llevar a la EDC a remitir una operación a la Cuenta del Canadá. La operación puede: exceder de las directrices de la EDC acerca del límite de sus compromisos en relación con determinado país (es decir, el volumen máximo de negocios que la EDC ha resuelto que podía realizar con criterio prudente en determinado mercado); corresponder a mercados en que, debido a la existencia de riesgos excepcionales, la EDC no está dispuesta a apoyar operaciones de exportación canadienses; o corresponder a sumas de dinero o plazos superiores a los que la EDC admitiría normalmente para un único deudor.[66]

7.95 Nos resulta claro, a partir del texto citado, que existen diversos factores de una operación determinada que pueden llevar al empleo de la Cuenta del Canadá de la EDC en lugar de su Cuenta Mercantil, y esos factores actúan como limitaciones de la participación de la Cuenta Mercantil de la EDC respecto de cualquier operación determinada. En cambio, no advertimos en qué forma las condiciones de empleo de la Cuenta del Canadá de la EDC demuestran la existencia de un otorgamiento obligatorio de subvenciones, en particular que el programa obligue a otorgar un beneficio cuando se utiliza para prestar asistencia financiera. Consideramos que el Brasil no ha acreditado que el apoyo prestado por la Cuenta del Canadá de la EDC suponga necesariamente un otorgamiento de subvenciones. Si bien advertimos la posibilidad de que esa ayuda tome la forma de una subvención, nada indica que, legalmente, deba ocurrir así.

7.96 Al haber constatado que la Cuenta del Canadá de la EDC no obliga al otorgamiento de un beneficio ni, por consiguiente, de subvenciones, no necesitamos abordar, ni abordaremos, la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación.

7.97 Por las razones expuestas, desestimamos la alegación del Brasil de que la Cuenta del Canadá obliga al otorgamiento de subvenciones a la exportación contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia, constatamos que la Cuenta del Canadá de la EDC, en sí misma, no es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

c) La Cuenta Mercantil de la EDC

7.98 Pasaremos ahora a los argumentos complementarios del Brasil que se refieren específicamente a la Cuenta Mercantil de la EDC. Para evaluar la alegación del Brasil contra la

---

[65] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (las cursivas figuran en el original) (anexo B-4).

[66] *Export Development Corporation: Annual Report 1999-2000 Reference Guide*, página 7 (Prueba documental BRA-23).

Cuenta Mercantil de la EDC debemos determinar si ésta, en sí misma, obliga al otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas, en forma incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.99 Recordamos que las actividades de la "Cuenta Mercantil" de la EDC son las actividades que la EDC realiza por cuenta propia.

i) Brasil

7.100 El Brasil alega que el Canadá no ha controvertido que la ayuda prestada por la EDC está supeditada *de jure* a la exportación y, por consiguiente, concentra su atención en el tema de las subvenciones.

7.101 El Brasil alega que la Cuenta Mercantil de la EDC se estableció para apoyar exportaciones mediante la prestación de servicios financieros que el mercado no suministra. La Cuenta Mercantil de la EDC "complementa" el mercado. Ofrece tipos de interés inferiores al "CIRR" [67] y por plazos que exceden de 10 años. Sin embargo, el CIRR y el plazo de reembolso de 10 años constituyen, según los términos del *Acuerdo de la OCDE* "las condiciones de reembolso más generosas que pueden apoyarse". El Órgano de Apelación ha llegado a la conclusión de que las condiciones más generosas que las establecidas por el *Acuerdo de la OCDE* son prueba positiva de una ventaja importante; esas condiciones, con mayor razón, constituyen prueba positiva de un beneficio. La Cuenta Mercantil de la EDC, conforme a su propia descripción, presta servicios financieros a exportadores canadienses -y únicamente a exportadores canadienses- en condiciones superiores a las especificadas en el Acuerdo de la OCDE y superiores a las que los exportadores podrían obtener en otro lugar. La prestación de esos servicios está supeditada *de jure* a la exportación. Por lo tanto, constituyen una subvención prohibida a la exportación.

ii) Canadá

7.102 El Canadá sostiene que la Cuenta Mercantil de la EDC es discrecional, señalando que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* constató que el programa es discrecional y que no existe razón alguna para que este Grupo Especial discrepe con esa constatación. Según el Canadá, el Brasil no ha presentado argumentos ni pruebas que indiquen que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* haya incurrido en error en sus constataciones. Tampoco, según afirma el Canadá, ha ofrecido el Brasil ningún fundamento por el que las circunstancias que dieron lugar a las constataciones del asunto *Canadá - Aeronaves* puedan diferenciarse de las de esta diferencia.

7.103 El Canadá responde, además, que la financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC no se ofrece en condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado. No otorga un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC y, en consecuencia, no representa una subvención. Como el Brasil no ha demostrado que la financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC constituya una subvención, resulta superflua la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación.

7.104 El Canadá controvierte la tentativa del Brasil de remitirse a determinadas operaciones en defensa de su alegación sobre el programa "en sí mismo". Según el Canadá, un Miembro no puede examinar operaciones determinadas para ilustrar que una medida es, en sí misma, incompatible con un Acuerdo. Para probar que una medida lo es, un Miembro debe acreditar que la ley obliga al poder ejecutivo a actuar en forma incompatible con el Acuerdo sobre la OMC en algunas circunstancias.

[67] Tipo de interés comercial de referencia en el sentido del artículo 15 del *Acuerdo de la OCDE*.

iii) Constataciones

7.105 Volvemos a observar que, como está firmemente establecido en el mecanismo de solución de diferencias de la OMC, la carga de la prueba recae inicialmente en la parte reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se desplaza después al demandado, que debe contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada. En consecuencia, en este caso el Brasil debe acreditar *prima facie* una incompatibilidad respecto de la Cuenta Mercantil de la EDC.

7.106 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 Mercantil de la EDC obliga o no al otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[68]

7.107 Recordamos que, con arreglo a la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales, el Brasil debe demostrar la existencia de subvenciones sobre la base de los textos legales que rigen el establecimiento y el funcionamiento de la Cuenta Mercantil de la EDC. Para que se cumpla el elemento de "beneficio" del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC a los efectos de una impugnación de la Cuenta Mercantil de la EDC en sí misma, el Brasil debe acreditar que el programa obliga al otorgamiento de un beneficio, y no que podría utilizarse para hacerlo, ni tampoco siquiera que se utiliza para ello. Observamos, sin embargo, que el Brasil no señala ningún texto legal por el que la Cuenta Mercantil de la EDC establezca un otorgamiento obligatorio de subvenciones. Observamos, además, que no hemos encontrado ninguno. La Ley de Fomento de las Exportaciones[69], en particular, que establece la EDC, no contiene ninguna indicación del otorgamiento obligatorio de subvenciones. También observamos otros diversos textos[70] presentados por el Canadá a este respecto, en particular el *Manual sobre Política en Materia de Riesgos de Crédito*[71] y la *Política para la Ejecución de Operaciones Basadas en el Mercado y de Apoyo Oficial*.[72] Ninguno de esos textos presenta prueba alguna que confirme el otorgamiento obligatorio de un beneficio en la financiación suministrada a través de la Cuenta Mercantil de la EDC.

7.108 Más bien cabe sostener que existen pruebas en sentido inverso que, aunque no son concluyentes, sugieren que la Cuenta Mercantil de la EDC no se emplea para otorgar subvenciones a la exportación prohibidas. Por ejemplo, en el *Manual sobre Política en Materia de Riesgos de Crédito* de la EDC se indica: "La EDC establecerá niveles de precios adecuados al riesgo de crédito correspondiente y a las demás consideraciones pertinentes aplicables a la EDC (como las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo sobre la OMC y el Consenso de la OCDE)."[73] A su vez, en la

[68] El Brasil alega que el Canadá no ha controvertido que la ayuda prestada por la EDC está supeditada *de jure* a la exportación y, por consiguiente, concentra su atención en el tema de las subvenciones.

[69] *Véase* la nota 42, *supra*.

[70] *Véanse* las Pruebas documentales CDA-18 a 23, 25, 46, 47 y 49.

[71] Prueba documental CDA-48.

[72] Prueba documental CDA-50.

[73] *Véase* la nota 71, *supra* (página 16). Con respecto a la categoría jurídica del Manual sobre Política en Materia de Riesgos de Crédito de la EDC, tomamos nota de la siguiente declaración del Canadá: "La política y las prácticas de funcionamiento de EDC, en su carácter de empresa autónoma de la Corona, son responsabilidad de su Junta Directiva. El Manual sobre Política en Materia de Riesgos de Crédito fue aprobado por la Junta Directiva, pero no constituye un texto legal y, por lo tanto, no obliga a la EDC del mismo modo que una ley. Sin embargo, cualquier operación de la EDC que esté comprendida en las facultades que están

Política para la Ejecución de Operaciones Basadas en el Mercado y de Apoyo Oficial se establece, por ejemplo, lo que sigue: "Esta política tiene por objeto ... asegurar una mayor certidumbre de que las operaciones de mediano y largo plazo de la EDC están en conformidad con los acuerdos comerciales internacionales aplicables, en especial el Acuerdo SMC de la OMC y el *Acuerdo de la OCDE*, pues los hechos que confirman esa conformidad deben estar documentados debidamente respecto de cada operación según el procedimiento de clasificación de las operaciones que allí se estipula."[74]

7.109 Recordamos, por otra parte, que el Canadá indica lo siguiente: "Por lo que se refiere al proceso de establecimiento de precios, el grupo de transportes de la EDC tiene un comité que examina y aprueba los precios fijados en todas las transacciones del sector de aeronaves civiles. Al establecer esos precios, la EDC compara los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en *condiciones análogas* y con una *seguridad análoga*. A continuación, la EDC establece precios consecuentes con esa referencia. En ausencia de esa referencia, la EDC compara al prestatario pertinente con prestatarios del sector de la aviación civil respecto de los cuales se dispone de un historial crediticio análogo y que tienen un índice de solvencia comparable; la EDC establece en ese caso los precios basándose en esta otra referencia."[75] *El Manual sobre Política en Materia de Riesgos de Crédito* de la EDC indica lo siguiente: "En los compromisos de crédito de la EDC se fijarán los precios conforme a las prácticas del mercado."[76] Tampoco aquí se encuentra nada que indique que el apoyo de la Cuenta Mercantil de la EDC debe, *de jure*, otorgar un beneficio y, por consiguiente, adoptar la forma de una subvención.

7.110 Recordamos también que el Brasil plantea que el funcionamiento sobre la base de principios comerciales no excluye el otorgamiento de subvenciones, porque determinados servicios o productos de la EDC no están disponibles en el mercado. Según el Brasil, el suministro por la Cuenta Mercantil de la EDC de servicios que no pueden obtenerse en el mercado significa necesariamente que se prestan servicios en condiciones más favorables que las existentes en el mercado. Por vía de ejemplo, el Brasil menciona la "posibilidad" de la Cuenta Mercantil de la EDC de complementar los servicios de los bancos y otras instituciones financieras. Recordamos, sin embargo, que nuestro mandato limita el alcance de nuestras investigaciones al universo de los créditos a la exportación. En la medida en que cualquier servicio prestado por la Cuenta Mercantil de la EDC sea independiente de los créditos a la exportación que suministra, consideramos que esos servicios no son medidas comprendidas en nuestro mandato. En la medida en que cualquiera de tales servicios forme parte integrante de créditos a la exportación otorgados por la Cuenta Mercantil de la EDC, esos servicios están comprendidos en nuestro mandato y forman parte de nuestra evaluación de los créditos a la exportación suministrados por la Cuenta Mercantil de la EDC. A este respecto, consideramos que cualquier servicio de esa clase podría no constituir una contribución financiera independientemente de los créditos a la exportación en relación con los cuales hubiera sido prestado.

7.111 Aun suponiendo que la prestación de servicios de los que no se dispone en el mercado otorgue necesariamente un beneficio, el hecho de que la Cuenta Mercantil de la EDC tenga la

---

delegadas en su dirección y que se aparte de la política establecida en el Manual no está debidamente autorizada a menos que la operación se efectúe conforme a una excepción a la política respectiva (aprobada por la Junta Directiva) o la Junta apruebe la operación misma" (respuesta del Canadá a la pregunta 63 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo B-11)).

[74] Véase la nota 72, *supra*.

[75] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67 (anexo B-4).

[76] *Véase* la nota 73, *supra*.

"posibilidad" de prestar tales servicios no significa necesariamente que esté obligada a hacerlo. Como ya se ha señalado, para que se cumpla el elemento de "beneficio" del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC a los efectos de una impugnación de la Cuenta Mercantil de la EDC en sí misma, el Brasil debería acreditar que el programa obliga al otorgamiento de un beneficio, y no que podría utilizarse para hacerlo, ni tampoco siquiera que se utiliza para ello.[77]

7.112 Al haber constatado que la Cuenta Mercantil de la EDC no obliga al otorgamiento de un beneficio ni, por consiguiente, de subvenciones, no necesitamos abordar, ni abordaremos, la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación.

7.113 Por las razones expuestas, desestimamos la alegación del Brasil de que la Cuenta Mercantil de la EDC obliga al otorgamiento de subvenciones a la exportación contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia, constatamos que la Cuenta Mercantil de la EDC, en sí misma, no es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

3. *Investissement Québec* "en sí misma"

7.114 Habiendo examinado la alegación del Brasil contra la EDC en sí misma, pasaremos ahora a la alegación del Brasil contra *IQ* en sí misma. En consecuencia, para evaluar la alegación del Brasil contra *IQ* en sí misma, debemos determinar en primer lugar si *IQ* obliga o no al otorgamiento de subvenciones a la exportación prohibidas, en forma incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

i) Brasil

7.115 El Brasil afirma que *IQ* constituye en sí misma una subvención a la exportación prohibida. En lo que respecta al otorgamiento obligatorio de subvenciones, el Brasil plantea que *IQ* tiene el mandato de prestar asistencia conforme al artículo 28 de la Ley sobre *IQ*. El Brasil alega que se otorga necesariamente un beneficio cuando esa asistencia adopta la forma de garantías de préstamos, porque las empresas que adquieren aeronaves Bombardier se benefician de la calificación crediticia más favorable del Gobierno de Quebec. Las garantías de acciones de *IQ* también otorgan un beneficio, pues se da una garantía oficial a inversores en capital accionario. Respondiendo a la defensa aducida por el Canadá en el sentido de que se han cobrado comisiones por esas garantías, el Brasil afirma que el Canadá no ha demostrado que las comisiones cobradas por *IQ* guarden proporción con las que cobran las entidades comerciales garantes que tienen una calificación crediticia A+ o A2 a las empresas que desean gozar de los beneficios de tal calificación de los garantes.

7.116 El Brasil señala, además, que el último decreto dictado en 2000 para reponer el fondo de garantías de *IQ* con vistas a la operación de Air Wisconsin[78] suprime el requisito de que se cobre una

[77] No se trata de una situación en que el apoyo de la Cuenta Mercantil de la EDC otorga necesariamente un beneficio y la única discrecionalidad que existe es la posibilidad de dejar totalmente de prestar el apoyo. No nos pronunciamos acerca de si nuestro criterio en ese caso sería o no aplicable igualmente a tales circunstancias de hecho. Se trata aquí de una situación en que el Canadá tiene discrecionalidad para aplicar la Cuenta Mercantil de la EDC de tal modo que no otorgue un beneficio. Por otra parte, señalamos que los hechos que tenemos ante nosotros no son similares a los planteados al Órgano de Apelación en el asunto *Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos*. En ese asunto, el Órgano de Apelación había examinado normas legales imperativas. (*Véase Argentina - Medidas que afectan a las importaciones de calzado, textiles, prendas de vestir y otros artículos*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS56/AB/R, adoptado el 22 de abril de 1998, párrafos 49 y 54.)

[78] Decreto 1488-2000 (Prueba documental CDA-36).

comisión. El Brasil observa que el Canadá sigue sosteniendo que, en los hechos, se cobra comisión. A este respecto, el Canadá se basa en el párrafo B de los criterios de *IQ*[79] que dispone que "*IQ* no otorgará apoyo para transacciones si la retribución que ha de recibir es inferior a la que se ofrece en el mercado". El Brasil plantea, sin embargo, que un examen más atento del párrafo B muestra algo diferente: conforme al párrafo B si la "naturaleza competitiva" de las operaciones obliga a *IQ* a recibir menos que lo que recibiría en el mercado, *IQ* lo hace.

7.117 Con respecto a la supeditación obligatoria a los resultados de exportación, el Brasil afirma que el apoyo de *IQ* -sobre la base de los Decretos 572-2000 y 841-2000- está supeditado *de jure* a la exportación de productos fuera de Quebec. El Brasil plantea que la supeditación a los resultados de exportación fuera de Quebec debe bastar para que se constate la supeditación a los resultados de exportación en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, pues de lo contrario los Miembros estarían en condiciones de subvertir las disciplinas del Acuerdo SMC en materia de subvenciones a la exportación estableciendo programas de subvenciones que excluyeran una pequeña parte de su territorio nacional.

ii) Canadá

7.118 El Canadá sostiene que el artículo 28 de la Ley sobre *IQ* otorga a "la autoridad ejecutiva" una total discrecionalidad acerca de las condiciones de la asistencia que presta. El Canadá afirma que la asistencia prestada por *IQ* en las operaciones sobre aeronaves de transporte regional está autorizada más concretamente en virtud de determinados decretos que facultan a *IQ* para otorgar garantías o contragarantías hasta ciertas sumas de dinero. *IQ* goza de total discrecionalidad con arreglo a esos decretos. Por otra parte, en virtud de los criterios de evaluación de las operaciones que aplica *IQ*[80], debe prestar ayuda en condiciones de mercado. Por lo tanto, *IQ* no puede obligar al otorgamiento de subvenciones.

7.119 Con respecto a la supeditación a los resultados de exportación, el Canadá niega que el Decreto 572-2000, que condiciona la asistencia a que las ventas se efectúen fuera de Quebec, tenga nada que ver con la financiación de las ventas de aeronaves. Tampoco excluye la financiación de operaciones dentro de Quebec. De cualquier modo, el Canadá plantea que la supeditación a la exportación fuera de Quebec no está comprendida en el alcance de la prohibición establecida en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. "Exportación", en el sentido del Acuerdo SMC, se refiere a los movimientos de mercancías y servicios entre Miembros y no dentro de ellos.

iii) Constataciones

7.120 Observamos que, como está firmemente establecido en el mecanismo de solución de diferencias de la OMC, la carga de la prueba recae inicialmente en la parte reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se desplaza después al demandado, que debe contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada. En consecuencia, en este caso el Brasil debe acreditar *prima facie* una incompatibilidad respecto de *IQ*.

7.121 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 *IQ* obliga o no al otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[79] Prueba documental CDA-51.

[80] Prueba documental CDA-51.

7.122 Recordamos que la alegación del Brasil está basada en las disposiciones de la Ley sobre *IQ* y los Decretos 572-2000 y 841-2000. El Canadá afirma, sin embargo, que los Decretos "nada tienen que ver con la financiación de ventas de aeronaves, y no se utilizan para tal financiación".[81] El Brasil responde que los decretos se refieren al apoyo para la venta de mercancías y sostiene que, como las aeronaves de transporte regional son mercancías, los Decretos comprenden el apoyo destinado a la venta de aeronaves de transporte regional. El Canadá responde 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 Decreto 572-2000 rige principalmente para inversiones en Quebec. Sin embargo, una de sus disposiciones establece garantías de préstamos destinadas a compradores situados fuera de Quebec para la adquisición de bienes y servicios. ... Teóricamente esta medida podría usarse para financiar la compra de aeronaves de transporte regional Bombardier. Sin embargo, una limitación referente al contenido originario de Quebec y otras restricciones hacen que el Decreto 572-2000 no se preste para la financiación de ventas de aeronaves de transporte regional, y no ha sido empleado nunca con ese fin".[82] El Brasil replica a estos argumentos planteando que ninguna disposición del Decreto 841-2000 indica que su aplicación esté limitada a las pequeñas empresas, y añade que el Decreto contiene disposiciones que sugieren que no se limita a las pequeñas empresas.

7.123 En la medida en que los Decretos podrían incluir el apoyo a la venta de aeronaves de transporte regional, sin embargo, la cuestión que debemos abordar es si ese apoyo supone o no un otorgamiento obligatorio de subvenciones, y en particular el otorgamiento de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil no indica ninguna disposición de la Ley sobre la *IQ*[83] ni de los Decretos 572-2000[84] y 841-2000[85] que demuestre un otorgamiento necesario de subvenciones. Tampoco hemos encontrado ninguna prueba de ello en esos ni en otros textos legales que rigen el establecimiento y el funcionamiento de *IQ*. Observamos, a este respecto, que el artículo 28 de la Ley sobre el *IQ*, por la que se establece el *IQ*, dispone lo siguiente: "El Gobierno podrá disponer, cuando un proyecto tenga gran importancia económica para Quebec, disponer que el organismo otorgue y administre la asistencia determinada por el Gobierno para facilitar la realización del proyecto. El mandato podrá autorizar al organismo a fijar las condiciones de la asistencia." Si bien el Brasil está en lo cierto al afirmar que *IQ* está obligado por el artículo 28 de la Ley que lo rige a prestar asistencia, ninguna disposición de la Ley sobre el *IQ* sugiere que tal asistencia deba tomar la forma del otorgamiento de subvenciones ni, en particular, otorgar un beneficio conforme al Acuerdo SMC. Por el contrario, *IQ* parecería disponer de discrecionalidad para determinar las condiciones de tal asistencia. Aun suponiendo que las garantías de acciones y préstamos de *IQ* otorgan un beneficio, el hecho de que *IQ* pueda suministrarlas no significa necesariamente que esté obligado a hacerlo. Para que se cumpla el elemento de "beneficio" del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC a los efectos de una impugnación de *IQ* en sí mismo, el Brasil debe acreditar que el programa obliga al otorgamiento de un beneficio, y no que podría utilizarse para hacerlo, ni tampoco siquiera que se utiliza para ello.

7.124 Del mismo modo, si bien el Decreto 572-2000 habilita a *IQ* a prestar apoyo financiero para inversiones o proyectos de exportación y el Decreto 841-2000 lo habilita para prestar apoyo para proyectos de desarrollo de mercados, ninguna disposición de esos Decretos demuestra que tal apoyo

[81] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 93 (anexo B-4).

[82] Respuesta del Canadá a la pregunta 69 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo B-11).

[83] Prueba documental BRA-18.

[84] Prueba documental BRA-19.

[85] Prueba documental BRA-20.

deba tomar la forma de subvenciones. Por el contrario, nos parece que ambos admiten el suministro de apoyo en otras formas y reflejan cierta discrecionalidad de que dispone el organismo respecto de la forma en que realiza proyectos de inversión o exportación o de desarrollo de mercados.

7.125 Además, cuando el Grupo Especial le pidió que facilitara "cualquier reglamento, directriz, norma de política u otros documentos similares, generales o referentes a sectores determinados, ... sobre la fijación de las condiciones de la ayuda de *IQ* a la industria de las aeronaves de transporte regional"[86], el Canadá presentó los "*critères d'évaluation des transactions*" (criterios de evaluación de las operaciones)[87], que el Comité de Créditos de *IQ* utiliza al formular sus recomendaciones sobre cada operación.[88] Tampoco estos "*critères*" muestran ninguna prueba de otorgamiento obligatorio de subvenciones. Al respecto observamos también la declaración del Canadá de que, "[s]in perjuicio de los *critères d'évaluation*, *IQ* dispone de amplia discrecionalidad para decidir si ha de prestar apoyo y en qué condiciones ha de hacerlo".[89] A nuestro juicio, el Brasil no ha demostrado que ocurriese lo contrario al no identificar ningún instrumento legal que permitiera acreditar que *IQ* está sujeto a un otorgamiento obligatorio de subvenciones.

7.126 Al haber constatado que *IQ* no obliga al otorgamiento de un beneficio ni, por consiguiente, de subvenciones, no necesitamos abordar, ni abordaremos, la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación.

7.127 Por las razones expuestas, desestimamos la alegación del Brasil de que *IQ* obliga al otorgamiento de subvenciones a la exportación contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia constatamos que *IQ*, en sí misma, no es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

D. LA EDC E *IQ* "EN SU APLICACIÓN"

7.128 El Brasil pide "que el Grupo Especial constate que los programas de la Cuenta del Canadá, la EDC e *IQ*, en su aplicación, sobre la base de las pruebas referentes a determinadas operaciones, son incompatibles con las obligaciones del Canadá derivadas del Acuerdo SMC".[90]

7.129 El Canadá afirma que la impugnación de un régimen "en su aplicación" es lo mismo que la impugnación de "determinadas operaciones".[91]

---

[86] Pregunta 17 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7).

[87] Prueba documental CDA-51.

[88] Aunque tomamos nota de la declaración del Canadá conforme a la cual "los '*critères*' no fijan condiciones", observamos también su afirmación de que "no existen otras directrices, etc., que fijen las condiciones del apoyo de *IQ* a la industria de las aeronaves de transporte regional ... No existe ninguna versión actualizada de los '*critères d'évaluation*'. Se han mantenido sin cambios desde que *IQ* sustituyó a SDI en 1998" (respuesta del Canadá a la pregunta 42 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9)).

[89] Respuesta del Canadá a la pregunta 42 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9).

[90] Respuesta del Brasil a la pregunta 25 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9), *véase* la nota 14, *supra*.

[91] *Véase* la segunda comunicación escrita del Canadá, párrafos 48 a 52 (anexo B-8).

7.130 En nuestra opinión existen diversas razones por las que no resultaría apropiado que formulásemos constataciones separadas respecto de los programas de la EDC e *IQ* "en su aplicación". *En primer lugar*, no consideramos que las alegaciones del Brasil sobre el régimen "en su aplicación" sean independientes de sus alegaciones relativas a "determinadas operaciones". En efecto, el Brasil mismo reconoce que "[p]ara que se admitan las alegaciones del Brasil sobre el régimen 'en su aplicación', el Grupo Especial debe constatar que los programas impugnados se han *aplicado en determinadas operaciones* en forma incompatible con el Acuerdo SMC".[92] Puesto que las alegaciones del Brasil sobre el régimen "en su aplicación" no son independientes de sus alegaciones contra "determinadas operaciones", y acerca de éstas formularemos constataciones, no advertimos que las constataciones sobre el régimen "en su aplicación" puedan responder a ningún objetivo práctico.

7.131 *En segundo lugar*, no nos resulta claro cuáles serían las consecuencias, particularmente en relación con el cumplimiento, de una constatación según la cual un programa, "en su aplicación", es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Una posibilidad sería que un grupo especial podría constatar que un programa, "en su aplicación", es incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC sobre la base de que todas las "operaciones determinadas" realizadas hasta el momento en virtud de ese programa son incompatibles con esa disposición. En tal caso, no advertimos qué se ganaría con formular una constatación sobre el programa "en su aplicación", ya que las consecuencias a los efectos del cumplimiento no irían más allá que esas "operaciones determinadas". A lo sumo la consecuencia podría ser que, en el futuro, el Miembro respectivo debería dejar de hacer uso de su discrecionalidad en forma incompatible con el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Esto no añadiría nada a la prescripción básica de la propia disposición. Otra posibilidad sería que el Grupo Especial pudiera constatar que un programa, "en su aplicación", es incompatible sobre la base de la comprobación de que algunas "operaciones determinadas" de ese programa -pero no todas- son incompatibles.[93] En este caso, las consecuencias para el cumplimiento irían más allá de las "operaciones determinadas" respecto de las cuales el Grupo Especial ha formulado constataciones. Pero consideramos que no sería apropiado que un grupo especial extendiera sus constataciones de ese modo.[94]

7.132 *En tercer lugar*, recordamos nuestras observaciones anteriores sobre la aplicación de la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales.[95] Recordamos, además, lo indicado

[92] *Véase* la respuesta del Brasil a la pregunta 60 del Grupo Especial (las cursivas figuran en el original), respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-14).

[93] Deseamos aclarar que no nos referimos a la situación en que las facultades discrecionales establecidas por la legislación de un Miembro se han convertido desde el punto de vista funcional en imperativas porque ese Miembro ha ejercido su discrecionalidad derivada de la norma legal de tal modo que ha quedado legalmente obligado a seguir haciendo uso de ella en la misma forma en el futuro.

[94] En la medida en que el cumplimiento de una constatación sobre un régimen "en su aplicación" significara que un Miembro debe asegurar que en el futuro no se hará uso de la discrecionalidad en violación del Acuerdo SMC, recordamos que el Órgano de Apelación ha expresado algunas dudas acerca de un criterio de ese tipo al observar lo siguiente en el asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*: "[L]as palabras 'asegurar' y 'en el futuro', si se toman en un sentido demasiado literal, pueden dar a entender que el Grupo Especial buscaba una garantía estricta o una seguridad absoluta en cuanto a la aplicación *en el futuro* del programa revisado del ...; pero, entendido en ese sentido, se trataría de un criterio muy difícil, si no imposible de cumplir, puesto que nadie puede predecir la forma en que administradores desconocidos aplicarán, en un futuro no previsible, cualquier medida destinada al cumplimiento, por concienzudamente que haya sido elaborada". (*Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Órgano de Apelación, nota 57, *supra*, párrafo 38) (las cursivas figuran en el original).

[95] *Véanse* los párrafos 7.56 y 7.57, *supra*.

por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación* en el sentido de que "la distinción entre legislación imperativa y legislación discrecional tiene el objetivo racional de garantizar la previsibilidad de las condiciones del comercio. Gracias a ella, las partes pueden impugnar las medidas que dan lugar forzosamente a una acción incompatible con las obligaciones derivadas del GATT/OMC, *antes* de que esta acción se lleve a cabo efectivamente".[96] Una conclusión de un grupo especial según la cual un programa es discrecional y, por lo tanto, no es incompatible con el Acuerdo sobre la OMC y una conclusión posterior del mismo grupo especial según la cual el programa, "en su aplicación" (es decir, la forma en que se ha hecho uso de la discrecionalidad intrínseca de ese programa), es incompatible con el Acuerdo sobre la OMC resultarían de muy escaso valor. A nuestro juicio, las constataciones referentes a un programa "en su aplicación" frustrarían la utilidad de la distinción entre las disposiciones imperativas y las discrecionales.

7.133 Por las razones expuestas, desestimamos las alegaciones del Brasil referentes a los programas de la EDC e *IQ* "en su aplicación".

E. OBTENCIÓN DE INFORMACIONES POR EL GRUPO ESPECIAL

7.134 En una carta de fecha 21 de mayo de 2001, el Brasil pidió que el Grupo Especial hiciera uso de sus facultades discrecionales en virtud del párrafo 1 del artículo 13 del ESD "para pedir al Canadá documentos y demás informaciones relativos a las condiciones de cualquier apoyo comprometido u otorgado a partir del 1º de enero de 1995 por la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC, la Cuenta del Canadá, *Investissement Québec* ("*IQ*") o cualquier organización filial de ellas, en relación con la venta de aeronaves de transporte regional por Bombardier".[97] Esa carta fue recibida antes del vencimiento de los plazos de las primeras comunicaciones escritas de las partes. El 12 de junio de 2001 informamos a las partes de que "no consideramos apropiado pedir a ninguna de las partes documentos o informaciones hasta que hayan tenido oportunidad de examinar por lo menos las primeras comunicaciones escritas de ambas partes".

7.135 Después de recibir las primeras comunicaciones escritas de las partes, el 20 de junio de 2001, el Grupo Especial pidió que el Brasil "facilitara detalles completos sobre las condiciones del ofrecimiento de Embrear de financiación a Air Wisconsin", y al Canadá que facilitara "detalles completos de las condiciones de su operación con Air Wisconsin". Ambas partes respondieron a esta solicitud el 25 de junio de 2001. El Canadá no suministró al Brasil una copia de la información en esa fecha. En lugar de ello, el Canadá pidió al Grupo Especial "disponer que, cuando se proporcione esta información al Brasil, su revelación se limite a los funcionarios del Gobierno del Brasil y los asesores jurídicos privados contratados y pagados por el Gobierno del Brasil que participen directamente en estos procedimientos de solución de diferencias". En una carta dirigida al Canadá, de fecha 26 de junio de 2001, el Grupo Especial observó que la carta del Canadá de 25 junio de 2001 "no fue copiada al Brasil, contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 10 de los Procedimientos de Trabajo de los Grupos Especiales". El Grupo Especial, además, observó "que, con la excepción limitada del párrafo 16, en los Procedimientos de Trabajo no se dispone ningún procedimiento especial acerca del manejo de la información mercantil confidencial. El Grupo Especial no considera apropiado introducir tales procedimientos en las circunstancias actuales, es decir, sobre la base de la petición de una de las partes y sin oportunidad de consulta con el Brasil". Por estas razones, el Grupo Especial devolvió la comunicación del Canadá de 25 de junio de 2001. En la primera reunión sustantiva, el Canadá informó al Grupo Especial de que no había sido su propósito presentar una comunicación

[96] *Estados Unidos - Limitaciones de la exportación*, informe del Grupo Especial, nota 34, *supra*, párrafo 8.9 (las cursivas figuran en el original).

[97] Comunicación de 21 de mayo de 2001 dirigida por el Brasil al Grupo Especial (anexo A-2).

ex parte y que no procuraba introducir ningún procedimiento especial respecto de la información mercantil confidencial. Sobre esta base, su carta de 25 de junio de 2001 fue incorporada en el expediente.

7.136 Durante el desarrollo de estos procedimientos también dirigimos diversas solicitudes de información y/o documentación complementaria al Canadá. Como no somos una comisión investigadora, no estimamos pertinente procurar información ni documentación complementaria sobre la base de la solicitud general del Brasil de 21 de mayo de 2001. Sólo consideramos apropiado procurar información o documentación complementaria del Canadá sobre la base de las informaciones y/o argumentos concretos presentados por el Brasil.

F. EL APOYO DE LA CUENTA DEL CANADÁ A LA OPERACIÓN DE AIR WISCONSIN

7.137 El 10 de mayo de 2001 la EDC ofreció financiación de la Cuenta del Canadá para la adquisición, por *Air Wisconsin Airlines Corporation* ("Air Wisconsin") de [] aviones de reacción regionales Bombardier. La financiación comprenderá [].[98] [].

7.138 El Brasil alega que la financiación proporcionada por la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye una subvención prohibida a la exportación, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. El Canadá afirma que la financiación otorgada por la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin está comprendida en el alcance de la cláusula de resguardo establecida en el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC.

7.139 Para demostrar que la financiación suministrada por la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye una subvención prohibida a la exportación, el Brasil debe acreditar[99] que la financiación de la Cuenta del Canadá constituye una "contribución financiera" que otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil también debe demostrar que la financiación de la Cuenta del Canadá está "supeditada ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. Sin embargo, aunque el Brasil logre establecer que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin es una subvención a la exportación, estaremos impedidos de constatar que constituye una subvención a la exportación prohibida si el Canadá demuestra[100] que está comprendida en el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo I del Acuerdo SMC.

---

[98] *Véanse* los anexos de la comunicación del Canadá de 25 de junio de 2001.

[99] Está firmemente establecido ahora que la carga de la prueba corresponde inicialmente al reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se desplaza después al demandado, que debe a su vez contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada (*véase Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la carne y los productos cárnicos (Hormonas)*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS26/AB/R-WT/DS48/AB/R, adoptado el 13 de febrero de 1998, párrafo 98).

[100] A nuestro juicio, el segundo párrafo del punto k) obra como excepción respecto de la prohibición de las subvenciones a la exportación que figura en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia, el Canadá puede invocar el segundo párrafo del punto k) como excepción ante una alegación de violación del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En este sentido nos referimos al segundo párrafo del punto k) como "cláusula de resguardo". La jurisprudencia pertinente de la OMC es clara en cuanto a que la carga de acreditar una excepción corresponde a la parte que la invoca (*véase*, por ejemplo *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 55).

1. ¿Constituye la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin una subvención a la exportación?

7.140 Examinaremos en primer lugar si el Brasil ha acreditado o no que el ofrecimiento de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin constituye una "subvención"; es decir, si es o no una "contribución financiera" que otorga un "beneficio". En caso afirmativo habremos de examinar si el Brasil ha acreditado o no que la subvención está "supeditada ... a los resultados de exportación".

a) Contribución financiera

7.141 El Brasil afirma que la financiación de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin es una "contribución financiera" porque "el Ministro Tobin declaró que tomaría la forma de un préstamo, lo que constituye una transferencia directa de fondos o una posible transferencia directa de fondos, en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC".[101] El Canadá no niega que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye una "contribución financiera".

7.142 Observamos que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin supondrá [].[102] [] y, por lo tanto, es "una contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[103]

b) Beneficio

7.143 La alegación de existencia de un "beneficio" realizada por el Brasil se basa en dos declaraciones del Ministro de Industria del Canadá, Sr. Tobin, al anunciar la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin.[104] El Ministro Tobin declaró que el Canadá suministra a Air Wisconsin "un tipo más favorable que el que normalmente se obtiene sobre la base de un préstamo comercial".[105] El Ministro Tobin también declaró que el Canadá, en este caso, estaba "utilizando la capacidad de endeudamiento y la posibilidad del Estado de suministrar un tipo de interés más favorable para un préstamo que el que de otro modo podría obtener Bombardier".[106]

7.144 Recordamos que se otorga un "beneficio" cuando se recibe una "contribución financiera" en condiciones más favorables que las que el receptor hubiera podido obtener en el mercado.[107] A nuestro juicio, las declaraciones del Ministro Tobin indican que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin, que habrá de tomar la forma de un préstamo, otorgará un "beneficio" porque se hará en condiciones más favorables que las que habría podido obtener el receptor en el mercado. Esto queda confirmado por el hecho de que, en los actuales procedimientos, el propio

[101] Primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 78 (anexo A-3).

[102] *Véase* el anexo de la comunicación del Canadá de 25 de junio de 2001. [].

[103] El Brasil alega también que tal préstamo constituiría igualmente el suministro de un servicio "que no es de infraestructura general", en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. En vista de nuestra constatación basada en el inciso i) de la misma disposición, no consideramos necesario examinar el argumento del Brasil referente al inciso iii).

[104] *Véase* la primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 79 (anexo A-3).

[105] *Véase* la transcripción de la conferencia de prensa del Ministro de Industria Tobin, 10 de enero de 2001, párrafo 66 (Prueba documental BRA-21).

[106] *Ibid.*, párrafo 20.

[107] *Véase Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 9, *supra*, párrafo 157.

Canadá consideró al comienzo que las condiciones de financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin eran más favorables que las que podían obtenerse en el mercado[108] (y en consecuencia procuró ampararse en la cláusula de resguardo del punto k).

7.145 Durante el desarrollo de estos procedimientos, sin embargo, el Canadá afirmó que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin no otorgó un "beneficio" porque no fue más favorable que la financiación que podía obtener Air Wisconsin en el mercado, en forma de un ofrecimiento de Embraer. El Canadá afirma que el ofrecimiento de Embraer constituye una referencia de mercado adecuada para apreciar la financiación de la Cuenta del Canadá, porque []. En otras palabras, el Canadá parte del supuesto de que, como [], debía tratarse necesariamente como una oferta del mercado.

7.146 En estas actuaciones, el Brasil

> "[]".[109]

7.147 Teniendo en cuenta el principio de buena fe, aceptamos la afirmación del Brasil de que []. Sin embargo, ello no significa que la oferta de Embraer deba tratarse como una oferta del mercado. A este respecto señalamos: *en primer lugar*, que []. El Brasil no niega la realización de tales declaraciones.

7.148 *En segundo lugar*, []. A este respecto observamos que Embraer había recurrido con frecuencia, en el pasado, al apoyo de PROEX/BNDES. Según el Brasil, alrededor del [] por ciento de las ventas de exportación de aviones de reacción de transporte regional de Embraer se efectuaron mediante apoyo del BNDES o PROEX.[110] (El Canadá alega que el porcentaje es muy superior.)[111] Del mismo modo, Embraer ha informado lo siguiente: "[e]l Gobierno del Brasil ha sido una *importante fuente* de financiación de las exportaciones para nuestros clientes a través del programa de "BNDES-exim", administrado por el BNDES. Además, *Banco do Brasil S.A.*, que pertenece al Estado brasileño, administra el programa ProEx, que permite a algunos de nuestros clientes obtener rebajas de intereses".[112] Por las razones indicadas en estos dos párrafos, consideramos que la oferta de Embraer se efectuó contando con la perspectiva del apoyo del Gobierno del Brasil.

---

[108] *Véase* la respuesta del Canadá a la pregunta 10 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7).

[109] *Véase* la respuesta del Brasil a la pregunta 32 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo A-9).

[110] *Véase* la respuesta del Brasil a la pregunta 58 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-14).

[111] El Canadá ha expresado "considerables reservas acerca de la exactitud de la respuesta del Brasil" (*véanse* las observaciones del Canadá sobre las respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafos 15 a 19 (anexo B-14)). Según el Canadá, el Brasil ha indicado un porcentaje inferior al real respecto de las exportaciones de aviones de reacción regionales por Embraer mediante el apoyo del BNDES o PROEX. No consideramos necesario ocuparnos de esta discrepancia entre las partes porque la afirmación del Brasil, según la cual alrededor del [] por ciento de las exportaciones de aviones de reacción de transporte regional efectuadas por Embraer tuvieron el apoyo del BNDES o PROEX, nos basta para llegar a la conclusión de que Embraer había recurrido con frecuencia al apoyo de PROEX/BNDES en el pasado.

[112] Embraer, formulario 20F-2000 de la Comisión de Valores y Bolsas, página 75 (sin cursivas en el original) (Prueba documental CDA-47).

7.149 Por otra parte, recordamos que el Canadá mismo consideró al comienzo que la oferta de Embraer era en condiciones inferiores a las del mercado[113], y volvió a expresar ese juicio hacia el final de estas actuaciones, el 8 de agosto de 2001, al afirmar que "resulta sencillamente inverosímil que una institución ajena suministre financiación para una deuda de calidad relativamente baja, como la de Air Wisconsin []".[114] Observamos también la afirmación del Brasil de que las condiciones de la oferta de Embraer no constituyen el "mercado".[115] Es decir, en diversas etapas de estos procedimientos ambas partes han afirmado que la de Embraer no era una oferta "de mercado". Por estas razones, no podemos constatar que Embraer haya hecho una oferta "de mercado" a Air Wisconsin (a pesar de la falta de apoyo oficial del Gobierno del Brasil a esa oferta).[116] En consecuencia, estamos obligados a rechazar el argumento del Canadá de que la financiación de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin no otorgó un "beneficio" porque no era más favorable que la oferta "de mercado" hecha por Embraer.

7.150 En vista de las declaraciones hechas por el Ministro Tobin al anunciar la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin, y de nuestra apreciación de que la oferta de Embraer no era una oferta "de mercado", constatamos que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

c) Supeditación a las exportaciones

7.151 El Brasil afirma que la financiación de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin está "supeditada ... a los resultados de exportación (párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC) porque "[l]a Cuenta del Canadá se utiliza para apoyar operaciones de exportación"[117], y porque la Cuenta del Canadá es una de las formas a través de las cuales la EDC cumple su "mandato de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para dedicarse a ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".[118]

7.152 Al referirnos a la alegación del Brasil sobre la supeditación a las exportaciones, notamos: *en primer lugar* que el Canadá no niega que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin esté "supeditada ... a los resultados de exportación". *En segundo lugar*, observamos que el Canadá mismo ha declarado que el mandato de la Cuenta del Canadá consiste en "apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para dedicarse a ese comercio y

---

[113] En el párrafo 46 de su primera comunicación escrita, el Canadá se refirió a "la oferta de financiación en condiciones inferiores a las del mercado hecha por el Brasil a Air Wisconsin" (anexo B-4). En su notificación correspondiente al *Acuerdo de la OCDE*, el Canadá declaró que "[e]l tipo de interés [ofrecido por Embraer] es considerablemente inferior al tipo de mercado que podría obtener en un préstamo una empresa de transporte aéreo regional como Air Wisconsin" (*véase* la Prueba documental CDA-52, sección 9).

[114] *Véase* la respuesta del Canadá a la pregunta 67 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo B-11).

[115] *Véase* la segunda comunicación escrita del Brasil, párrafos 105 y 106 (anexo A-10).

[116] Por lo tanto, no es preciso que examinemos si la oferta de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin era o no menos favorable que la oferta de Embraer, como alega el Canadá.

[117] El Brasil cita un texto extraído del sitio Web de la EDC, titulado "*How We Work*" ("Cómo trabajamos") (Prueba documental BRA-16).

[118] El Brasil se remite a un comunicado de prensa del Ministerio de Industria del Canadá, de fecha 10 de enero de 2001, que se refiere, entre otros temas, a la venta de aeronaves Bombardier a Air Wisconsin (Prueba documental BRA-3).

aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".[119] *En tercer lugar*, recordamos que la EDC, que tiene a su cargo el programa de la Cuenta del Canadá, fue "establecida con el fin 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".[120] En consecuencia, consideramos que cualquier financiación proporcionada por la EDC a través de la Cuenta del Canadá está necesariamente "supeditada ... a los resultados de exportación", puesto que todo lo que hace la EDC tiene legalmente por objeto "apoyar y desarrollar ... el comercio de exportación del Canadá".[121] *En cuarto lugar*, observamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* constató que la financiación de deudas por la Cuenta del Canadá de que se trataba en ese asunto estaba "supeditada ... a los resultados de exportación".[122] Por estas razones, constatamos que el apoyo prestado a través del programa de la Cuenta del Canadá, incluyendo la financiación de Air Wisconsin, está "supeditado *de jure* ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC del Acuerdo SMC.

d) Conclusión

7.153 A la luz de las consideraciones precedentes, llegamos a la conclusión de que la financiación de Air Wisconsin por la Cuenta del Canadá es una subvención a la exportación. Con tal carácter la financiación por la Cuenta del Canadá constituirá una subvención prohibida a la exportación a menos que esté comprendida en el alcance de la cláusula de resguardo del punto k).

2. ¿Está comprendida la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin en la cláusula de resguardo del punto k)?

a) Argumentos de las partes

7.154 El Canadá plantea que el apoyo de la Cuenta del Canadá a Air Wisconsin está comprendido en la cláusula de resguardo establecida en el segundo párrafo del punto k) porque está "en conformidad con ... las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*.

7.155 Según el Canadá, a fines de octubre de 2000 tuvo conocimiento de que el Brasil estaba dispuesto a financiar la venta de aviones de reacción regionales Embraer a Air Wisconsin "en condiciones inferiores a las del mercado".[123] La información indicaba que el Brasil ofrecía []. El Canadá estimó que su única posibilidad era ofrecer a Air Wisconsin una financiación de deuda en condiciones que igualaran esa oferta. Por lo tanto, el Canadá ofreció []. Como condición previa para la financiación, el Canadá exigió a Air Wisconsin que confirmara por escrito que no consideraba la oferta del Canadá más favorable, en su totalidad, que la del Brasil. Air Wisconsin confirmó esto por escrito el 20 de marzo de 2001.

7.156 El Canadá sostiene que la operación de Air Wisconsin está en conformidad con las obligaciones del Canadá con arreglo al Acuerdo SMC porque el Canadá no hace otra cosa que igualar la oferta del Brasil de modo que está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de

[119] Comunicado de prensa del Ministerio de Industria del Canadá de 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-3).

[120] *Ley de Fomento de las Exportaciones*, nota 42, *supra*, párrafo 1 del artículo 10.

[121] *Ibid.*

[122] Véase *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 9.230.

[123] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 43 (anexo B-4).

interés" del *Acuerdo de la OCDE*. La financiación otorgada por el Canadá al igualar condiciones está comprendida, por lo tanto, en la excepción establecida en el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. A juicio del Canadá, la igualación en el contexto del *Acuerdo de la OCDE* hace aplicable la "cláusula de resguardo" porque las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* a ese respecto, es decir, el artículo 29 del texto principal y los artículos 25 y 31 del Anexo III, están "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" y efectivamente son, en sí mismas, "disposiciones relativas al tipo de interés. En el *Acuerdo de la OCDE* se ha desarrollado un conjunto de disciplinas sobre la igualación de condiciones para "regir esta práctica". En particular, los artículos 50 a 53 del texto principal establecen los procedimientos respectivos. La mera existencia de ese conjunto de disciplinas demuestra que la igualación de condiciones es un acto legítimo, permitido por el *Acuerdo de la OCDE* y que está en conformidad con él.

7.157 Según el Brasil, recurrir a las disposiciones sobre igualación de condiciones del *Acuerdo de la OCDE* no constituye una "conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*. El sentido corriente del punto k), en su contexto, junto con el objeto y fin del Acuerdo SMC, apoya esta interpretación. Además, a juicio del Brasil, el Canadá no respetó las disposiciones del artículo 53 del *Acuerdo de la OCDE*, que impone ciertos requisitos de procedimiento a los Participantes que recurren a la igualación.[124] En consecuencia, aunque la igualación de una desviación pudiera beneficiarse en principio de la cláusula de resguardo del punto k), el Brasil considera que el incumplimiento por el Canadá de requisitos procesales correspondientes al artículo 53 excluiría en este caso la aplicación de la cláusula de resguardo del punto k).

b) Evaluación por el Grupo Especial

7.158 Como ya se ha señalado[125], recae en el Canadá la carga de probar que la financiación de Air Wisconsin otorgada por la Cuenta del Canadá está comprendida en el ámbito de aplicación de la cláusula de resguardo establecida en el segundo párrafo del punto k).

7.159 El segundo párrafo del punto k) dispone lo que sigue:

> ... si un Miembro es parte en 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 1º de enero de 1979 (o en un compromiso que haya sustituido al primero y que haya sido aceptado por estos Miembros originarios), o si en la práctica un Miembro aplica las disposiciones relativas al tipo de interés del compromiso correspondiente, una práctica seguida 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 por el presente Acuerdo.

---

[124] En primer lugar, el Brasil afirma que el Canadá no cumplió lo dispuesto en el párrafo a) del artículo 53 del *Acuerdo de la OCDE*, en virtud del cual los Participantes "deberán realizar todos los esfuerzos posibles para verificar" si reciben "apoyo oficial" las condiciones que no se ajustan al *Acuerdo de la OCDE*. En segundo lugar, el Brasil afirma que el Canadá no ha demostrado haber informado a los demás Participantes de la naturaleza y el resultado de los esfuerzos de verificación que impone el párrafo a) del artículo 53. Tampoco ha presentado el Canadá pruebas que demuestren que notificó a los demás Participantes en el *Acuerdo de la OCDE* las condiciones de su apoyo para la operación de Air Wisconsin, como está obligado a hacerlo en virtud del párrafo b) del artículo 53 y el párrafo a) del artículo 47 del *Acuerdo de la OCDE*. En tercer lugar, el Brasil plantea que el artículo 53, que rige respecto de la igualación de condiciones ofrecidas por no Participantes y que no se ajustan a las disposiciones, no autoriza una igualación que no sea idéntica.

[125] *Véase* el párrafo 7.139, *supra*.

7.160 Ninguna de las partes cuestiona que la oferta de Embraer a Air Wisconsin se aparta de las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* [].[126] En la medida en que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin iguala la oferta de Embraer, la financiación de la Cuenta del Canadá iguala, por lo tanto, una desviación.

7.161 Para poder valerse de la cláusula de resguardo del punto k), el Canadá debe acreditar en primer lugar que el igualar una excepción podría, desde el punto de vista jurídico, estar "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*. Sólo si el Canadá acredita tal posibilidad desde el punto de vista jurídico necesitaremos examinar si ha demostrado o no, como le correspondía, que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye una igualación de condiciones conforme a las normas del *Acuerdo de la OCDE*. Del mismo modo, sólo si el Canadá acredita que la igualación de una excepción puede, desde el punto de vista jurídico, estar comprendida en la cláusula de resguardo del punto k) necesitaremos tratar los argumentos del Brasil sobre el supuesto incumplimiento por el Canadá de los requisitos de procedimiento del párrafo a) del artículo 47 y el artículo 53 del *Acuerdo de la OCDE*.

7.162 Para determinar si la igualación de una desviación puede o no, desde el punto de vista jurídico, estar "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*, recordamos que el párrafo 1 del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* establece que un tratado debe interpretarse "de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin".

7.163 El concepto de "conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE* fue tratado por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*.[127] Ese Grupo Especial consideró, sobre la base de un análisis del texto, que la conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo de la OCDE* debía apreciarse sobre la base de: i) el respeto de la norma de los tipos mínimos de interés, es decir el CIRR; y ii) el pleno respeto de las normas del *Acuerdo de la OCDE* que "apoyan o refuerzan las normas de los tipos mínimos de interés".[128] El Grupo Especial consideró que su análisis textual estaba confirmado por el contexto del segundo párrafo del punto k) y el objeto y fin del Acuerdo SMC.

7.164 Con respecto a la igualación, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* adoptó el punto de vista de que las ofertas que igualaban una excepción permitida (un acto que en sí mismo está previsto y permitido dentro de los límites del *Acuerdo*) están "en conformidad" con las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* y, por tanto, también están "en conformidad" con las disposiciones relativas al tipo de interés a los efectos de la cláusula de resguardo.[129] En cambio, las ofertas que igualan una desviación (un acto que en sí mismo no está previsto en ningún caso por el *Acuerdo*) no están "en conformidad" con las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* y, por consiguiente, tampoco están "en conformidad" con las disposiciones

[126] *Véanse* los artículos [] del *Entendimiento sectorial sobre créditos a la exportación para aeronaves civiles*.

[127] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*.

[128] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.114.

[129] *Ibid.*, párrafos 5.124-5.126. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* se remitió a los artículos 29 y 51 del *Acuerdo de la OCDE*, así como al artículo 25, el párrafo d) del artículo 29 y el artículo 31 del *Entendimiento sectorial sobre las aeronaves civiles* (*ibid.*, párrafo 5.124 y nota 113).

relativas al tipo de interés a los efectos de la cláusula de resguardo.[130] El Grupo Especial del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* declaró, a este respecto, que si se aceptara que la igualación de desviaciones está "en conformidad" con las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo de la OCDE* no sería posible considerar que la noción de "conformidad" suponga ningún tipo de disciplina o limitación del apoyo oficial en la financiación.[131] El mismo Grupo Especial también recordó que, desde el punto de vista jurídico, la información sobre las condiciones ofrecidas o igualadas por los Participantes no estaba al alcance de los no Participantes. Esa información sólo está a disposición de los Participantes. En consecuencia, si la igualación de desviaciones diera derecho al amparo de la cláusula de resguardo del segundo párrafo del punto k), los no Participantes quedarían sistemáticamente en situación de desventaja frente a los Participantes.[132] El Grupo Especial del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* también destacó la importancia de evitar una interpretación del segundo párrafo del punto k) que condujera a una desigualdad estructural con respecto a los países en desarrollo Miembros.[133]

7.165 Las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* referentes al punto k) no fueron apeladas por el Canadá (ni por el Brasil) y fueron adoptadas posteriormente por el OSD el 4 de agosto de 2000. Las constataciones de ese Grupo Especial acerca de la exclusión de la igualación de desviaciones del ámbito de aplicación de la cláusula de resguardo del punto k) fueron consideradas "convincentes" por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*.[134] El informe de ese Grupo Especial no fue apelado por el Canadá (ni por el Brasil) y fue adoptado posteriormente por el OSD el 23 de agosto de 2001. Consideramos que las constataciones de los dos grupos especiales citados son convincentes, y hacemos nuestras sus interpretaciones del segundo párrafo del punto k). El criterio de esos grupos especiales nos parece en plena conformidad con el texto del segundo párrafo del punto k). En efecto, si hubiera de aceptarse que la igualación de una desviación puede estar amparada por la cláusula de resguardo del punto k), se estaría aceptando en los hechos que un Miembro podría estar "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE* a pesar de que ese Miembro no hubiera respetado el CIRR (o una excepción permitida). A nuestro juicio, tal interpretación sería injustificada.

7.166 El Canadá ha procurado distinguir las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*.[135] El Canadá observa que el Grupo Especial dictaminó acerca de cuáles disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* constituirían "disposiciones

---

[130] *Ibid.*, párrafos 5.125 y 5.126. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* se remitió al artículo 29 y el párrafo b) del artículo 47 del *Acuerdo de la OCDE*, así como al artículo 25, el párrafo d) del artículo 29 y el artículo 31 del *Entendimiento sectorial sobre las aeronaves civiles* (*ibid.*, párrafo 5.125 y nota 113).

[131] *Ibid.*, párrafos 5.120 y 5.125.

[132] *Ibid.*, párrafo 5.134.

[133] *Ibid.*, párrafo 5.136.

[134] *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 5.113.

[135] Si bien el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* no había sido adoptado en el momento en que las partes presentaron sus comunicaciones en estos procedimientos, ese Grupo Especial comunicó su informe provisional a las partes el 20 de junio de 2001, antes de nuestra reunión sustantiva con las partes. Por lo tanto, aunque no tuvimos acceso a ese informe provisional, las partes pueden haber tenido en cuenta las constataciones provisionales de ese Grupo Especial a los efectos de formular sus comunicaciones en estos procedimientos.

relativas al tipo de interés" basándose en la teoría de que su mandato era determinar lo que era necesario para "asegurar" el cumplimiento, y ese Grupo Especial dictaminó sin que existiera en los hechos ninguna operación controvertida. Si bien la observación del Canadá puede ser exacta respecto de los hechos, a nuestro juicio no hace menos convincente el razonamiento del Grupo Especial.

7.167 El Canadá considera que las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* sobre la igualación, es decir, el artículo 29 del texto principal y los artículos 25 y 31 del Anexo III, están en "conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" y efectivamente son, en sí mismas, "disposiciones relativas al tipo de interés" porque en el *Acuerdo de la OCDE* se ha desarrollado un conjunto de disciplinas sobre la igualación a fin de "regir esta práctica". Al respecto, el Canadá se remite a los procedimientos indicados en los artículos 50 a 53. Observamos, sin embargo, que el Canadá alega que el amparo de la cláusula de resguardo del punto k) no está condicionado al cumplimiento de los requisitos de procedimiento establecidos en los artículos 50 a 53 del *Acuerdo de la OCDE*.[136] A nuestro juicio sería anómalo constatar que todas las formas de igualación están comprendidas en el alcance de la cláusula de resguardo del punto k) sobre la base de los procedimientos establecidos en los artículos 50 a 53 del *Acuerdo de la OCDE* si no se exigiera el cumplimiento de estos procedimientos para obtener, en un caso concreto, el beneficio de esa cláusula de resguardo.

7.168 El Canadá afirma también que el Órgano de Apelación, en el asunto *Brasil - Aeronaves*, "mencionó la posibilidad de utilizar las disposiciones relativas a la 'igualación' del Acuerdo de la OCDE".[137] Observamos, sin embargo, que el Órgano de Apelación declaró expresamente que la igualación "en el sentido del *Acuerdo de la OCDE* no es aplicable al presente caso".[138] Por lo tanto, no puede interpretarse que el Órgano de Apelación haya hecho ninguna constatación sobre este tema. Además, observamos que nada indica que el Órgano de Apelación se estuviera refiriendo a la igualación de una desviación, y no de una excepción permitida. Como explicó el Grupo Especial que se ocupó del asunto del *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, esta distinción tiene consecuencias importantes para la aplicación de la cláusula de resguardo del punto k).[139]

7.169 El Canadá entiende que el texto del *Acuerdo de la OCDE* no confirma la interpretación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*. En particular, el Canadá alega que el artículo 29 permite expresamente la igualación respondiendo a una "oferta inicial" que puede ajustarse o no al *Acuerdo de la OCDE*. Según el Canadá, es la oferta inicial la que puede constituir una desviación, pero nunca la respuesta a ella (que la iguala), porque la oferta inicial -cuando constituye una desviación- está prohibida específicamente en virtud del artículo 27, mientras que la respuesta (que iguala la oferta inicial) está permitida específicamente por el artículo 29. Observamos que el Canadá planteó este argumento en los procedimientos del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, y que el Grupo Especial lo trató observando que "aunque en determinados supuestos no esté prohibida la igualación de las desviaciones, esta circunstancia no altera el hecho de que tanto la desviación inicial como la igualación siguen, en virtud de los propios términos del *Acuerdo, sin estar en conformidad* con sus disposiciones".[140] El Grupo

[136] El Canadá sostiene que la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" excluye "los requisitos de procedimiento que, por su propia naturaleza, no podría cumplir un no participante", aunque el Canadá afirma que la igualación de todos modos debe efectuarse "de buena fe y con la debida diligencia razonable" (*véase* la primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 56, y nota 46 (anexo B-4)).

[137] Primera comunicación escrita del Canadá, nota 40 (anexo B-4).

[138] *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 185.

[139] *Véase* el párrafo 7.164, *supra*.

[140] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.125 (las cursivas figuran en el original).

Especial observó también que "el enfoque del Canadá debilitaría directamente las disciplinas efectivas aplicables al apoyo oficial para créditos a la exportación".[141] No advertimos ninguna razón para no adoptar el mismo criterio respecto del argumento del Canadá respecto es estas actuaciones. A nuestro juicio, en esos casos el tipo de interés que se iguala simplemente no "está en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés", según se utiliza esta expresión en el Acuerdo SMC.

7.170 El Canadá plantea también que, aunque el Acuerdo SMC impone disciplinas a las subvenciones que causan distorsión en el comercio, el carácter prospectivo de las medidas de solución de diferencias significa que -al no existir igualación- los otorgantes de subvenciones ilegales tendrán una ventaja permanente. Según el Canadá, la incorporación de las disciplinas del *Acuerdo de la OCDE* sobre la igualación en la cláusula de resguardo del punto k) evita este efecto. Sin embargo, entendemos que no está totalmente claro que el sistema de solución de diferencias de la OMC sólo ofrezca soluciones prospectivas en los casos referentes a subvenciones a la exportación prohibidas. A este respecto recordamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero - Párrafo 5 del artículo 21* constató que las soluciones en los asuntos referentes a subvenciones a la exportación prohibidas podían abarcar en ciertos casos reembolsos (retrospectivos).[142] De cualquier modo, aunque el mecanismo de solución de diferencias de la OMC sólo ofrezca soluciones prospectivas, observamos que lo hace respecto de <u>todos</u> los casos, y no sólo los referentes a subvenciones a la exportación prohibidas. El párrafo 1 del artículo 23 del ESD dispone que los Miembros resolverán todas las diferencias mediante el sistema multilateral de solución de diferencias[143], con exclusión de las medidas unilaterales. Por lo tanto, en la medida en que el sistema de solución de diferencias de la OMC sólo establezca soluciones prospectivas, ello resulta claramente de una opción de política efectuada por los Miembros de la OMC. Teniendo en cuenta esa opción, y que el párrafo 1 del artículo 23 del ESD se aplica a todas las diferencias, incluidas las referentes a las (supuestas) subvenciones a la exportación prohibidas, no vemos ningún fundamento por el que el (supuesto) carácter prospectivo de las medidas de solución de diferencias de la OMC deba influir en nuestra interpretación del segundo párrafo del punto k).

7.171 Además, el Canadá considera significativo que la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura el Anexo I del Acuerdo SMC se haya tomado del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio. El Canadá señala que el *Acuerdo de la OCDE* fue adoptado en 1978, después de más de 10 años de negociaciones. En 1979 se convino en el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio junto con otros Acuerdos de esa Ronda. Teniendo en cuenta que los signatarios del Código de Subvenciones del GATT eran al mismo tiempo Participantes en el *Acuerdo de la OCDE*, el Canadá considera ilógico que los signatarios del Código de Subvenciones del GATT hubieran permitido la igualación en el *Acuerdo de la OCDE* para prohibirlo un año después en el Acuerdo sobre Subvenciones. A nuestro juicio, no nos corresponde juzgar la lógica seguida por los signatarios del Código de Subvenciones del GATT. Del mismo modo que los Grupos Especiales que se ocuparon de los asuntos *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* y *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, hemos limitado nuestra interpretación al texto del segundo párrafo del punto k), considerado en su contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo SMC. Además, observamos que el Canadá se remite al Código de Subvenciones del GATT en un capítulo de su

[141] *Ibid.*

[142] *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles - Recurso por los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD,* informe del Grupo Especial, WT/DS126/RW, adoptado el 11 de febrero de 2000, párrafo 6.39.

[143] El párrafo 1 del artículo 23 del ESD dice así: "Cuando traten de reparar el incumplimiento de obligaciones u otro tipo de anulación o menoscabo de las ventajas resultantes de los acuerdos abarcados, o un impedimento al logro de cualquiera de los objetivos de los acuerdos abarcados, los Miembros recurrirán a las normas y procedimientos del presente Entendimiento, que deberán acatar."

primera comunicación escrita que se refiere al objeto y fin del Acuerdo SMC. A este respecto, no consideramos que el objeto y fin del Acuerdo SMC sea necesariamente el mismo que el objeto y fin del Código de Subvenciones del GATT. Por ejemplo, el Acuerdo SMC establece para los países en desarrollo un trato especial y diferenciado más amplio que el Código de Subvenciones del GATT. Además, el Preámbulo del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, del que forma parte integrante el Acuerdo SMC, reconoce que "es necesario realizar esfuerzos positivos para que los países en desarrollo, y especialmente los menos adelantados, obtengan una parte del incremento del comercio internacional que corresponda a las necesidades de su desarrollo económico". En el Código de Subvenciones del GATT no se determinó ninguna "necesidad" de esta clase. Además, todos los Miembros de la OMC están obligados por el Acuerdo SMC, mientras que sólo algunas de las partes contratantes del GATT eran signatarias del Código de Subvenciones del GATT. Por otra parte, las disposiciones del Acuerdo SMC -a diferencia del Código de Subvenciones del GATT- están sujetas al procedimiento obligatorio de solución de diferencias con arreglo al ESD.

7.172 El Canadá observa también la declaración del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* de que, al estar la definición del alcance de la exención establecida en el punto k) en manos de determinado subgrupo de Miembros de la OMC -los Participantes- no debe interpretarse el segundo párrafo del punto k) de tal modo que ese subgrupo de Miembros pueda crear de hecho para su propio beneficio un trato más favorable que el que los demás Miembros de la OMC obtienen en virtud del Acuerdo SMC.[144] El Canadá sostiene que la aplicación de todas las "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE* -incluida la igualación- no representa en los hechos un trato más favorable para los Participantes porque el derecho de ofrecer condiciones sobre la base de la igualación está al alcance de todos los Miembros de la OMC. Si bien aceptamos que todos los Miembros de la OMC tendrían derecho a igualar las desviaciones, si tal igualación estuviera comprendida en el alcance de la cláusula de resguardo del punto k), observamos que los no Participantes seguirían estando "sistemáticamente en situación de desventaja, por cuanto no tendrían acceso a la información acerca de los términos y condiciones ofrecidos o igualados por Participantes".[145] En consecuencia, aunque tanto los Participantes como los no Participantes pueden tener el derecho de igualar desviaciones, no cabe presumir que los no Participantes siempre dispondrían de la información necesaria para hacer uso de ese derecho en la práctica.[146]

7.173 El Canadá niega que exista ninguna "situación de desventaja sistemática" para los no Participantes porque no están obligados a suministrar información a nadie sobre la igualación de ofertas. En cambio, el Canadá señala que los Participantes están obligados a notificar sus ofertas de igualación, lo que queda sujeto, por lo tanto, a la vigilancia previa de los demás Participantes. El Canadá señala también que aunque los no Participantes no recibirían las condiciones de las ofertas de

---

[144] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21,* informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.132.

[145] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.134, y *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 5.117.

[146] Las Comunidades Europeas alegan que si un no Participante alberga dudas sobre la seguridad de una supuesta oferta de condiciones no conformes con el *Acuerdo de la OCDE* que se le invita a igualar, puede pedir confirmación de esas condiciones al oferente. Si bien los no participantes pueden lograr la confirmación por esa vía, seguirían estando "sistemáticamente en situación de desventaja" en comparación con los participantes en todas aquellas situaciones en que estos últimos notificaran a los demás participantes, espontáneamente, las condiciones que no están en conformidad con el *Acuerdo de la OCDE*, tal como lo exige éste.

igualación de los Participantes, estos últimos tampoco recibirían las ofertas de igualación de los no Participantes. Además, el Canadá sugiere que los no Participantes están en situación de ventaja porque el *Acuerdo de la OCDE* es un documento público y los no Participantes, por lo tanto, conocen las condiciones básicas que los Participantes pueden ofrecer. En cambio, las condiciones de las ofertas de los no Participantes no son de conocimiento público.

7.174 No alcanzamos a ver de qué modo la circunstancia de que las ofertas de igualación de los Participantes quedan sujetas a vigilancia previa elimina la "situación de desventaja sistemática" derivada de que los Participantes carecen de medios formales para conocer las condiciones (ofrecidas por los Participantes) que tienen derecho a igualar. Tampoco elimina esta situación de desventaja sistemática de los no Participantes la circunstancia de que los Participantes no reciban las condiciones de las ofertas de los no Participantes. El hecho de que los Participantes puedan no conocer con exactitud las condiciones ofrecidas por los no Participantes no altera el hecho de que estos últimos carecerían formalmente de medios para conocer las condiciones ofrecidas por los Participantes. Además, consideramos que el argumento del Canadá, de que los no Participantes conocen las condiciones básicas que pueden ofrecer los Participantes (porque el *Acuerdo de la OCDE* es un documento público) es irrelevante respecto de la cuestión de que se trata. Nos estamos refiriendo a la igualación de una desviación, que por definición no está en conformidad con las condiciones del *Acuerdo de la OCDE*. Lo que cuenta es que, aunque los no Participantes puedan conocer cuáles son las condiciones que se supone que los Participantes ofrecen, no tienen medios formales para conocer cuándo se apartan los Participantes de esas condiciones.

7.175 Las Comunidades Europeas afirman que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* adoptó un "razonamiento forzado" que ignora el carácter informal y de "acuerdo de caballeros" del *Acuerdo de la OCDE*, instrumento no vinculante destinado a proporcionar un marco para la transparencia y la competencia leal en la esfera de las transacciones de crédito a la exportación entre los Participantes y a ser aplicado con flexibilidad. Según las Comunidades Europeas, una razón de carácter más teleológico de la conclusión del Grupo Especial fue su opinión de que la igualación "debilitaría directamente las disciplinas efectivas aplicables al apoyo oficial para créditos a la exportación".[147] Las Comunidades Europeas afirman que esta opinión, sin embargo, no es compartida por los propios Participantes en el *Acuerdo de la OCDE*, que evidentemente estiman que la igualación es compatible con disciplinas eficaces en materia de créditos a la exportación.[148]

7.176 A nuestro juicio, el hecho de que el *Acuerdo de la OCDE* autorice la igualación de desviaciones, o los Participantes consideren que la igualación de desviaciones es un medio de establecer disciplinas para los créditos a la exportación, no significa necesariamente que el Acuerdo SMC deba permitir la igualación de desviaciones. A diferencia del *Acuerdo de la OCDE*, el Acuerdo SMC no es un "acuerdo de caballeros" "informal". El Acuerdo SMC, por lo tanto, no necesita permitir que se recurra a la igualación de desviaciones para establecer disciplinas. El Acuerdo SMC es un instrumento vinculante, y por lo tanto puede hacerse valer a través del mecanismo de solución de diferencias de la OMC.[149]

---

[147] *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.125.

[148] Los Estados Unidos exponen un argumento similar, calificando las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* sobre la igualación como "su norma esencial de obligado cumplimiento" (comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, párrafo 12 (anexo C-2)).

[149] A este respecto, hacemos nuestras las siguientes constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*: "Nos parece que ambos terceros tienden a argumentar -incorrectamente- desde el punto de vista del *Acuerdo de la OCDE* y no desde el punto de

7.177 Los Estados Unidos sostienen que es infundada la preocupación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* (en el párrafo 5.138) al considerar que la interpretación del Canadá permitiría a los Miembros eximirse de sus obligaciones del régimen de la OMC basándose en el comportamiento de no Miembros, porque si la igualación está amparada por la cláusula de resguardo del punto k), el Miembro que iguala una oferta que no está en conformidad, actúa con arreglo a sus obligaciones del régimen de la OMC. A nuestro juicio, la preocupación manifestada por el Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* fue que "la conformidad de un Miembro con las normas del GATT/OMC [no debe depender] del comportamiento de quienes no son miembros". Estamos de acuerdo. Esta preocupación se plantearía aunque el amparo de la cláusula de resguardo del punto k) para la igualación de una desviación significara que los Miembros que la efectuaran actuasen en conformidad con sus obligaciones en el régimen de la OMC. Ello se debe a que el amparo de la cláusula de resguardo del punto k) para la igualación de una desviación no establecería ningún criterio de referencia objetivo para determinar si un Miembro actúa o no en conformidad con sus obligaciones del régimen de la OMC. En cualquier caso determinado la referencia se establecería por las condiciones de la oferta que no está en conformidad con las disposiciones. En la medida en que esa oferta se efectuara por un no Miembro de la OMC, el criterio de referencia para determinar si el Miembro que efectúa la igualación actúa o no conforme a sus obligaciones en el marco de la OMC consistiría, por lo tanto, en la conformidad de las condiciones ofrecidas por el no Miembro. En consecuencia, la circunstancia de que la igualación de una desviación estuviera amparada por el segundo párrafo del punto k) no elimina las posibilidades de que "la conformidad de un Miembro con las normas del GATT/OMC [dependa] del comportamiento de quienes no lo son".

7.178 Los Estados Unidos también afirman que, contrariamente a la preocupación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, el enfoque del

---

vista de la cláusula de resguardo y del *Acuerdo SMC*. Los Estados Unidos consideran que sería poco afortunado si los Participantes del *Acuerdo de la OCDE* no utilizaran las disposiciones de igualación por miedo a que ello fuese contrario a las disposiciones del *Acuerdo SMC*. Los Estados Unidos parecen sugerir que, sin la posibilidad de igualar los términos y condiciones los Participantes quedarían en cierta forma indefensos ante las prácticas que se consideran no conformes en el marco del *Acuerdo de la OCDE*. Sin embargo, esto no es así. No tienen en cuenta, concretamente, el hecho de que, en la medida en que esas prácticas no conformes están abarcadas por el *Acuerdo SMC*, su cumplimiento estaría asegurado a través del mecanismo de solución de diferencias de la OMC.

Las Comunidades Europeas afirman que el razonamiento del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 sobre la igualación ignora el hecho de que el *Acuerdo de la OCDE* es un pacto de caballeros no vinculante. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 conocía bien la naturaleza del *Acuerdo de la OCDE*. No obstante, a nuestro juicio, el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 basó su opinión en las disposiciones del *Acuerdo SMC* y en la necesidad de impedir que se ampliara de forma indebida el alcance de la cláusula de resguardo. Estableció, de forma convincente, que aceptar, a los efectos del *Acuerdo SMC*, que la cláusula de resguardo abarcaba incluso las desviaciones no conformes de las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE*, eliminaría, de hecho, las disciplinas impuestas al apoyo financiero oficial destinado a los créditos a la exportación. Las Comunidades Europeas se oponen a esa declaración, argumentando que los Participantes en el *Acuerdo de la OCDE* consideran que la igualación es compatible con las disciplinas efectivas que se aplican a los créditos a la exportación que reciben apoyo oficial. Sin embargo, el hecho de que el *Acuerdo de la OCDE* permita la igualación de las desviaciones no implica lógicamente que ello deba permitirse también en el marco del *Acuerdo SMC*. Ciertamente, el *Acuerdo de la OCDE* y el *Acuerdo SMC* son muy diferentes. Las propias Comunidades Europeas reconocen que el *Acuerdo de la OCDE* es un pacto de caballeros no vinculante. En esas circunstancias, la igualación puede ejercer una importante función para disuadir y ayudar al cumplimiento. Las razones en las que se basa la igualación no son válidas para el *Acuerdo SMC*. El *Acuerdo SMC* es un instrumento vinculante, cuyo cumplimiento está asegurado por el mecanismo de solución de diferencias de la OMC. Por consiguiente, el argumento de las Comunidades Europeas es vano." (*Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafos 5.114 y 5.115; no se reproduce la nota de pie de página.)

Canadá respecto de esta cuestión no plantea el problema de "desigualdad estructural" respecto de los países en desarrollo.[150] Los Estados Unidos observan que el artículo 27 del Acuerdo SMC exime a los países en desarrollo de las prohibiciones del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, siempre que se cumplan las disposiciones del párrafo 4 del artículo 27. La exención se aplica a todas las subvenciones a la exportación y no sólo a los créditos a la exportación. Los Estados Unidos señalan que la excepción del segundo párrafo del punto k), en cambio, es mucho más limitada. Sin embargo, a pesar de ese alcance más limitado, los Estados Unidos alegan que la cláusula de resguardo del punto k) fue un elemento importante del conjunto global en que convinieron los Miembros de la OMC al aceptar el Acuerdo SMC.

7.179 Interpretamos que los Estados Unidos aducen que el amparo de la cláusula de resguardo del punto k) para la igualación de desviaciones sólo perjudicaría en parte el trato especial y diferenciado establecido para los países en desarrollo Miembros, y que esta desigualdad estructural más limitada respecto de los países en desarrollo debe tolerarse en razón de la importancia que los Miembros asignaron a la cláusula de resguardo del punto k). Sin embargo, en nuestra opinión el artículo 27 otorga a los países en desarrollo Miembros un trato especial y diferenciado respecto de todas las subvenciones a la exportación, cualquiera que sea la forma que adopten. En consecuencia, en la medida en que un crédito a la exportación constituya una subvención a la exportación, queda comprendido en el alcance del artículo 27 y los países en desarrollo Miembros tienen derecho, en principio, al trato especial y diferenciado respecto de ese crédito a la exportación. Por lo tanto, no nos es posible interpretar el segundo párrafo del punto k) en una forma que haría ineficaz, al menos en parte, el artículo 27.[151]

c) Conclusión

7.180 Por las razones expuestas, llegamos a la conclusión de que el Canadá no ha acreditado que la igualación de una desviación pueda estar, desde el punto jurídico, "en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*. Desde el punto de vista jurídico, por lo tanto, la igualación de una desviación no puede quedar comprendida en el alcance de la cláusula de resguardo del punto k).

7.181 A la luz de nuestra conclusión formulada en el párrafo anterior, no nos es preciso examinar si, en los hechos, la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye o no una igualación conforme a las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE*. Del mismo modo, no nos es preciso examinar las alegaciones del Brasil según las cuales el Canadá no cumplió las prescripciones de procedimiento establecidas en el párrafo a) del artículo 47 y el artículo 53 del *Acuerdo de la OCDE*.

---

[150] Recordamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* se refirió a la posibilidad de que la interpretación del Canadá sobre el segundo párrafo del punto k) diera lugar "al otorgamiento *de facto* de un trato más favorable a los países desarrollados que a los países en desarrollo o a la eliminación *de facto* del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo". (*Canadá - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 57, *supra*, párrafo 5.136.) Ese Grupo Especial mencionó la posibilidad de que un país desarrollado Miembro pudiera igualar las condiciones subvencionadas de un país en desarrollo Miembro, aunque tales condiciones estuvieran en conformidad con una disposición que otorgara trato especial y diferenciado a ese Miembro, como el artículo 27 del Acuerdo SMC.

[151] *Véase Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS2/AB/R-WT/DS4/AB/R, adoptado el 20 de mayo de 1996, página 26, y *Japón - Bebidas alcohólicas II*, informe del Órgano de Apelación, nota 59, *supra*, página 14.

3. Conclusión

7.182 Hemos constatado que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin es una subvención que está "supeditada ... a los resultados de exportación". Hemos constatado también que la financiación por la Cuenta del Canadá, que el Canadá califica como igualación de una desviación con arreglo al *Acuerdo de la OCDE*, desde el punto de vista jurídico no puede ampararse en la cláusula de resguardo del punto k). A la luz de estas constataciones llegamos a la conclusión de que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Wisconsin constituye una subvención prohibida a la exportación, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

G. OTRAS OPERACIONES DE LA EDC

7.183 El Brasil ha formulado detalladas alegaciones sobre la financiación suministrada por la EDC a los siguientes compradores de aviones de reacción regionales Bombardier: Atlantic Southeast Airlines ("ASA"), Atlantic Coast Airlines ("ACA"), Comair, Kendell y Air Nostrum. La EDC suministró financiación a todas esas empresas de transporte aéreo mediante su Cuenta Mercantil. Una parte de la financiación de la EDC para Air Nostrum se suministró también a través de la Cuenta del Canadá de la EDC.

7.184 El Brasil alega que la financiación mencionada tomó la forma de subvenciones a la exportación prohibidas. El Brasil alega que la financiación de la EDC es una transferencia directa de fondos en forma de préstamos, que constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil sostiene también que el otorgamiento de préstamos por la EDC constituye un "servicio [que no es] de infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. El Brasil alega que la financiación suministrada por la EDC otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 y, en consecuencia, es una subvención porque las empresas de transporte aéreo la reciben en condiciones más favorables que las que podrían obtener en el mercado. El Brasil alega que la financiación de la EDC está "supeditada ... a los resultados de exportación" porque la EDC fue "establecida ... con el fin de apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá de aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".[152]

7.185 El Canadá está de acuerdo en que la financiación suministrada por la EDC es una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. Pero el Canadá niega que el otorgamiento de préstamos por la EDC sea un "servicio [que no es] de infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. El Canadá está de acuerdo en que la existencia de un "beneficio" puede determinarse examinando si la contribución financiera se ha hecho o no en condiciones más favorables que las que el receptor puede obtener en el mercado. Según el Canadá, toda la financiación otorgada a través de la Cuenta Mercantil desde 1998 para aeronaves de transporte regional se ha suministrado en condiciones comerciales y, por lo tanto, con ello no se otorgó un "beneficio". El Canadá no niega que el apoyo de la EDC esté "supeditado ... a los resultados de exportación".

7.186 Para que corresponda recibir las alegaciones del Brasil tiene que haberse acreditado que los préstamos de la EDC de que se trata son subvenciones en razón de ser "contribuciones financieras" que otorgan un "beneficio". También debe acreditarse que la financiación de la EDC en litigio, si se constata que constituye una subvención, está "supeditada ... a los resultados de exportación".

---

[152] *Ley de Fomento de las Exportaciones*, nota 38, *supra*, párrafo 1 del artículo 10; Export Development Corporation Annual Report 2000, página 47 (Prueba documental BRA-22).

7.187 Observamos que las partes están de acuerdo en que los préstamos de la EDC de que se trata toman la forma de "transferencias directas de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Estamos de acuerdo, y por lo tanto constatamos que los préstamos de la EDC de que se trata constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[153]

7.188 El Brasil presenta diversos argumentos generales en apoyo de su alegación de que la financiación de la EDC en litigio otorga un "beneficio". Estos argumentos generales se aplican a la mayor parte de las operaciones de la EDC de que se trata. El Brasil también presenta diversos argumentos que se refieren específicamente a determinadas operaciones de la EDC. Comenzaremos por examinar si alguno de los argumentos generales en que se apoya el Brasil demuestra el otorgamiento de un "beneficio" a través de la financiación en litigio suministrada por la EDC. Examinaremos a continuación los argumentos del Brasil que se refieren a operaciones determinadas. Si sobre la base de lo anterior constatamos que alguna parte de la financiación de la EDC en litigio otorga un "beneficio", determinaremos seguidamente si esa financiación de la EDC está o no "supeditada ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.189 Al tratar los argumentos del Brasil, nos orientaremos por las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*. En ese asunto, el Grupo Especial constató lo siguiente:

> sólo se conferirá un "beneficio" es decir una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado.[154]

7.190 El Órgano de Apelación confirmó la constatación del Grupo Especial, resolviendo lo siguiente:

> el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un "beneficio", porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una "contribución financiera" pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una "contribución financiera" en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[155]

1. Los argumentos generales del Brasil sobre el "beneficio"

7.191 El Brasil plantea cuatro argumentos generales en apoyo de su alegación de que la financiación por la EDC de que se trata otorga un "beneficio". En primer lugar, el Brasil afirma que la financiación de la EDC es incompatible con ciertas indicaciones sobre la financiación por el mercado en que el Canadá presuntamente se apoyó durante los procedimientos del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*. En segundo lugar, el Brasil afirma que la financiación de la EDC se ofreció sobre la base de un instrumento de calificación del crédito que no merecía confianza. En tercer lugar, el Brasil plantea que la financiación en litigio otorgada por la EDC es más favorable que un punto de referencia "de mercado" calculado por el Brasil sobre la base de datos de

[153] Sobre la base de esta constatación, consideramos que no nos es necesario examinar si el otorgamiento de financiación por la EDC constituye o no la prestación de "servicios que no sean de infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

[154] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 9, *supra*, párrafo 9.112.

[155] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 9, *supra*, párrafo 157.

los certificados "EETC" (*Enhanced Equipment Trust Certificate*) (Certificado revalorizado con garantía de equipo). En cuarto lugar, el Brasil sostiene que la EDC omitió basar sus condiciones en la financiación otorgada por instituciones comerciales a clientes de Bombardier.

a) Indicaciones de mercado sobre la financiación en que supuestamente se apoyó el Canadá en las actuaciones el asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*

7.192 El Brasil hace referencia a las siguientes declaraciones formuladas por el Canadá en los procedimientos del asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*:

> 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 [Bonos del Tesoro de los Estados Unidos con plazo de 10 años e interés fijo] más 105-120 (más 125-150 para las aeronaves regionales). ... De hecho, los industriales clasificados AAA (y no existe ninguna compañía aérea con tal clasificación) no pueden obtener crédito a T más 20; dichos industriales pagan generalmente un margen de aproximadamente 70 puntos básicos.[156]
>
> [U]na 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 (basado en un promedio ponderado de los diferentes *tramos* de la transacción de financiación). También ha señalado que el tipo de interés neto que debe abonar un prestatario de muy poca solvencia puede superar los 350 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro.[157]

7.193 Según el Brasil, estas declaraciones significan que "a juicio del Canadá, el margen apropiado para la empresa de transporte aéreo *con mejor calificación*, en una operación relativa a aviones de reacción de transporte regional, sería LIBOR más 50 a 70 puntos básicos (con tipo flotante) o bien T más 125 a 150 puntos básicos (en operaciones con tipo fijo). Para una empresa de transporte aéreo *representativa*, con calificación crediticia comprendida entre AAA y BBB-, el margen adecuado sería T más 250 puntos básicos. Las empresas de transporte aéreo *de menor solvencia* tienen una calificación crediticia 'de más de T más 350 puntos básicos'".[158] El Brasil se apoya en esta interpretación de las declaraciones del Canadá para impugnar la financiación que otorgó la EDC para ASA, ACA, Comair, Kendell y Air Nostrum.[159]

7.194 El Canadá afirma que el Brasil "tergiversa y distorsiona" el argumento del Canadá en los procedimientos del asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*. Según el Canadá,

---

[156] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* ("*Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*"), informe del Grupo Especial, adoptado el 4 de agosto de 2000, anexo 1-2, nota 26.

[157] *Ibid.*, anexo 1-5, párrafo 11. Señalamos que un "punto básico" equivale al 0,01 por ciento.

[158] Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 49 (anexo A-12).

[159] En particular, el Brasil alega que la EDC suministró una financiación por debajo de los márgenes que supuestamente estableció el Canadá para las empresas de transporte aéreo "mejor calificadas", "representativas" y "de menor solvencia".

> [l]o esencial del argumento del Canadá era que el tipo de interés ofrecido por el programa PROEX II [el programa del Brasil para el apoyo a los tipos de interés que estaba en litigio en el asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*], equivalente al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más 20 puntos básicos, no podía obtenerse en el mercado. Además, el Canadá advertía que, aunque ese tipo de interés no podía lograrse en ningún caso, los demás tipos que mencionaba -y que menciona ahora el Brasil en su declaración de 31 de julio- no determinan un límite rígido para el mercado internacional de financiación de aeronaves. Como explicó el Canadá:
>
> > "Las condiciones del mercado, los diversos perfiles del régimen de reembolso u otras condiciones negociadas entre el acreedor y el prestatario pueden influir en el tipo de interés que se establece en definitiva, dando lugar a tasas más altas o más bajas [que las mencionadas por el Canadá en esos procedimientos]."
>
> A pesar de ello, en los párrafos 48 y 49 de su declaración de 31 de julio y en la Prueba documental BRA-64, el Brasil pretende atribuir al Canadá la posición de que "para una empresa de transporte aéreo *representativa*, con calificación crediticia comprendida entre AAA y BBB-, el margen adecuado sería T más 250 puntos básicos". Esto es de patente falsedad. La Prueba documental BRA-64 presenta el promedio ponderado correspondiente a determinados tramos de deuda de empresas de transporte aéreo. No presenta un margen de tipos de interés con validez genérica, basado en la calificación crediticia de la empresa de transporte aéreo.
>
> En ninguna parte de las comunicaciones citadas por el Brasil sostuvo el Canadá, sobre la base de esos datos, que las empresas de transporte aéreo con calificación crediticia comprendida entre AAA y BBB- tendrían que pagar márgenes de hasta 250 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos. Por otra parte, aunque el Canadá señaló que British Airways estaba pagando en esa época como la empresa de transporte aéreo no soberana con mejor calificación, no adujo que las empresas con alta calificación tendrían que pagar 125 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos o más. El Canadá nunca podría haber hecho tal argumento: los datos proporcionados por el Canadá (ahora en la Prueba documental BRA-64) muestran que American Airlines, que entonces recibía de Standard & Poor's la calificación BBB-, pagaba un promedio ponderado de 111 puntos básicos por encima de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos.[160]

7.195 Por lo tanto, existe una importante discrepancia entre las partes sobre la interpretación que corresponde dar a las declaraciones citadas del Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*. A nuestro juicio, el Brasil procura dar a las declaraciones del Canadá una trascendencia mayor que la que les corresponde.[161] Por ejemplo, no creemos que el Canadá haya planteado márgenes de tipo de interés aplicables con carácter general sobre la base de la calificación crediticia de las empresas de transporte aéreo. De cualquier modo, no consideramos necesario tratar de resolver

[160] Respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafos 22 a 24 (no se reproduce la nota de pie de página; las cursivas figuran en el original) (anexo B-12).

[161] No obstante, observamos que el Canadá no ha negado en estos procedimientos que para alcanzar un margen adecuado en las operaciones sobre aeronaves de transporte regional corresponde añadir 20 a 30 puntos básicos a los márgenes para las grandes aeronaves.

la discrepancia entre las partes sobre las declaraciones del Canadá en procedimientos anteriores, porque tenemos ante nosotros una información sobre las cuestiones de hecho mucho más completa que la que necesitaba o tenía a su disposición el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*. Teniendo en cuenta el volumen de los datos que constan, que incluyen márgenes específicos aplicados a empresas de transporte aéreo con calificaciones crediticias específicas, no consideramos necesario ocuparnos de presuntos márgenes de categorías generales de las empresas "representativas" o las empresas "con mejor calificación". En la medida en que disponemos de los medios que permiten determinar cuánto habrían tenido que pagar en el mercado determinadas empresas de transporte aéreo con determinada calificación crediticia, no nos parece necesario referirnos a los márgenes correspondientes a las empresas de transporte aéreo clasificadas en categorías amplias como "representativas" o "con mejor calificación".

b) Las calificaciones crediticias de la EDC

7.196 El Brasil afirma que existen graves problemas respecto de la confianza que merecen las ofertas basadas en informes de *LA Encore*, el programa de calificación crediticia de la EDC. El Brasil plantea dos cuestiones a este respecto. *En primer lugar*, el Brasil afirma que *LA Encore* no es digna de confianza como instrumento objetivo. *En segundo lugar*, el Brasil afirma que *LA Encore* exagera la calificación crediticia en cuatro a diez escalones.[162] El Brasil afirma que, como cada escalón puede representar una diferencia de unos 15 puntos básicos en el margen ofrecido a una empresa[163], esta discrepancia puede significar una diferencia de entre 50 y 150 puntos básicos en el margen de la oferta.

LA Encore como instrumento cuya objetividad no merece confianza

7.197 El Brasil considera que el programa *LA Encore* no merece confianza como instrumento objetivo porque fue adaptado para que aplicara factores subjetivos. El Brasil sostiene que el Canadá no ha suministrado ninguna información sobre la forma precisa en que la EDC adaptó *LA Encore*, ni ninguna descripción de los factores subjetivos empleados en el programa. Según el Brasil, el Canadá reconoce que *LA Encore* fue objeto de una "nueva calibración de las ponderaciones específicas" pero sin explicar cómo se hizo tal cosa. El Brasil también afirma que la flexibilidad y la adaptación de *LA Encore* parecen representar una de las características principales de ese programa informático. El Brasil cita una conclusión de un informe en que se apoyó el Canadá en el sentido de que "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 determinados ambientes en materia de crédito 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".[164]

7.198 El Canadá afirma que *LA Encore* es un programa informático para el análisis computadorizado de empresas, desarrollado por una empresa de contadores públicos y analistas de sistemas como instrumento para el análisis de riesgos financieros y la comparación general de los riesgos financieros correspondientes a diferentes empresas. Pertenece ahora a *Moody's Risk*

[162] La calificación crediticia de una empresa "sube un escalón" cuando el nuevo índice pasa al nivel inmediatamente superior al anterior.

[163] *Véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 54 (anexo A-12).

[164] R. Kumra y otros, "Assessing a Knowledge-based Approach to Commercial Loan Underwriting", *Moody's Research Report* Nº 2-00-1, texto revisado en octubre de 2000, páginas 16 y 17 (Prueba documental CDA-73).

Management Services, una de las dos mayores organizaciones de calificación crediticia existentes en el mundo. (Debido a ello, el programa informático *LA Encore* ha sido rebautizado con el nombre de *Moody's Risk Advisor*, o "MRA".) *LA Encore* se utiliza por importantes bancos comerciales, como Lloyds, Barclays y ABN-Amro.

7.199 Según el Canadá, Moody's mantiene los sistemas de cada usuario para asegurar la coherencia con las calificaciones crediticias que publica. Moody's permite adaptar *LA Encore* utilizando instrumentos de ajuste destinados a establecer las prácticas propias de cada organización en materia de crédito, sus directrices de política o sus enfoques internos en materia de calificación según sus propias preferencias en materia de crédito y su cartera. La EDC ha utilizado las características de adaptación de *LA Encore* para reflejar sus propios métodos en materia de riesgo de las empresas. El Canadá afirma que esta nueva calibración de determinadas ponderaciones se llevó a cabo para asegurar que todas las calificaciones generadas por la EDC tuviesen en cuenta una base de datos de la calificación actual de obligaciones privilegiadas sin garantía específica de más de 900 industriales calificados por Standard & Poor's. Esto permite a la EDC calibrar sus propias calificaciones generadas internamente en relación con esas referencias externas de mercado. El Canadá afirma que los métodos de calificación de riesgos de la EDC, que comprenden el ajuste de la calibración, fueron examinados como parte del marco de gestión de los riesgos de crédito de la EDC por la empresa de consultoría externa sobre gestión de créditos Erisk. Según el Canadá, Erisk consideró que esos métodos estaban en conformidad con las prácticas corrientes en el ramo.

7.200 Entendemos que el Brasil no impugna la utilización por la EDC del programa *LA Encore* en sí misma. En efecto, tal cosa sería difícil de aceptar teniendo en cuenta la utilización de *LA Encore* por grandes bancos comerciales como Barclays, Lloyds y ABN-Amro. Entendemos que lo que el Brasil impugna es la adaptación hecha por EDC de su programa *LA Encore*.

7.201 Como ha señalado el Brasil, Moody's ha hecho publicidad sobre la adaptabilidad de *LA Encore* (o "*Moody's Risk Advisor*", como ahora se denomina). Según Moody's, *LA Encore* tiene incorporados "instrumentos de adaptación para establecer las prácticas propias de cada organización en materia de crédito, sus directrices de política o sus criterios internos en materia de calificación".[165] Esa adaptación puede tomar diversas formas: concepción general ("*authoring*") (para adaptar los componentes principales del sistema creando un cuadro exclusivo de cuentas y estados); "afinador" ("*tuner*") (para reconfigurar aspectos subjetivos y ajustar sus efectos en toda la red de evaluación); "diseño de pantalla" ("*screen designer*") (para ajustar la posición de las preguntas en la pantalla); "alertas" ("*alerts*") (para difundir la política del banco con mensajes adaptados, textos auxiliares y alertas); "organizador de informes" ("*reports author*") (para crear modelos de informe adaptados); e "instrumentos administrativos" ("*administrative tools*") (para configurar derechos del usuario). Ninguna de estas formas de adaptación sugiere una manipulación destinada al otorgamiento de subvenciones. En realidad, recordamos que el mismo programa, con igual margen de posibilidades de adaptación, se utiliza también por importantes bancos comerciales.

7.202 El Canadá ha explicado que la adaptación de *LA Encore* por la EDC incluyó la nueva calibración de determinadas ponderaciones, para asegurar que todas las calificaciones generadas por la EDC tuviesen en cuenta una base de datos de la calificación actual de obligaciones privilegiadas sin garantía específica de más de 900 industriales calificados por Standard & Poor's. Si bien el Brasil ha protestado porque el Canadá no explicó cómo se llevó a cabo esa nueva calibración, el Brasil no ha aducido que hubiera ningún aspecto indebido, en principio, en la adaptación efectuada para tener en cuenta una base de datos de la calificación actual de obligaciones privilegiadas sin garantía específica de más de 900 industriales calificados por Standard & Poor's.

[165] *Moody's Risk Advisor* (Prueba documental CDA-72).

7.203 Por otra parte, observamos que la versión adaptada por la EDC del programa *LA Encore* se utiliza por Moody's para asegurar la coherencia con las calificaciones públicas que difunde. En esa forma, Moody's aseguraría que la calificación de las empresas de transporte aéreo por EDC estuviese en conformidad con las respectivas calificaciones públicas propias de Moody's. También tomamos nota de la afirmación del Canadá de que los métodos de calificación crediticia de la EDC, incluyendo la adaptación del programa *LA Encore*, fueron verificados por Erisk, empresa de consultores externos en gestión de riesgos, que consideró que esos métodos estaban en conformidad con las prácticas corrientes en el ramo. El Brasil no nos ha dado ningún fundamento para poner en tela de juicio esta afirmación del Canadá. Por estas razones, no nos convencen los argumentos del Brasil acerca de la adaptación del programa *LA Encore* hecha por EDC. En particular, no estamos convencidos de que esa adaptación hecha por el Canadá sugiera una manipulación con el propósito de otorgar subvenciones.

7.204 Basándonos en la ponderación de las pruebas que se nos han presentado, desestimamos los argumentos del Brasil según los cuales *LA Encore* no merece confianza como instrumento objetivo de calificación crediticia.

Exageración de calificaciones

7.205 El Brasil afirma que el método seguido por el Canadá para las calificaciones crediticias exagera determinados índices. El Brasil afirma que "las calificaciones asignadas por el Canadá a varios prestatarios fueron sistemáticamente superiores a las publicadas respecto de empresas de transporte aéreo mejores y más solventes".[166] Según el Brasil, "el sistema *LA Encore* adaptado por la EDC ... genera calificaciones completamente contradictorias con las publicadas por Standard & Poor's".[167]

7.206 El Brasil ha planteado este argumento más particularmente respecto de la financiación suministrada por EDC para Comair. En particular, el Brasil observa que "el Canadá calificó a Comair en determinado momento con la categoría [] a pesar de que Standard & Poor's no da esa calificación a *ninguna* empresa de transporte aéreo y, en realidad, el Canadá mismo declaró []".[168] El Brasil observa también que la EDC otorgó a Comair, en marzo de 1998, la calificación [], que -según los datos de Standard & Poor's en que se basa el Brasil- "es una calificación que no ha alcanzado ninguna otra empresa importante de transporte aéreo de los Estados Unidos".[169]

7.207 El Canadá alega que "[l]as calificaciones no se relacionan con el tamaño. Por ejemplo, una empresa de transporte aéreo como Southwest, con ingresos totales de 5.600 millones de dólares EE.UU., tiene la calificación A en Standard & Poor's y A3 en Moody's. United, una empresa mucho mayor, con ingresos totales de 19.300 millones de dólares, tiene una calificación inferior a la de primera calidad, de BB+/Ba1".[170] Según el Canadá,

---

[166] Observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 32 (anexo A-17).

[167] Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, página 5 (anexo A-16).

[168] Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 52 (las cursivas figuran en el original) (anexo A-12).

[169] *Ibid.*, párrafo 90.

[170] Observaciones del Canadá sobre las respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafo 8 (no se reproduce la nota de pie de página) (anexo B-14).

[a]unque la mayoría de las empresas de transporte aéreo regional no son objeto de calificación, es inexacto suponer que su calificación sería necesariamente inferior a la de las principales empresas de los Estados Unidos. En realidad, como se observa en el siguiente comentario de Merrill Lynch, las empresas de transporte aéreo regional presentan en muchos aspectos un riesgo inferior al de las grandes empresas del ramo:

> Tradicionalmente las empresas de transporte aéreo regional han sido sistemáticamente más rentables que las grandes empresas del ramo. Por ello, las bolsas de valores las han "premiado" con cotizaciones superiores a las de empresas mayores como consecuencia del nivel considerablemente superior de sus beneficios y sus perspectivas. Por ejemplo, ***SkyWest, con 23 aviones de reacción regionales, 90 aviones de turbohélice y un ingreso anual de 530 millones de dólares, tiene una cotización de mercado de 1.700 millones de dólares: ¡más que Alaska y America West juntas, que suman 1.100 millones!*** ¡Y estas dos grandes empresas de transporte aéreo generan ventas anuales, en total, por valor de 3.800 millones de dólares con una flota que suma 233 grandes aeronaves!
>
> Sólo podemos especular que Comair (y ASA) alcanzarían actualmente valores varias veces mayores. ***Sin embargo, lo que sí sabemos es que hace unos pocos años el valor accionario implícito del 100 por ciento de ASA y Comair era de unos 3.000 millones de dólares, sobre la base del precio de adquisición de Delta, comparado con el actual valor accionario de Delta, que sólo es de 5.800 millones de dólares***. [las cursivas y las negritas figuran en el original]

Aunque estas observaciones se refieren al rendimiento del capital accionario, los hechos en que se basan son pertinentes respecto de las afirmaciones del Brasil. Las empresas de transporte aéreo regional han logrado resultados superiores a las grandes empresas del ramo en diversos aspectos fundamentales, entre ellos el aumento de los ingresos; y, desde el punto de vista de la capitalización bursátil, varias empresas de transporte aéreo regional -que incluyen a Comair y ASA- son del mismo nivel, si no mayor, que algunas de las principales empresas de transporte aéreo estadounidenses.

Por todas estas razones, el Brasil se equivoca al sugerir que las empresas de transporte aéreo regional deberían pagar más que las principales empresas de transporte aéreo estadounidenses simplemente en razón de sus ingresos por ventas.[171]

7.208 A la luz de las pruebas presentadas por el Canadá, que se basan en un informe compilado por Merrill Lynch[172], no estamos persuadidos de que la calificación crediticia asignada por el Canadá a las empresas de transporte regional no merezca confianza simplemente por ser más elevada que las calificaciones públicas de Standard & Poor's para las principales empresas de transporte aéreo estadounidenses. El Canadá ha explicado que las empresas de transporte aéreo regional pueden recibir calificaciones crediticias mejores que las grandes empresas de transporte aéreo porque han "logrado resultados superiores a las grandes empresas del ramo en diversos aspectos fundamentales".

---

[171] *Ibid.*, párrafos 10 a 12 (no se reproduce la nota de pie de página).

[172] Merrill Lynch, "*Regional Airline Update: In Times of Economic Uncertainty, Look to Regional Airlines*", 30 de mayo de 2001 (Prueba documental CDA-103).

Observamos que Comair, en particular, ha recibido una calificación muy alta de Merrill Lynch. No advertimos ninguna razón para que, si Standard & Poor's hubiera publicado una calificación de Comair[173], no hubiera indicado el alto valor accionario que le asignó Merrill Lynch.

7.209 Tomamos nota del argumento del Brasil de que "el Canadá calificó a Comair en determinado momento con la categoría [] y, en realidad, el Canadá mismo declaró []. Aunque el Brasil no especifica en qué momento calificó el Canadá a Comair con la categoría [], suponemos que se refiere a la declaración del Canadá de que la EDC ofreció financiación a Comair en abril de 1996 "sobre la base de una calificación asignada de [], ... Actualmente, contando con el programa *LA Encore*, y aplicándolo a los resultados alcanzados por Comair en 1994, 1995 y 1996, el cálculo de su calificación para 1996 da []".[174] [] Sin embargo, entendemos que estas dos declaraciones del Canadá no son necesariamente contradictorias. El Canadá no calificó realmente a Comair con la categoría [] en abril de 1996. Simplemente afirmó el 26 de julio de 2001, en estos procedimientos, que habría dado a Comair la calificación [] en abril de 1996 si hubiera utilizado en ese momento el programa *LA Encore*. Además, el hecho de que Standard & Poor's no hubiera dado la calificación [] a las principales empresas de transporte aéreo de los Estados Unidos no significa necesariamente que una empresa de transporte regional no deba alcanzar esa calificación. En consecuencia, no extraemos ninguna conclusión del hecho de que [].

7.210 El Brasil afirma también que las calificaciones asignadas a determinadas empresas de transporte regional presentan grandes variaciones. Alega que la EDC otorgó a Comair, en abril de 1996, la calificación [], pero posteriormente utilizó su programa informático *LA Encore* para generar una calificación de [], []. Del mismo modo, la EDC otorgó a ASA la calificación [] en marzo de 1997, pero después empleó su programa *LA Encore* para generar una calificación de [], []. El Canadá alega que antes de la introducción del programa *LA Encore* la EDC no intentó asignar ninguna calificación crediticia precisa a los eventuales clientes.[175] Simplemente determinaba []. []. El Brasil no respondió a este argumento del Canadá al comentar la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001. Además, existen pruebas de que la EDC calificó a ASA como [].[176] En vista de la afirmación del Canadá acerca de la inexistencia de calificaciones crediticias precisas hasta la introducción del sistema *LA Encore*, la corroboración de la aseveración del Canadá respecto de ASA, y la falta de respuesta del Brasil a la afirmación del Canadá en su comunicación de 20 de agosto de 2001[177], no asignamos importancia a las supuestas diferencias entre las calificaciones otorgadas por la EDC a Comair y ASA antes y después de la introducción del programa *LA Encore*.

7.211 A la luz de lo anterior, el Brasil no nos ha convencido de que las calificaciones crediticias otorgadas por la EDC hayan sido exageradas.

---

[173] Observamos que las empresas de transporte aéreo sólo solicitan calificación (de empresas como Moody's y Standard & Poor's) cuando se proponen obtener financiación pública. El hecho de que determinadas empresas de transporte aéreo regional como Comair no tengan calificación no refleja su solvencia. Simplemente significa que no necesitan calificación a los efectos de procurar financiación pública.

[174] Respuesta del Canadá a la pregunta 37 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9).

[175] *Véase* la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12).

[176] *Véase* 1997 *Shadow Bond Rating for ASA* (Prueba documental CDA-44).

[177] *Véanse* las observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-16).

Conclusión

7.212 En conclusión, constatamos que el Brasil no ha acreditado que existieran problemas graves referentes a la confianza que merecen las ofertas basadas en resultados del programa *LA Encore*.

c) El punto de referencia "de mercado" calculado por el Brasil

7.213 El Brasil afirma que la financiación de la EDC en litigio otorga un "beneficio" porque es más favorable que un punto de referencia "de mercado" calculado por el Brasil utilizando como base un margen de EETC.[178] El Brasil ha calculado un punto de referencia "de mercado" para la mayoría de las operaciones de la EDC en litigio. Al establecer su margen básico de EETC, el Brasil calculó ante todo el promedio ponderado de los márgenes de oferta con que se efectuaban las operaciones de EETC de todas las empresas de transporte aéreo en el mes correspondiente a la operación en litigio de la EDC. En segundo lugar, como verificación, el Brasil calculó el promedio ponderado de los márgenes de oferta correspondientes a todos los nuevos EETC de empresas de transporte aéreo ofrecidos en el año de la respectiva operación de la EDC.[179]

7.214 El Canadá ha criticado el método utilizado por el Brasil respecto de los EETC. Sin referirnos a todas las cuestiones planteadas por el Canadá[180], observamos que el Canadá ha criticado la utilización por el Brasil de datos correspondientes a todos los EETC y el empleo por el Brasil de promedios ponderados de los márgenes de todos los tramos de cada EETC.

i) Utilización de datos correspondientes a todos los EETC

7.215 El Canadá afirma que, a pesar de que el Brasil pretendió incluir únicamente en su margen básico de EETC los correspondientes a empresas de transporte aéreo[181], en los hechos incluyó datos correspondientes a EETC de empresas de otro tipo (Fed Ex y Atlas Air). Según el Canadá, sólo debieron tomarse en consideración EETC correspondientes a empresas de transporte aéreo. El Brasil no respondió a la objeción formulada por el Canadá en su comunicación de 20 de agosto de 2001.

7.216 Habida cuenta de que el propio Brasil sostuvo que utilizaba únicamente EETC correspondientes a empresas de transporte aéreo, y en vista de la falta de respuesta del Brasil a la objeción del Canadá, convenimos con el Canadá en que cualquier dato sobre los EETC utilizado a los efectos de examinar la financiación de la EDC sólo debería incluir los EETC correspondientes a empresas de transporte aéreo.

ii) Empleo de promedios ponderados

7.217 El Canadá critica al Brasil por emplear promedios ponderados de los márgenes de todos los tramos de las emisiones de EETC. Según el Canadá, el Brasil no indicó en ningún momento que hubiera tomado en consideración la diversa calificación crediticia de cada una de las empresas de

[178] Los EETC (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) (Certificado revalorizado con garantía de equipo) son una forma de financiación garantizada que comprende diversos tramos. A cada tramo se le asigna una calificación crediticia que depende del grado de prioridad del crédito del tramo respecto de la aeronave.

[179] *Véanse* las observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafos 21 y 22 (anexo A-17).

[180] Los argumentos del Canadá se exponen íntegramente en el anexo B-12.

[181] *Véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 65 (anexo A-12).

transporte aéreo o de cada tramo de los préstamos con EETC. La omisión de tener en cuenta la solvencia de los distintos prestatarios constituye un vicio fundamental. El Canadá estima que tampoco ha considerado el Brasil la diversa antigüedad y tipo de los bienes (por ejemplo, si se trata siquiera de aviones de reacción), ni la demanda del mercado respecto de esos bienes. Según el Canadá, el análisis hecho por el Brasil tampoco toma en consideración los plazos pendientes, la proporción entre el préstamo y el valor, las características de liquidez ni las garantías cruzadas de las diversas emisiones.

7.218 El Brasil afirma que el Canadá declara en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* que, en cada EETC, el tramo de más alta calificación era "un punto de referencia relativa moderado" a los efectos de determinar "una ventaja importante" en el sentido del primer párrafo del punto k). Según el Brasil, "[t]eniendo en cuenta que el Canadá declaró antes que el tramo con mejor calificación (el de margen más reducido) era 'moderado', no existen fundamentos para considerar que el empleo por el Brasil de promedios ponderados de márgenes da lugar en modo alguno a una comparación injusta".[182]

7.219 Recordamos que los EETC son una forma de financiación garantizada que comprende diversos tramos. A cada uno de ellos se le asigna una calificación crediticia que depende del grado de prioridad que tiene el crédito del tramo sobre la aeronave. A nuestro juicio, el hecho de que el Canadá haya declarado que el tramo de mejor calificación era "un punto de referencia relativo moderado" no significa que el Canadá también considerara "un punto de referencia relativo moderado" la inclusión de promedios ponderados de márgenes de todos los tramos. En efecto, esto sólo tendría sentido si el empleo de promedios ponderados de los márgenes de todos los tramos resultara necesariamente en un margen más "moderado" y, en consecuencia más bajo, que el empleo exclusivo de los tramos con mejor calificación. Evidentemente, sin embargo, no ocurre así porque la inclusión del promedio ponderado de los márgenes de todos los tramos habrá de incluir forzosamente márgenes de tramos con calificación inferior a la del tramo mejor calificado. En consecuencia, el empleo de promedios ponderados de márgenes de todos los tramos de una emisión de EETC dará lugar a un margen de referencia más alto que el que se obtendría si sólo se incluyesen los márgenes de los tramos con mejor calificación. Por lo tanto, el Brasil está equivocado al alegar que"[t]eniendo en cuenta que el Canadá declaró antes que el tramo con mejor calificación (el de margen más reducido) era 'moderado', no existen fundamentos para considerar que el empleo por el Brasil de promedios ponderados de márgenes da lugar en modo alguno a una comparación injusta".[183]

7.220 Por otra parte, nos resulta evidente que el empleo de promedios ponderados de márgenes de todos los tramos de una emisión de EETC puede dar lugar a un margen de referencia más elevado que el que resultaría si sólo se incluyesen márgenes de tramos con calificación adecuada. Esto podría conducir a una constatación de financiación por debajo de las condiciones de mercado (en relación con el punto de referencia calculado por el Brasil sobre los EETC), cuando en realidad la operación puede haber estado en el nivel de mercado o por encima de él. Por estas razones, albergamos considerables reservas acerca del empleo por el Brasil de promedios ponderados de datos sobre los EETC, sobre todo teniendo en cuenta que constan en el expediente datos que se refieren específicamente a las empresas de transporte aéreo.

---

[182] *Véanse* las observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 15 (anexo A-17).

[183] Además, señalamos que las observaciones del Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21* se formularon respecto del establecimiento de un punto de referencia de mercado a los efectos de determinar la existencia de una "ventaja importante" (segundo párrafo del punto k)). No hay fundamentos para que debamos suponer que el Canadá adoptaría necesariamente el mismo criterio al establecer un punto de referencia de mercado a los efectos de determinar la existencia de "beneficio".

iii) Conclusión

7.221 A la luz de lo anterior, no estamos convencidos de que sea adecuado apoyarse en el punto de referencia "de mercado" calculado por el Brasil a los efectos de determinar si la financiación de la EDC en litigio otorga o no un "beneficio".

d) La financiación comercial de los clientes de Bombardier

7.222 El Brasil señala que el Canadá, en su respuesta a la pregunta 43 del Grupo Especial, dijo que más del [] por ciento de las ventas de Bombardier se efectuaban sin ningún apoyo gubernamental, ni siquiera mediante las llamadas operaciones de "ventana de mercado".[184] Según el Brasil, esas operaciones ofrecerían una fuente abundante y precisa para determinar los tipos de mercado adecuados para las operaciones del Canadá realizadas con apoyo oficial. El Brasil sostiene que es difícil advertir cómo podría el Canadá llegar razonablemente a tipos de mercado para sus operaciones sin hacer referencia nunca a la gran mayoría de las operaciones de Bombardier que, según alega, se financiaron sin ninguna participación gubernamental, ni siquiera de la ventana de mercado.

7.223 El Canadá afirma que, cuando se dispone de esa información, la EDC efectivamente la considera en la medida en que es pertinente. El Canadá alega también que, en la medida en que se dispone de esa información, confirma que los precios de la EDC se encontraban en el nivel de la financiación de mercado o, incluso, por encima de él. Sin embargo, el Canadá plantea que a menudo resulta difícil obtener información completa sobre la financiación suministrada por los bancos y otras instituciones financieras debido a su política en materia de confidencialidad.

7.224 Consideramos que no sería realista pretender que la EDC tuviera acceso a datos relativos a todas las operaciones de financiación comercial referentes a aviones de reacción regionales Bombardier. La EDC no es parte en esas operaciones y no tiene derecho a obtener detalles a su respecto. En realidad, lo probable es que las partes consideren confidenciales las condiciones de tales operaciones.

7.225 De cualquier modo, las pruebas que constan sugieren que la EDC se ha referido cuando era posible a la financiación comercial de los aviones de reacción regionales Bombardier. Por ejemplo, en un memorando de diciembre de 1996 de la EDC se menciona la financiación por bancos europeos para aviones de reacción regionales adquiridos por [].[185] Además, la documentación de la EDC menciona ofertas de financiación de bancos europeos para [].[186]

7.226 En consecuencia, no consideramos que deba entenderse que la financiación de la EDC otorga un "beneficio" simplemente porque la EDC no haya basado su financiación en todos los casos en las condiciones de financiación comercial otorgadas a los clientes de Bombardier.

e) Conclusión

7.227 A la luz de lo anterior, no nos convencen los argumentos generales planteados por el Brasil en apoyo de su alegación de que la financiación de la EDC en litigio otorga un "beneficio".

---

[184] La expresión "ventana de mercado" se utiliza por las partes para referirse al suministro de financiación por la EDC en condiciones que, según el Canadá, están en conformidad con las disponibles en el mercado.

[185] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 6.

[186] *Véase* la Prueba documental CDA-39.

Examinaremos a continuación los argumentos planteados por el Brasil acerca del "beneficio"·que se refieren a operaciones determinadas.

2. Argumentos del Brasil sobre el "beneficio" que se refieren a operaciones determinadas

7.228 Como se señaló antes, el Brasil ha formulado alegaciones sobre determinada financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC para ASA, ACA, Comair, Kendell y Air Nostrum. El Brasil también ha hecho alegaciones contra la financiación por la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Nostrum. Examinaremos ahora cada una de esas operaciones sucesivamente, señalando que la EDC ofreció a algunas de esas empresas de transporte aéreo más de un préstamo.

Nota en relación con la versión pública del informe: el Grupo Especial aceptó la posición del Canadá de que los tipos de interés y las comisiones ofrecidos o cobrados por la EDC e *IQ* fueran tratados como información comercial confidencial. El Grupo Especial observó que un conocimiento detallado de las consideraciones y puntos de referencia que había empleado para determinar si los tipos de interés de la EDC en cuestión otorgaban un beneficio con arreglo al Acuerdo SMC permitiría que se calcularan, con diferentes niveles de precisión, los tipos de interés correspondientes a las transacciones que había analizado. Por consiguiente, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que era necesario suprimir partes significativas de su informe. No obstante, el Grupo Especial coincidió con el Brasil en que era importante identificar las consideraciones y los puntos de referencia que había empleado. Esas consideraciones y puntos de referencia incluían:

i) Tipos de Interés Comercial de Referencia (CIRR) (fijados por la OCDE);

ii) la rentabilidad mínima de los préstamos de la EDC (tipo interno fijado por la EDC);

iii) un EETC emitido por una importante compañía aérea estadounidense;

iv) dos emisiones de bonos realizadas por una importante compañía aérea estadounidense;

v) información sobre tipos supuestamente ofrecidos por otros bancos importantes.

El Canadá propuso las consideraciones y los puntos de referencia mencionados en los puntos iii) y iv), que se utilizaron tras considerar la pertinencia de sus términos y condiciones en comparación con los de las transacciones de la EDC examinadas. Al examinar cada transacción de la EDC no se utilizaron las cinco consideraciones y puntos de referencia.

7.229 Al examinar las alegaciones del Brasil en este asunto, consideraremos si se otorga o no un "beneficio" a Bombardier por el hecho de otorgarse un "beneficio" a la empresa de transporte aéreo que adquiere aeronaves Bombardier.[187] A este respecto, el Brasil alega que puede existir un

[187] Hacemos nuestra la siguiente declaración del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*: "Observamos que los pagos de PROEX III se realizan en apoyo de créditos a la exportación otorgados al *comprador* y no al *productor*, de aeronaves de transporte regional brasileñas. Sin embargo, estimamos que, en la medida en que el Canadá pueda acreditar que los pagos de PROEX III permiten que los compradores de un producto obtengan créditos a la exportación en condiciones más favorables que las que podrían obtener en el mercado, esta circunstancia representa, como mínimo, una demostración '*prima facie*' de que los pagos otorgan un beneficio también a los *productores* de ese producto, pues reducen su costo para los compradores y con ello hacen que el producto resulte más atractivo en comparación con los productos competidores" (*Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del*

"beneficio" para Bombardier aunque no haya "beneficio" para la empresa de transporte aéreo compradora: por ejemplo, aunque la EDC suministre financiación a esa empresa en condiciones que no son más favorables que las que podría obtener en el mercado. En síntesis, el Brasil alega que si "Embraer ... ofrece organizar una financiación al γ por ciento, mientras que Bombardier está en condiciones de suministrar financiación gubernamental al γ por ciento[,] [l]a ayuda gubernamental ha favorecido a Bombardier al liberarla de la necesidad de suministrar u organizar su propia financiación, aunque el cliente pueda ver las ofertas como equivalentes y, por lo tanto, no se vea beneficiado".[188] A nuestro juicio, el hecho de que Bombardier pueda organizar la financiación en forma de apoyo por el Gobierno no otorga necesariamente un "beneficio" simplemente porque Bombardier quede "[liberado] de la necesidad de suministrar u organizar su propia financiación". De lo contrario, se otorgaría un "beneficio" siempre que Bombardier organizara financiación externa -incluso a través de bancos comerciales- puesto que cualquier financiación externa "[libera] de la necesidad de suministrar u organizar su propia financiación". Nos parece difícil admitir que la existencia de un "beneficio" (en el contexto de la financiación) se determine sobre la base de si Bombardier suministra o no una financiación interna o externa. La existencia de un "beneficio" (en el contexto de la financiación) se determina por referencia a las condiciones en que la empresa de transporte aéreo compradora dispone de financiación análoga en el mercado. La comparación de mercado citada indica que varias de las operaciones concretas en litigio en estos procedimientos no otorgan un "beneficio" a la empresa de transporte aéreo compradora y, por consiguiente, tampoco a Bombardier. Con respecto a esas operaciones determinadas, el Brasil no ha presentado ninguna prueba de que Bombardier haya obtenido un "beneficio", al no existir ningún "beneficio" para la empresa de transporte aéreo compradora.

a) ASA (marzo de 1997)

7.230 La EDC ofreció financiación a ASA en marzo de 1997. En ese mes, la EDC calificó la solvencia de ASA como []. La EDC ofreció una financiación al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos con plazo de 10 años (en lo sucesivo, "T") más [] puntos básicos, con plazo de [].

7.231 El Brasil alega que las condiciones de la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997 otorgaron un "beneficio" porque el plazo de reembolso excedía del máximo autorizado conforme al *Acuerdo de la OCDE* y el margen ofrecido por la EDC era [].[189]

i) Plazo de reembolso

7.232 El Brasil señala que el artículo 21 del *Entendimiento sectorial sobre los créditos a la exportación para las aeronaves civiles* establece un plazo máximo de reembolso de 10 años para las aeronaves de transporte regional. Según el Brasil, el plazo de reembolso superior a 10 años constituye una prueba positiva de "ventaja importante" (en el sentido del primer párrafo del punto k)) y, con más razón, un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.233 El Canadá alega que el *Acuerdo de la OCDE* no refleja necesariamente las condiciones de mercado. El Canadá afirma también que el plazo de reembolso para la financiación de aeronaves de transporte regional excede habitualmente de 10 años.

---

artículo 21, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 5.28, nota 42) (las cursivas figuran en el original).

[188] *Véase* la respuesta del Brasil a la pregunta 59 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-14).

[189] El CIRR es el Tipo de Interés Comercial de Referencia en el sentido del artículo 15 del *Acuerdo de la OCDE*.

7.234 Al tratar el argumento del Brasil, tenemos conciencia de que el Órgano de Apelación constató en el asunto *Brasil - Aeronaves* que "[es] adecuado considerar el *Acuerdo de la OCDE* como ejemplo de un compromiso internacional que establece determinado punto de referencia comercial 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'".[190] Sin embargo, el hecho de que el *Acuerdo de la OCDE* pueda utilizarse como punto de referencia del mercado a los efectos de determinar la existencia de una "ventaja importante" no significa necesariamente que también deba servir como punto de referencia a los efectos de determinar la existencia de un "beneficio". Extraer esa conclusión significaría equiparar el "beneficio" con la "ventaja importante", y el Órgano de Apelación ha aclarado que tal cosa es jurídicamente imposible. En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Órgano de Apelación declaró que "para que la cláusula de la 'ventaja importante' del punto k) tenga *algún* significado debe significar algo distinto del término 'beneficio' que figura en el párrafo 1 b) del artículo 1".[191]

7.235 Observamos que sólo se otorga un "beneficio" cuando se ofrece a quien lo recibe una financiación en condiciones más favorables que las que podría obtener en el mercado. En consecuencia, el Brasil podría haber demostrado que un plazo de reembolso superior a 10 años otorga un "beneficio" acreditando que tales condiciones de reembolso no pueden obtenerse en el mercado. Sin embargo, el Brasil no ha hecho tal cosa. En cambio, el Canadá ha presentado pruebas de casos en que el plazo de reembolso de la financiación de mercado para operaciones con aeronaves de transporte regional excede de 10 años. En particular, el Canadá ha remitido al Grupo Especial a la expedición de certificados de transferencia por Northwest Airlines, en 1997, para la financiación de 12 aeronaves Avro RJ85 de British Aerospace. El plazo de los certificados 1997-1A (categoría A) es de 18,25 años.[192] El Canadá también ha remitido al Grupo Especial a la expedición de certificados de transferencia por Continental Airlines para la financiación de nueve aviones de reacción regionales Embraer EMB-145ER. El plazo de los certificados 1997 3A (categoría A) es de 15,25 años.[193] El Canadá también ha presentado el *Morgan Stanley Dean Witter Report*, que ofrece pruebas complementarias de que el plazo habitual de financiación que se ofrece en el mercado para las aeronaves de transporte regional oscila entre 10 y 18 años.[194] Este informe contiene informaciones sobre la forma en que se organizan los precios de transacción en el mercado comercial. Indica que las empresas de transporte aéreo estadounidenses han financiado aeronaves de transporte regional en el mercado utilizando tramos de EETC con plazos superiores a 10 años. Por ejemplo, los tramos de los EETC de las categorías A y B emitidos el 19 de septiembre de 1997 por Atlantic Coast Airlines para seis aeronaves CRJ-200 y ocho aeronaves J-41 de British Aerospace tienen plazos de 16 años (categoría A) y 13 años (categoría B), respectivamente. A nuestro juicio, estas pruebas -que no han

---

[190] *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 181.

[191] *Ibid.*, párrafo 179 (las cursivas figuran en el original). El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* entiende que el Órgano de Apelación considera que "no puede admitirse" la interpretación de que el término "beneficio" tiene igual significado que la expresión "ventaja importante" (*véase Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, nota 50).

[192] *Northwest Airlines 1997-1 Pass Through Trusts*, Crédit Suisse First Boston, Lehman Brothers, Morgan Stanley Dean Witter, folleto de 16 de septiembre de 1997 (Prueba documental CDA-54).

[193] *Continental Airlines 1997-3 Pass Through Trusts*, Crédit Suisse First Boston, Lehman Brothers, Morgan Stanley Dean Witter, folleto de 23 de julio de 1997 (Prueba documental CDA-55).

[194] "EETC Market Update: Monthly Update: Airlines" (Morgan Stanley Dean Witter, Fixed Income Research, North America, Investment Grade Credit - Industrials), 10 de febrero de 2001 (Prueba documental CDA-14).

sido controvertidas por el Brasil- acreditan que se dispone en el mercado de plazos de hasta 18,25 años. En consecuencia, el hecho de que determinado plazo de reembolso exceda de los 10 años establecidos en el artículo 21 del *Entendimiento sectorial sobre créditos a la exportación para aeronaves civiles* no significa por sí solo que la financiación se establezca en términos más favorables que los que el receptor puede obtener en el mercado.

7.236 Por estos fundamentos desestimamos el argumento del Brasil de que un plazo de reembolso superior a 10 años es en sí mismo prueba positiva de la existencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

ii) []

7.237 El Brasil afirma que el tipo de interés ofrecido en marzo de 1997 a ASA es []. El Brasil alega que un tipo de interés [] constituye prueba positiva de "ventaja importante" (primer párrafo del punto k)) y, con más razón, de un "beneficio".

7.238 El Canadá niega que los tipos de interés [] otorguen necesariamente un "beneficio" porque el CIRR va a la zaga del mercado.

7.239 Ya hemos señalado la constatación del Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Aeronaves* de que "[es] adecuado considerar el *Acuerdo de la OCDE* como ejemplo de un compromiso internacional que establece determinado punto de referencia comercial 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'".[195] También hemos señalado la declaración del Órgano de Apelación en el sentido de que la "ventaja importante" no debía equipararse con el "beneficio". Además, en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, el Órgano de Apelación declaró que "[e]l CIRR es un tipo de interés calculado para una moneda determinada en un momento determinado, que no siempre refleja necesariamente el estado real de los mercados crediticios".[196]

7.240 El Canadá ha explicado que el CIRR va a la zaga del mercado, por lo que en un momento determinado la financiación [] no es necesariamente más favorable que la que el receptor puede obtener en el mercado. A este respecto, el Canadá remite al Grupo Especial al siguiente argumento que formuló ante el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*:

> Es difícil hacer una comparación útil de las transacciones de mercado y el CIRR, debido a que el CIRR es un tipo fijado mediante un cálculo, mientras que en las transacciones comerciales de aeronaves los precios se establecen con arreglo a tipos comerciales disponibles en el momento de la transacción concreta. Conviene recordar que el CIRR se determina calculando el promedio del tipo del Bono del Tesoro a 7 años (en el caso de transacciones con plazos de reembolso de hasta 10 años) durante el mes anterior y añadiendo 100 puntos básicos. Por ejemplo, el CIRR correspondiente al período del 15 de septiembre al 15 de octubre se calcularía utilizando el promedio del Bono del Tesoro a 7 años durante el mes de agosto más 100 puntos básicos. Continuando con ese ejemplo, el resultado de ese cálculo es que el CIRR aplicable a las transacciones que se cierren durante el período del 15 de

[195] *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 181.

[196] *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS46/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafo 64.

> septiembre al 15 de octubre se calcularía utilizando el promedio del tipo del Bono del Tesoro durante agosto, es decir, casi dos meses antes. Para una entidad que realice operaciones sobre la base de principios comerciales, el cálculo del CIRR se hace de modo tal que éste no puede considerarse una representación fiable de las condiciones vigentes en el mercado.[197]

7.241 El Brasil no ha controvertido que el CIRR va a la zaga del mercado.[198] Tampoco ha controvertido el Brasil que el CIRR puede no reflejar de manera fehaciente las condiciones actuales del mercado. Sin embargo, observamos también que "los CIRR deben representar los tipos de interés finales de los préstamos comerciales en el mercado nacional de la moneda de que se trate" y "deben corresponder fielmente a los tipos ofrecidos a las instituciones de crédito nacionales de primera clase".[199] Por esta razón consideramos que el CIRR podría servir, a falta de otras pruebas sobre los tipos de interés del mercado, como "un valor sustitutivo *aproximado* de los tipos de interés comerciales".[200] En nuestra opinión, por lo tanto, la circunstancia de que un tipo de interés sea [] constituye prueba de que sería más favorable que los tipos que se obtienen en el mercado y, a falta de toda prueba de lo contrario respecto de los tipos de interés del mercado, justifica una constatación de que tal tipo de interés otorga un "beneficio".

iii) Los puntos de referencia del mercado propuestos por el Canadá

7.242 El Canadá ha presentado pruebas de que la oferta de la EDC de marzo de 1997 a ASA (T más []) era superior, y en consecuencia menos favorable, que los márgenes del mercado para determinado tramo de [], ciertas [], y el índice general para las clasificaciones crediticias similares. El Canadá, por lo tanto, niega que la oferta de la EDC de marzo de 1997 a ASA otorgara un "beneficio".[201]

[]

7.243 El Canadá compara la oferta de la EDC de marzo de 1997 a ASA con un [].

---

[197] *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, anexo 1-4, respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial formuladas el 3 de febrero de 2000, respuesta a la pregunta 4 a), páginas 94 y 95.

[198] El retraso se acentúa cuando los tipos de interés del mercado oscilan con rapidez, como parece haber ocurrido en el período de abril de 1996 a agosto de 1997 (*véase* Prueba documental CDA-59).

[199] *Acuerdo de la OCDE*, artículo 15.

[200] *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 5.35 (las cursivas figuran en el original).

[201] El Brasil señala que el Canadá no ha presentado los memorandos sobre los precios de las operaciones de ASA y ACA. Según el Brasil, por lo tanto, el Grupo Especial no tiene modo de saber si los puntos de referencia mencionados por el Canadá en el anexo II de su comunicación de 13 de agosto de 2001 fueron o no los efectivamente utilizados por la EDC para establecer el precio de la operación o, por el contrario, el Canadá ha buscado para los fines concretos de este litigio cualquier punto de referencia que quedase por debajo de los tipos que ofreció a ASA y ACA. A nuestro juicio los Miembros no están obligados a demostrar que aplicaron determinados puntos de referencia en el momento de suministrar "una contribución financiera" para poder apoyarse en esos puntos de referencia a los efectos de refutar alegaciones de "beneficio". Nada impide que la falta de "beneficio" pueda demostrarse sobre la base de un razonamiento a posteriori, siempre que los puntos de referencia en que se base se relacionen con la época en que se efectuó la operación.

7.244 El Brasil no ha controvertido expresamente, en estos procedimientos, la referencia del Canadá a los márgenes de determinados tramos de EETC. El Brasil menciona en varias oportunidades las referencias hechas por el propio Canadá a márgenes de EETC para justificar la utilización por el Brasil de datos sobre los EETC. Como ya se ha señalado no estamos de acuerdo con el empleo por el Brasil de datos sobre promedios ponderados de los EETC. Esto no significa, sin embargo, que también debamos rechazar el empleo por el Canadá de datos sobre los EETC. Esto se debe a que el Canadá no se apoya en datos sobre promedios ponderados de los EETC. El Canadá, por el contrario, ha presentado pruebas referentes a emisiones de determinados tramos de EETC. El Brasil no ha impugnado los criterios aplicados por el Canadá al escoger esos tramos (en particular, que la calificación crediticia del tramo se encontrara [], y que los EETC se emitieran dentro de los 90 días anteriores al vencimiento del plazo de oferta, como mínimo: *véase* el anexo II de la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001). Como el Canadá no se está basando en datos sobre promedios de los EETC, y frente a la falta de toda objeción planteada por el Brasil al empleo por el Canadá de determinados tramos de EETC, no advertimos fundamentos para no tomar en consideración los datos presentados por el Canadá sobre determinados tramos de los EETC.[202]

7.245 Observamos que la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997 se sitúa [] puntos básicos [] del margen del tramo de []. Como en esa época ASA y el tramo [] tenían calificación [] con garantía, no es preciso realizar ningún ajuste de calificación crediticia. Sin embargo, observamos que, según pruebas presentadas por el Canadá, la "gran mayoría"[203] de los EETC corresponden a grandes aeronaves, y sólo en un caso se han colocado EETC para financiar aviones de reacción regionales.[204] A partir de estas pruebas entendemos que los [] corresponden a grandes aeronaves. En las situaciones del asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, el Canadá afirmó que los márgenes de las operaciones referentes a aeronaves de transporte regional se situaban 20 a 30 puntos básicos por encima de los márgenes de las operaciones con grandes aeronaves.[205] Por consiguiente, la oferta de la EDC de marzo de 1997 a ASA debe reducirse en 20 a 30 puntos básicos para permitir una comparación adecuada con el tramo de [] (correspondiente a grandes aeronaves).[206]

---

[202] Sin embargo, al tomar como base datos sobre los EETC referentes a determinadas empresas, observamos que ambas partes han manifestado reservas acerca del crédito que merecen los EETC como punto de referencia del mercado. Por ejemplo, el Canadá afirma que "nunca sugirió que los EETC pudieran establecer el margen 'de mercado' para la operación de financiación de determinadas aeronaves de transporte regional, ni se apoyó en los EETC con ese fin" (respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 31). El Brasil afirma que "el riesgo del crédito o el margen de una emisión de EETC generalmente es inferior al margen que la misma empresa de transporte aéreo podría obtener en una operación financiada por bancos comerciales" (declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 64 (anexo A-12)). Tomamos nota de estas observaciones al comparar la financiación de la EDC con los datos referentes a los EETC de determinadas empresas.

[203] Comunicación de *CIT Structured Finance*, de 7 de agosto de 2001 (Prueba documental CDA-79).

[204] Comunicación de *Babcock & Brown* de 8 de agosto de 2001 (Prueba documental CDA-79).

[205] Véase el párrafo 7.192, *supra*.

[206] En su solicitud de reexamen intermedio (*véase* el párrafo 6.11, *supra*), el Canadá cuestionó la adición por el Grupo Especial de 20 a 30 puntos básicos a los márgenes de EETC correspondientes a las grandes aeronaves para obtener un margen apropiado con respecto a las aeronaves de transporte regional. El Grupo Especial hizo este ajuste en respuesta al hecho de que el Brasil se apoyara en las declaraciones formuladas por el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21* (*véanse* los párrafos 47 y 50 de la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo A-12)). En respuesta a la declaración oral del Brasil (*véase* la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12)), el Canadá no hizo ningún intento por negar la necesidad de un ajuste de 20 a 30 puntos básicos para convertir los márgenes correspondientes a grandes aeronaves en márgenes correspondientes a aeronaves de transporte regional. Tampoco cuestionó el Canadá la

La oferta de la EDC, ajustada, sería de T más [], lo que es considerablemente inferior al margen del tramo de [] indicado por el Canadá.

[]

7.246 El Canadá también ha afirmado que la oferta de la EDC a ASA, de marzo de 1997, era menos favorable que [] emisiones de obligaciones de sociedades efectuadas por [], con calificación [] sin garantía, efectuadas en []. En marzo de 1997 las [] se cotizaban a T más [] y [], es decir, con un margen inferior al ofrecido por la EDC a ASA. Esas obligaciones cumplían diversos criterios cualitativos fijados por el Canadá (en particular, que fueran [], de modo que permitían apreciar el margen atribuido a la calificación crediticia de una empresa de transporte aéreo y no a la garantía derivada del tipo de aeronave, y tenían un [] en la fecha en que se ofreció el correspondiente préstamo de la EDC).

7.247 En su comunicación de 20 de agosto de 2001, el Brasil acusa al Canadá de emplear obligaciones de sociedades "del sector de las grandes aeronaves, sin tomar en consideración en absoluto si tales márgenes deben o no ajustarse para adaptarlos al sector de las aeronaves de transporte regional a pesar de que ... el Canadá ha afirmado que los márgenes del sector de las aeronaves de transporte regional se situaban 20 a 30 puntos básicos por encima de los márgenes de las operaciones con grandes aeronaves".[207] A este respecto observamos que el Canadá, en las actuaciones del asunto *Brasil - Aeronaves - Párrafo 5 del artículo 21*, afirmó que "los márgenes de las operaciones referentes a aeronaves de transporte regional se situaban 20 a 30 puntos básicos por encima de los márgenes de las operaciones con grandes aeronaves".[208] Sin embargo, no interpretamos que el Canadá haya alegado que una empresa de transporte aéreo regional tendría que pagar necesariamente más por sus créditos que una gran empresa. En realidad, el Canadá alegó expresamente que no ocurría por fuerza así.[209] Entendemos que lo que sostuvo el Canadá es que en la financiación de las compras de aeronaves de transporte regional tendría que pagarse un margen mayor que en las compras de grandes aeronaves, porque estas últimas ofrecen mayor seguridad que las de transporte regional. En realidad, el propio Brasil ha alegado que así ocurre.[210] En otras palabras: el ajuste del margen depende del tipo de aeronave de que se trate (porque las aeronaves de transporte regional ofrecen menos seguridad que las grandes aeronaves), y no de la naturaleza -ni del tamaño- de la empresa en cuestión. Como ya se ha observado, las dos emisiones [] que el Canadá tuvo en cuenta son emisiones sin garantía, lo que corresponde a la calificación crediticia de la empresa y no a la garantía derivada del tipo de aeronave. En consecuencia, la objeción del Brasil no es un fundamento

---

inclusión por el Brasil de un ajuste de 20 puntos básicos ("correspondiente a la diferencia entre las aeronaves de transporte regional consideradas en la financiación en cuestión y los aviones a reacción más grandes considerados en una emisión típica de EETC") en la Prueba documental BRA-66. Además, aunque el Canadá afirmó en el reexamen intermedio que "las variaciones de precios entre clases de activos similares pero no idénticos son dinámicas y pueden cambiar", el Canadá no negó la necesidad de un ajuste en sí mismo. No obstante, si bien el Canadá, al parecer, aceptó la necesidad de cierto tipo de ajuste, no indicó cuál podría ser, en su opinión, un ajuste adecuado para las transacciones en cuestión. Además, observamos que un ajuste inferior no modificaría necesariamente el resultado de nuestras constataciones.

[207] Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafo 27 (no se reproduce la nota de pie de página) (anexo A-16).

[208] *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*, anexo 1-2, nota 26.

[209] Véanse los párrafos 7.207 y 7.208, *supra*.

[210] Observaciones del Canadá sobre las respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafo 13 (anexo B-14).

suficiente para rechazar la utilización por el Canadá de las dos emisiones [] como justificación de la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997.

7.248 El Brasil también ha criticado al Canadá por utilizar datos correspondientes a un período para justificar precios de otro, a pesar de que el Canadá ya había criticado al Brasil por haber hecho supuestamente lo mismo (en su declaración oral formulada en la segunda reunión). Así, el Brasil afirma que "el Canadá recurre a las [] emitidas [] en marzo de 1997 [] para apoyar *todas* las comparaciones, salvo las ofertas a Atlantic Coast Airlines de febrero de 1996 y a Kendell Airlines de agosto de 1999. El Canadá utiliza esas obligaciones para comparaciones representativas en gráficos que abarcan la financiación ofrecida en julio de 1996 (un año antes de []), marzo de 1998, agosto de 1998, febrero de 1999 y marzo de 1999".[211] Recordamos, sin embargo, que [] las [] correspondientes []. Cuando el Canadá menciona esas obligaciones, cita sus cotizaciones del momento de la transacción de que se trata. En consecuencia, para las ofertas de marzo de 1997 y agosto de 1998 a ASA, el Canadá menciona la cotización de las correspondientes [] en las mismas fechas. De igual modo, para la oferta de la EDC de marzo de 1999 a ACA, el Canadá se refiere al precio con que se cotizaban las [] en marzo de 1999. En consecuencia, desestimamos el argumento del Brasil de que el Canadá utilizó datos correspondientes a un período para justificar precios de otro.

Índice general de valores industriales

7.249 El Canadá también ha procurado justificar los precios de la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997 sobre la base de los márgenes generales de los valores industriales con similar calificación crediticia. En particular, el Canadá se ha apoyado en índices generales de valores industriales tomados de *Bloomberg US Fair Market Yields - Industrial*.

7.250 Aunque el Brasil ha hecho algún uso limitado de esos mismos índices generales de valores industriales[212], el Brasil considera que varios factores limitan la utilidad de los índices generales de valores industriales como elemento sustitutivo para determinar los tipos de interés del mercado en la financiación de operaciones con aviones de reacción regionales. En primer lugar, el índice general de las obligaciones de sociedades industriales de 10 años de plazo representa promedios aritméticos de la cotización, en determinado momento, de valores emitidos por empresas muy variadas y de actividades sumamente diversas. Aunque puede haber obligaciones emitidas por empresas de transporte aéreo incluidas en el cálculo de ese promedio, el promedio mismo no revela si las obligaciones emitidas en un sector determinado se cotizan por encima o por debajo del promedio en determinado momento. En segundo lugar, existen diferencias importantes de liquidez entre los márgenes medios de los valores industriales y la financiación bancaria de préstamos para la adquisición de aviones de reacción regionales. Los primeros se basan en miles de valores que se negocian en grandes volúmenes (el volumen diario de las operaciones se estima en 10.000 millones de dólares), todos los días, por operadores de todo el mundo. En cambio, un préstamo bancario para la financiación de determinada compra de un avión de reacción regional es una operación aislada, mucho menos líquida, que obliga al prestamista a asumir un riesgo mucho mayor y más inmediato que el que sufriría al comprar y vender valores industriales generales. En tercer lugar, los valores industriales generales no reflejan con precisión los márgenes correspondientes a sectores que por lo general no se cotizan públicamente ni emiten obligaciones de sociedades, como ocurre con muchas empresas de transporte aéreo que adquieren aviones de reacción de transporte regional. Por otra parte, el diferente riesgo entre las empresas de transporte aéreo y las empresas industriales no queda reflejado necesariamente en una distinta calificación de las empresas. Una gran empresa de transporte aéreo con calificación A-, como

[211] Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafo 26 (anexo A-16).

[212] *Véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 97 (respecto de ACA) (anexo A-12).

Southwest Airlines, puede operar con un margen diferente que, por ejemplo, una gran empresa de informática con igual calificación. Esta diferencia de los márgenes corresponde a diferencias en la estimación que realiza el mercado de las perspectivas de cada sector, la naturaleza de las garantías de cada tipo de valores, la competitividad existente dentro de cada sector, y la forma en que están estructurados los valores dentro de cada rama de actividad. Estos factores quedan reflejados en cierto grado en las calificaciones, pero en gran medida quedan librados al mercado. Según el Brasil, los márgenes cambian con frecuencia mucho mayor que las calificaciones crediticias. Cuando cambian los resultados que obtiene el emisor de determinados valores o su rama de actividad, el mercado reacciona mucho más inmediatamente que los organismos de calificación del crédito. El Brasil afirma que el resultado es una discrepancia entre los márgenes con que pueden operar empresas de actividades diferentes que tienen una calificación similar.

7.251 Según el Brasil, el mercado está de acuerdo en que las curvas de los valores industriales generales no reflejan las peculiaridades del sector de las empresas de transporte aéreo regional. Por ejemplo, en un informe sobre los EETC, Salomón Smith Barney ("SSB") dice que "los EETC se cotizan con un sobreprecio considerable en relación con las obligaciones de sociedades de calificación comparable en general".[213] El análisis de SSB apoya el criterio del Brasil y del mercado, de que las empresas con igual calificación crediticia no gozan necesariamente de los mismos márgenes cuando colocan valores en el mercado de bonos. Por otra parte, la similitud de calificaciones no significa por sí sola que las empresas obtengan financiación con los mismos márgenes para determinadas operaciones. Por ejemplo, Southwest Airlines es una importante empresa de transporte aéreo con ingresos por valor de 5.600 millones de dólares en 2000 y una flota de más de 350 grandes aviones de reacción Boeing, y ningún avión de reacción regional.[214] Se trata de una empresa muy diferente de Atlantic Southwest Airlines (ASA), que en 1998 obtuvo ingresos por valor de 410 millones de dólares.[215] Southwest tiene actualmente una calificación A- de Standard & Poor's.[216] Suponiendo que ASA, con menos de la décima parte de los ingresos por ventas obtenidos por Southwest[217], también tuviera la calificación A- de la EDC, ello no significaría que el mercado financiara una venta de 20 aviones de reacción regionales a ASA con los mismos tipos de interés con que financiaría una venta de igual volumen a Southwest.

7.252 El Canadá toma nota del argumento del Brasil de que las diferencias de riesgo entre las empresas de transporte aéreo y las empresas industriales no quedan reflejadas necesariamente en la distinta calificación de las empresas. El Canadá plantea, sin embargo, que la EDC tiene en cuenta esa individualización de los riesgos en su evaluación particular para cada operación. El Canadá afirma también que gran parte de las críticas del Brasil sobre el uso de índices generales de valores industriales gira en torno de su afirmación de que las empresas de menor volumen no obtienen acceso a la financiación con los mismos tipos de interés que las grandes empresas aunque tengan igual calificación crediticia. El Canadá afirma que las empresas de transporte aéreo regional han logrado resultados superiores a las grandes empresas del ramo en diversos aspectos fundamentales, entre ellos

---

[213] *The ABCs of EETCs - A Guide to Enhanced Equipment Trust Certificates, Salomon Smith Barney*, 8 de junio de 2001, página 37 (Prueba documental BRA-71).

[214] http://www.southwest.com/about_swa/press/factsheet.html

[215] http://www.rati.com/airlines/AirlineFinance. El año 1998 es el último a cuyo respecto se dispone de información pública sobre ASA.

[216] Prueba documental BRA-67.

[217] Según el Brasil, entrarían en este cálculo muchos otros factores además de los ingresos por ventas. El Brasil sólo utiliza los ingresos por ventas para ilustrar que, aunque la calificación crediticia de las empresas pueda ser equivalente, no ocurre lo mismo necesariamente con las condiciones en que las empresas pueden obtener financiación.

el aumento de los ingresos; y, desde el punto de vista de la capitalización bursátil, varias empresas de transporte aéreo regional -que incluyen a Comair y ASA- son del mismo nivel, si no mayor, que algunas de las principales empresas de transporte aéreo estadounidenses. El Canadá entiende, en consecuencia, que el Brasil se equivoca al sugerir que las empresas de transporte aéreo regional deben pagar más por la financiación que las grandes empresas estadounidenses simplemente por el volumen de sus ingresos por ventas.[218]

7.253 Aunque el Canadá se ha referido a algunas de las preocupaciones planteadas por el Brasil, no ha respondido a todas ellas. En particular, el Canadá no ha respondido a la observación del Brasil de que el índice general de los valores de empresas industriales de 10 años de plazo representa promedios aritméticos de la cotización, en determinado momento, de valores emitidos por empresas muy variadas y de actividades sumamente diversas. Al no haber dado el Canadá seguridades convincentes de que las dificultades señaladas por el Brasil acerca del empleo de datos promedio son infundadas, no nos parece adecuado (sobre todo teniendo en cuenta que se dispone de datos específicamente relativos a bonos emitidos por determinadas empresas, presentados por el Canadá) basar nuestras constataciones (respecto de cada una de las operaciones de la EDC en litigio) en una comparación entre las condiciones de financiación de la EDC y los márgenes medios ofrecidos en el mercado general de bonos de empresas industriales.

Conclusión

7.254 Recordamos que la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997 tuvo un precio [], y que la circunstancia de que un tipo de interés [] constituye prueba de que sería más favorable que los tipos que se obtienen en el mercado y, a falta de toda prueba de lo contrario, justifica una constatación de que tal tipo de interés otorga un beneficio.[219] En este caso existe una prueba complementaria pertinente sobre los tipos de interés del mercado. Aunque el precio de la EDC en su oferta de marzo de 1997 a ASA es [] del tramo de los [], es [] al margen de 1997 para [].[220] En definitiva, consideramos que existen pruebas dignas de crédito pero contradictorias acerca de si la oferta de la EDC de marzo de 1997 se situaba o no por debajo del nivel del mercado. En consecuencia, sobre la base de las pruebas presentadas, llegamos a la conclusión de que el Brasil no ha acreditado que la oferta de la EDC a ASA de marzo de 1997 tuviera un precio inferior al de mercado y otorgara un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

b) ASA (agosto de 1998)

7.255 La EDC ofreció financiación a ASA en agosto de 1998, a T más [], con plazo de []. En esa época ASA tenía una calificación de la EDC de [] con garantía / [] sin garantía.

7.256 El Brasil alega que la oferta de la EDC a ASA de agosto de 1998 otorga un "beneficio" porque el plazo de reembolso excede del máximo autorizado conforme al *Acuerdo de la OCDE*, y el margen ofrecido por la EDC era [].

7.257 Recordamos nuestra constatación que un plazo de reembolso superior al de 10 años que autoriza el *Acuerdo de la OCDE* no constituye prueba positiva de "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Recordamos también, sin embargo, que la circunstancia de que un tipo de interés sea [] constituye prueba de que sería más favorable que los tipos que se

[218] Para una exposición completa de los argumentos del Canadá sobre esta cuestión, *véase* el párrafo 7.207, *supra*.

[219] *Véase* el párrafo 7.241 *supra*.

[220] En cuanto a la ponderación que corresponde dar a los datos sobre los EETC de determinadas empresas, recordamos que ambas partes han formulado ciertas reservas. *Véase* la nota 202, *supra*.

obtienen en el mercado y, a falta de toda prueba de lo contrario respecto de los tipos de interés del mercado, justifica una constatación de que tal tipo de interés otorga un "beneficio".[221]

7.258 El Canadá se ha apoyado en diversos factores para demostrar que la oferta de la EDC de 1998 a ASA era coherente con el mercado. Sin referirnos a todos y cada uno de los factores indicados por el Canadá, observamos ante todo que el Canadá se ha apoyado en el tramo [] de los [] emitidos [] en [] al tipo T más []. Aunque no hay necesidad de ningún ajuste de la calificación crediticia, recordamos que los EETC se han emitido por lo general respecto de grandes aeronaves y que la oferta de la EDC, por lo tanto, debió ajustarse reduciéndola en 20 a 30 puntos básicos a un nivel de grandes aeronaves". La oferta de la EDC, ajustada, sería de T más [], lo que es [] al precio del tramo [] de los [] indicados por el Canadá.

7.259 En segundo lugar, observamos que el Canadá se apoya en las cotizaciones de agosto de 1998 []. Aunque esos bonos tenían un precio de T más [] y [], respectivamente, es decir, superior al de la oferta de la EDC, esos [] tenían en esa época calificación [], [] de la calificación de ASA sin garantía, de []. Como se señaló antes, el Brasil ha afirmado que cada escalón puede representar una diferencia de hasta 15 puntos básicos.[222] Sobre esta base, el precio de los [], ajustado [] a [] (es decir, con una reducción de [] puntos básicos a T más [] y []) resultaría [] a la oferta de la EDC a ASA en agosto de 1998 (T más []).[223] El Canadá ha presentado pruebas de que el ajuste de la calificación crediticia de [] a [] daría lugar a una reducción de [] puntos básicos en los tipos de interés.[224] Tal ajuste reduciría el precio de los [] a T más [] y [], lo que nuevamente se situaría [] de la oferta de la EDC a ASA de agosto de 1998.

7.260 Recordamos que la oferta de la EDC a ASA de agosto de 1998 se hizo con un precio [], y que un tipo de interés [] constituye prueba de que sería más favorable que los tipos que se obtienen en el mercado y, a falta de toda prueba de lo contrario, justifica una constatación de que tal tipo de interés otorga un beneficio.[225] En este caso existe una prueba complementaria pertinente sobre los tipos de interés del mercado. Aunque el precio de la EDC en su oferta de agosto de 1998 a ASA es [] al del tramo [] de los [], es [] al margen de agosto de 1998 para [].[226] En definitiva, consideramos que existen pruebas dignas de crédito pero contradictorias acerca de si la oferta de la EDC de agosto de 1998 se situaba o no por debajo del nivel del mercado. En consecuencia, sobre la base de las pruebas presentadas, llegamos a la conclusión de que el Brasil no ha acreditado que la oferta de la EDC a ASA de agosto de 1998 tuviera un precio inferior al de mercado y otorgara un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

---

[221] *Véase* el párrafo 7.241 *supra*.

[222] *Véase* el párrafo 7.196, *supra*.

[223] Como se ha señalado (*véase* el párrafo 7.247, *supra*), no es preciso ajustar la oferta de la EDC para tener en cuenta el tipo de aeronaves de que se trataba al comparar la oferta de la EDC con [], porque éstos son bonos de empresas [].

[224] *Véase* el apéndice 1 del anexo II de la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12).

[225] *Véase* el párrafo 7.241 *supra*.

[226] En cuanto a la ponderación que corresponde dar a los datos sobre los EETC de determinadas empresas, recordamos que ambas partes han formulado ciertas reservas. *Véase* la nota 202, *supra*.

c) ACA (febrero de 1996)

7.261 La EDC presentó a ACA en febrero de 1996 una planilla indicativa de condiciones (que establecía una financiación al tipo T más []), cuando la EDC le asignaba una calificación [] con garantía / [] sin garantía. La EDC no hizo en ese momento ninguna oferta formal.

7.262 Según el Brasil, "el Canadá defiende los precios fijados en sus ofertas a [ACA] basándose en parte en que ACA en definitiva no las aceptó. El Brasil señala que, se hayan aceptado o no las ofertas de la EDC, ésta parece haberse basado en su oferta de febrero de 1996 a ACA al establecer el precio de su apoyo a la operación de Comair. ... De este modo, esas ofertas contribuyen a probar que la EDC no sigue principios de mercado".[227]

7.263 A nuestro juicio no existen fundamentos para que hagamos ninguna constatación sobre la planilla indicativa de condiciones de febrero de 1996. Esa planilla de condiciones no obligaba a la EDC, y las condiciones que figuraban en ella no se habrían reflejado necesariamente en la financiación que en definitiva se hubiera ofrecido por la EDC a ACA.[228] Por estas razones, constatamos que la planilla indicativa de condiciones no constituye una "contribución financiera" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

7.264 El hecho de que la EDC pueda haberse referido a su planilla indicativa de condiciones de febrero de 1996 dirigida a ACA en relación con precios ofrecidos a Comair es intrascendente. Las circunstancia de que la planilla indicativa de condiciones pueda haber sido mencionada en relación con Comair puede ser pertinente al examinar la financiación de la EDC a Comair; pero ello no significa que por su naturaleza constituyera una "contribución financiera" a favor de ACA.

d) ACA (marzo de 1999)

7.265 En marzo de 1999 la EDC ofreció a ACA una financiación con tipo de interés fijo de T más [], o con tipo de interés flotante de LIBOR más [], durante []. En esa época, la EDC otorgaba a ACA la calificación [] con garantía / [] sin garantía.

7.266 El Brasil afirma que la oferta de la EDC se situaba por debajo de las condiciones de mercado porque su precio era []. En su comunicación de 13 de agosto de 2001, el Canadá alega que el precio de cotización de [] en marzo de 1999 "no ofrece un buen punto de referencia 'corriente'" porque los EETC "no se negociaban con frecuencia". El Canadá señala que fue ésa la razón que invocó SSB para excluir los [] de su base de datos sobre los EETC.[229] A nuestro juicio, el hecho de que un EETC no se negocie con frecuencia podría ser una razón válida para descartarlo a los efectos de establecer puntos de referencia válidos en el mercado para comparar la financiación de la EDC. Además, observamos que el Brasil no formuló objeciones a la afirmación del Canadá de que los [] "no ofrecen un buen punto de referencia 'corriente'". En consecuencia, no extraeremos ninguna conclusión acerca de si la oferta de la EDC a ACA de marzo de 1999 estaba o no en conformidad con las condiciones de mercado sobre la base del precio en que se cotizaban en esa época [].

---

[227] Observaciones del Brasil sobre la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 47 (anexo A-17).

[228] Aunque el Brasil se refiere a una "oferta" de febrero de 1996, en ese momento la EDC sólo comunicó una planilla indicativa de condiciones.

[229] Prueba documental CDA-81.

7.267 El Brasil afirma también que la oferta de la EDC a ACA de marzo de 1999 fue comparada con la venta de un [] a [].[230] A este respecto observamos que la Prueba documental CDA-39, que contiene la estrategia de fijación de precios para una oferta a Kendell, menciona el precio de préstamos anteriores de la EDC a [] y ACA. La EDC, por lo tanto, tuvo en cuenta claramente el precio de un préstamo anterior a [] al fijar las condiciones de su préstamo a Kendell. Sin embargo, esto no significa que la EDC también tuvo en cuenta su préstamo a [] a los efectos de su financiación ofrecida a ACA. En consecuencia, no advertimos la pertinencia del argumento del Brasil a los efectos de nuestro examen de la financiación otorgada por la EDC a ACA.[231]

7.268 Para demostrar que la oferta de la EDC a ACA de marzo de 1999 está en conformidad con las condiciones del mercado, el Canadá afirma, entre otras cosas, que la financiación anterior ofrecida por la EDC sólo se utilizó para la adquisición de [] hacia noviembre de 1999. El Canadá afirma que la financiación de otros aviones de ese tipo adquiridos por ACA provino de una combinación de []. El Canadá sostiene que se informó a la EDC de que la financiación de [] en 1998 se fijó en T más [] con un plazo de [].[232] También se informó a la EDC de que la financiación del [] se ofreció a comienzos de 1999 al nivel de LIBOR más [] puntos básicos, que correspondía aproximadamente a T más [] sobre la base de los márgenes de conversión de noviembre de 1999.[233] Observamos que la oferta de la EDC de marzo de 1999 fue menos favorable que esas ofertas de [] y el [], que son entidades comerciales.

7.269 El Canadá también ha presentado pruebas que indican que los [] (que tenían entonces calificación []) se cotizaban a T más [] y [] en marzo de 1999. Como esos [] tienen la misma calificación que la EDC otorga a ACA sin garantía, no hay necesidad de ningún ajuste de la calificación crediticia para comparar el precio de la oferta de la EDC con el precio de los []. La oferta de la EDC de marzo de 1999 (T más []) es [] al precio que tenían en marzo de 1999 los [].

7.270 Aunque la oferta de la EDC tenía un precio [] al de los correspondientes [], hay otros factores ya mencionados que indican que la oferta de la EDC de marzo de 1999 a ACA no se hizo en condiciones más favorables que las que ACA podía obtener en el mercado. Por esta razón, constatamos que la oferta de la EDC a ACA de marzo de 1999 no otorgaba un "beneficio".

e) Comair (julio de 1996)

7.271 La EDC ofreció financiación a Comair para [] aeronaves en julio de 1996 al tipo de T más [] puntos básicos, con un plazo de []. La EDC daba a Comair una calificación [] (con garantía) / [] (sin garantía).

---

[230] *Véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 104, en referencia a la Prueba documental CDA-39 (anexo A-12).

[231] Observamos que el Canadá ha respondido al argumento del Brasil en relación con la financiación de la EDC a Kendell, y no de la financiación a ACA (*véase* la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 18 (anexo B-12)).

[232] En su declaración oral en la segunda reunión del Grupo Especial, el Brasil indicó [].

El Brasil planteó por primera vez una alegación referente a la oferta de la EDC a ACA en marzo de 1999 en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes. Por lo tanto, en las anteriores solicitudes de documentos o pruebas formuladas por el Grupo Especial sobre la financiación de la EDC no se incluyeron pruebas referentes a la oferta de la EDC a ACA de marzo de 1999. Sin embargo, esto no representa un fundamento para que pongamos en duda la veracidad de las aseveraciones del Canadá sobre la financiación ofrecida por [].

[233] La referencia a la financiación del [] figura en los documentos de la EDC presentados en la Prueba documental CDA-39.

7.272 El Brasil alega que la oferta de la EDC otorga un "beneficio" porque se sitúa []. El Brasil afirma también que la oferta no estaba en conformidad con los principios comerciales porque la EDC tuvo en cuenta [].[234]

El "rendimiento mínimo de los préstamos"

7.273 El Canadá ha presentado pruebas que indican que la oferta de la EDC de julio de 1996 se situaba [] puntos básicos [] del rendimiento mínimo de los préstamos de la EDC. Conforme a la Resolución sobre el Rendimiento Mínimo de los Préstamos de la EDC, "[]".[235] Esto significaría que la financiación de la EDC [].[236] El Canadá ha afirmado sistemáticamente en estas actuaciones que la EDC procede según principios comerciales.[237] En consecuencia, tenemos derecho a suponer que la definición que asigna la EDC a [] es la misma que aplicaría un prestamista comercial. Siendo así, la circunstancia de que la EDC financie [] y, por lo tanto, no incluya [], indicaría que está financiando por debajo de las condiciones de mercado y, por consiguiente, otorga un "beneficio". Sin embargo, no debe extraerse esta conclusión si existen otras pruebas concretas que indican que la financiación de que se trata no se suministró en condiciones más favorables que las que el receptor podía obtener en el mercado.

[]

7.274 Las pruebas presentadas por el Canadá demuestran también que, a los fines de formular su oferta de julio de 1996 a Comair, la EDC tuvo en cuenta [].[238] En determinadas condiciones, el hecho de que la EDC suministre financiación sobre la base de [] puede indicar que la financiación no está en conformidad con los principios comerciales y, por lo tanto, es inferior a las condiciones del mercado, ya que los prestamistas comerciales difícilmente tendrían en cuenta []. No obstante, no se llegaría a esta conclusión si hubiera otras pruebas concretas de que la financiación no fue más favorable que la que el receptor podría haber obtenido en el mercado.

Indicadores de mercados presentados por el Canadá

7.275 El Canadá ha presentado pruebas de que la oferta de la EDC de julio de 1996 a Comair era menos favorable que el índice general de los bonos de empresas industriales con igual clasificación crediticia ([] con garantía / [] sin garantía). Como ya se ha señalado, sin embargo, no consideramos adecuado basar nuestras constataciones en datos de índole tan general.

---

[234] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 3.

[235] *Véase* la Prueba documental CDA-47.

[236] El Canadá ha afirmado que "el margen fijo por el riesgo de crédito puede ser [] por orden del Presidente o del Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC". Según el Canadá, "un margen autorizado [] del margen fijo identificado constituye [] correspondiente a esa transacción". Tenemos pruebas de que la EDC ofreció financiación a Comair [] en dos transacciones: en julio de 1996 y en agosto de 1997. Ninguna de las pruebas documentales presentadas por el Canadá en relación con esas transacciones contiene ningún detalle con respecto al fundamento sobre el que el Presidente o el Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC puedan haber autorizado [] del margen fijo correspondiente al riesgo del crédito. Tampoco contiene ningún dato que indique que cualquier margen autorizado por el Presidente o el Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe de la EDC constituyera [] respecto de las dos transacciones en cuestión (*véanse* los párrafos 6.13 y 6.14, *supra*).

[237] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 19 (anexo B-4).

[238] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 3.

7.276 El Canadá también ha presentado pruebas de que [], con calificación [], se cotizaban a T más [] y [] en julio de 1996. Este precio no requiere ningún ajuste por calificación crediticia, ya que los [] tenían la misma que Comair sin garantía. La oferta de la EDC a Comair (de T más []) es [] que el precio de los [].[239]

7.277 El Canadá también ha afirmado que, en el momento en que se fijó el precio de la oferta de la EDC a Comair de julio de 1996, existían "indicaciones de precios de mercado recientes respecto de Comair" de T más [] y []. En particular, un anexo adjunto a un memorando interno de la EDC, de fecha 10 de abril de 1996, contiene el siguiente pasaje:

> Puntos de referencia:
>
> 1. [].[240]

También en este caso, la oferta de la EDC de julio de 1996 a Comair tuvo un precio [] a estos indicadores de mercado.

7.278 De este modo, las pruebas citadas, presentadas por el Canadá para demostrar que la oferta de la EDC estaba en conformidad con las condiciones de mercado, indican en realidad que su oferta a Comair de julio de 1996 se hizo en condiciones más favorables que las que Comair podía obtener en el mercado. Aunque en el Anexo citado también se establece que "[l]os bancos [] han indicado un acuerdo con la estrategia de precios [de la EDC]"[241], no consideramos que esta aseveración general, sin referencia a tipos de interés específicos, baste para refutar las pruebas concretas presentadas por el Canadá. Además, recordamos que la oferta de la EDC de julio de 1996 se sitúa [] y que ésta, al hacer su oferta, tomó en consideración []. En definitiva, por lo tanto, constatamos que la oferta de la EDC a Comair de julio de 1996 efectivamente otorgó un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

f) Comair (diciembre de 1996 y marzo de 1997)

7.279 En diciembre de 1996 y marzo de 1997, la EDC ofreció financiación a Comair al tipo T más [] puntos básicos, con plazo de []. Como el Brasil no ha planteado ningún argumento concreto acerca de estas operaciones, no tenemos fundamento alguno para constatar que hayan otorgado un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. De cualquier modo, observamos que existen amplios elementos de juicio que indican que la oferta de la EDC de diciembre de 1996 a Comair se efectuó con un precio superior a las ofertas de bancos comerciales.[242]

g) Comair (agosto de 1997)

7.280 En agosto de 1977, la EDC ofreció a Comair una financiación al tipo de T más [] puntos básicos, con plazo de [].

7.281 El Brasil afirma que la oferta de la EDC otorgaba un "beneficio" porque se situaba [] y []. Recordamos que la circunstancia de que un tipo de interés sea [] constituye prueba de que sería más favorable que los tipos que se obtienen en el mercado y, a falta de toda prueba de lo contrario respecto

---

[239] En el párrafo 7.209 hemos señalado que el Canadá calculó una calificación *a posteriori* a [] para Comair. Ajustando los precios de los [] a la calificación [] se obtendría claramente el resultado de que la oferta de la EDC tenía un precio aún inferior al de los [].

[240] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 4.

[241] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 5.

[242] *Véase* la Prueba documental CDA-59, página 6.

de los tipos de interés del mercado, justificaría una constatación de que tal tipo de interés otorga un "beneficio".[243] Recordamos también que la circunstancia de que la EDC financie [] sugiere la existencia de un "beneficio", aunque no debe extraerse esta conclusión si existen otras pruebas concretas que indican que la oferta de la EDC no es más favorable que la financiación que el receptor podía obtener en el mercado.[244]

7.282 En consecuencia, para refutar la alegación del Brasil sobre la existencia de un "beneficio" sobre la base de los dos factores citados, el Canadá debía presentar pruebas concretas que indicasen que la oferta de la EDC no se formuló en términos más favorables que los que Comair podía obtener en el mercado. El Canadá no lo ha hecho. En cambio, ha presentado pruebas que contienen una declaración general en el sentido de que, en agosto de 1997, "[l]os intereses del mercado para la financiación de las nuevas aeronaves de Comair [se mantenían] muy firmes, en []. De este modo, se preveía que el precio se situaría en el nivel de los Bonos del Tesoro más [] puntos básicos".[245] Esta declaración no basta para refutar la alegación del Brasil sobre la existencia de un "beneficio".

7.283 En vista de que la oferta de la EDC a Comair de agosto de 1997 se efectuó [] y [], y a falta de pruebas concretas que demuestren que la oferta de la EDC no se efectuó en condiciones más favorables que las que Comair podía obtener en el mercado, constatamos que la oferta de la EDC a Comair de agosto de 1997 otorgó un "beneficio".

h) Comair (marzo de 1998)

7.284 En marzo de 1998, la EDC ofreció financiación a Comair al [] más [] puntos básicos, con plazo de []. En esa época, la EDC otorgaba a Comair una calificación de [] con garantía / [] sin garantía.

7.285 El Brasil afirma que la oferta de la EDC otorga un "beneficio" porque se situaba [].[246]

7.286 Los "índices comparables" que menciona el Brasil son los que se indican en el anexo II de la comunicación del Canadá de fecha 13 de agosto de 2001. Entre ellos figuran el índice general de valores industriales, el tramo [] de los []. Como ya se ha señalado, no consideramos adecuado basar nuestras constataciones en los datos presentados por el Canadá sobre el índice general de los valores industriales. Con respecto al tramo [] de los [], observamos que fueron emitidos en febrero de 1998 al tipo T más []. El promedio del desdoblamiento[247] del tramo [] es [][248], que se encuentra []. Recordamos que, según el Brasil, [] puede requerir un ajuste de 15 puntos básicos. Esto llevaría a un precio ajustado [] de T más [] puntos básicos, [] a la oferta de la EDC a Comair.[249] Recordamos,

[243] *Véase* el párrafo 7.241 *supra*.

[244] *Véase* el párrafo 7.273 *supra*.

[245] Véase la Prueba documental CDA-59, página 8.

[246] Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión, párrafo 42 (anexo A-16).

[247] Se dice que una empresa tiene calificación desdoblada cuando recibe calificaciones diferentes de Moody's y de Standard & Poor's.

[248] El Canadá afirma que la calificación [] asignada por Moody's corresponde a la calificación [] de Standard & Poor's (*véase* la página 12 del anexo II de la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12)). Esta afirmación no ha sido controvertida por el Brasil.

[249] En el apéndice 1 del anexo II de la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001 no se indica cuál es el ajuste que el Canadá consideraría adecuado respecto del cambio de calificación de [] a [] (*véase* la

además, la necesidad de incrementar los precios de los EETC en 20 a 30 puntos básicos para llegar al precio de los EETC en las operaciones sobre aeronaves de transporte regional. El precio ajustado [] sería T más [], lo que es [] a la oferta de la EDC a Comair.

7.287 Las [] que el Canadá cita tenían calificación [], unos [] de la calificación de Comair ([] sin garantía). En consecuencia es preciso hacer un ajuste antes de que pueda compararse el precio de los [] con la oferta de la EDC a Comair de marzo de 1998. Si se parte de la base, propuesta por el Brasil[250], de un ajuste de 15 puntos básicos por escalón, el precio ajustado de los [] se reduciría en [] puntos básicos, pasando de T más [] y [] a T más [] y T más []. El Canadá ha presentado pruebas en el sentido de que un cambio de calificación de [] a [] llevaría a una reducción del margen de [] puntos básicos. De este modo, aplicando el ajuste del margen propuesto por el Canadá, los precios [] resultarían de T más [] y []. Por lo tanto, ya se aplique el ajuste del Brasil o el del Canadá, los precios de [] resultan más bajos, y más favorables, que la oferta de la EDC a Comair de marzo de 1998.

7.288 El Canadá también ha presentado datos acerca de un [], con calificación [] y precio de T más []. El Canadá señala que [] no es una empresa de transporte aéreo comercial y, "por lo tanto, tiene menos pertinencia para este análisis". Como [] no es una empresa de transporte aéreo comercial, no consideramos que el precio de sus EETC tenga pertinencia alguna a los efectos de examinar las ofertas de la EDC a empresas de transporte aéreo comerciales.[251]

7.289 El Canadá también ha afirmado que la oferta de la EDC a Comair de marzo de 1998 se consideraba adecuada por EDC "en comparación con ASA".[252] A este respecto observamos que en un memorando interno de la EDC de fecha 10 de marzo de 1998 se menciona un acuerdo de financiación concertado recientemente" por la EDC con ASA. Sin embargo, el expediente indica que la única financiación de la EDC a ASA que existía en marzo de 1998 se remontaba a marzo de 1997. No consideramos que la financiación de la EDC a ASA de marzo de 1997 sea suficientemente contemporánea a los efectos de examinar la oferta de la EDC a Comair de marzo de 1998.

7.290 Recordamos que la oferta de la EDC tenía un precio [] favorable que el precio ajustado [] pero [] favorable que el precio ajustado []. Recordamos, además, las reservas expresadas por ambas partes acerca del empleo de datos sobre los EETC de empresas determinadas.[253] En definitiva, consideramos que existen pruebas dignas de crédito pero contradictorias acerca de si la oferta de la EDC de marzo de 1998 se situaba o no por debajo del nivel del mercado. En consecuencia, sobre la base de las pruebas presentadas, llegamos a la conclusión de que el Brasil no ha acreditado que la oferta de la EDC a Comair de marzo de 1998 tuviera un precio inferior al de mercado y otorgara un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

---

respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12)).

[250] *Véase* el párrafo 7.196, *supra*.

[251] Véase el párrafo 7.216, *supra*.

[252] Respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 76 (anexo B-12).

[253] Véase la nota 202, *supra*.

i) Comair (febrero de 1999)

7.291 La EDC ofreció a Comair una financiación [], al tipo T más []{254} en febrero de 1999, cuando la EDC otorgaba a Comair una calificación de [] con garantía / [] sin garantía.

7.292 Con respecto a la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999, el Brasil ha alegado que se situaba por debajo del nivel de mercado porque se formuló a [] puntos por encima del costo de los fondos para la EDC. Nos parece que este argumento está basado en el supuesto inexacto de que la oferta era de T más [] puntos básicos, mientras que constatamos que las pruebas demuestran que la oferta se efectuó a T más [] puntos básicos, y habremos de examinar la operación sobre esta base.{255}

7.293 El Canadá afirma que la estrategia de fijación de precios de la EDC tomaba en consideración una cesta de valores industriales estadounidenses que comprendía obligaciones de empresas bancarias, industriales y de bienes de consumo con calificación crediticia y que se negociaban activamente, con un plazo pendiente similar a la duración media de la financiación ofrecida a Comair. Según el Canadá, el margen medio de esos bonos era de T más [] puntos básicos, inferior en [] puntos básicos a la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999. El Canadá afirma que la EDC [], cuyo margen medio (T más [] puntos básicos) era inferior, asimismo, al de la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999.

7.294 Como hemos indicado antes, no consideramos adecuado basar nuestras constataciones en promedios de márgenes de valores industriales, en especial cuando se dispone de puntos de referencia correspondientes a determinadas empresas de transporte aéreo. Como el Canadá ha presentado pruebas acerca del tramo [] de los [], habremos de basar nuestras constataciones en esos indicadores. El tramo [] de los [] fue emitido en [] con un tipo de T más []. Este precio aumentaría a T más [] al sumarse los 20 a 30 puntos básicos correspondientes a las aeronaves de transporte regional. La oferta de la EDC es [] al precio ajustado [].

7.295 [] se negociaban en febrero de 1999 a T más [] y [], cuando tenían una calificación []. Como la EDC daba en esa época a Comair una calificación de [] sin garantía, el precio de los [] debe ajustarse conforme a esa diferencia [] en la calificación crediticia. Según el Brasil, un ajuste [] reduciría los precios de [] en [] puntos básicos, llevándolo a T más [] y [], lo que es [] que la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999, de T más []. Según las pruebas presentadas por el Canadá, los tipos de interés disminuirían [] puntos básicos si la calificación crediticia mejorara de [] a [].{256} Esto llevaría a un precio ajustado de T más [] y [] para [], que también es [] al de la oferta de la EDC a

{254} El Brasil ha preguntado si la oferta de la EDC era de T más [] o de T más [], pues la recomendación de la EDC que figura en la Prueba documental CDA-59 menciona T más []. Como la oferta formal de 26 de febrero de 1999 que figura en la Prueba documental CDA-58 se refiere a T más [], no encontramos fundamentos para poner en duda la aseveración del Canadá de que la oferta de la EDC de febrero era de T más []. El Brasil, partiendo del supuesto de que la oferta de la EDC era, en realidad de T más [], ha alegado que esa oferta se situaba por debajo del nivel del mercado porque estaba [] puntos por encima del costo de los fondos. El Brasil no ha afirmado que este argumento se aplicara igualmente en el caso de que, en realidad, la EDC hubiera ofrecido T más []; o sea, el costo de los fondos más 14 puntos básicos (que el Brasil sólo comparó con el mercado general de los EETC (*véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 94 (anexo A-12)). Como no aceptamos el planteo del Brasil de que la EDC ofreció, en realidad, T más [], no estimamos necesario tratar el argumento del Brasil de que la oferta de la EDC se situaba por debajo del nivel del mercado porque [] estaba [] puntos por encima del costo de los fondos.

{255} *Véase* la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 94 (anexo A-12).

{256} *Véase* el apéndice 1 del anexo II de la respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial (anexo B-12).

Comair. Por lo tanto, ya se aplique el ajuste del Brasil o el del Canadá, los precios de [] resultan [] que la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999.

7.296 En consecuencia, la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999 tiene un precio [] al del tramo [] de los []. La oferta de la EDC también tiene un precio [] al margen de febrero de 1999 de [].[257] Sobre la base de las pruebas concretas sobre la situación del mercado presentadas por el Canadá llegamos, por lo tanto, a la conclusión de que la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999 fue más favorable que lo que Comair podría haber obtenido en el mercado. En consecuencia, constatamos que la oferta de la EDC a Comair de febrero de 1999 efectivamente otorgó un "beneficio".

j) Kendell (agosto de 1999)

7.297 La EDC ofreció financiación a Kendell en agosto de 1999 al tipo T más [], con plazo de []. Según el Canadá, la EDC se asoció a otros siete prestamistas comerciales sobre la base de una participación igual en el riesgo: []. El Canadá afirma que se trataba de una operación comercial, pues las condiciones se estipularon por los bancos organizadores [] y la financiación no estaba supeditada a la participación de la EDC. El Canadá afirma que la EDC no tuvo influencia en el precio de esta operación. El Canadá afirma también que la EDC participó en este negocio en régimen de exclusión de preferencias ("*pari passu*").

7.298 El Brasil afirma que la oferta de la EDC a Kendell otorga un "beneficio" porque el plazo de reembolso de [] excede del máximo previsto en el artículo 21 del *Entendimiento sectorial sobre los créditos a la exportación para las aeronaves civiles*. Como ya se ha señalado, el Brasil no ha acreditado que un plazo de reembolso superior a los 10 años sea necesariamente más favorable que el que puede obtenerse en el mercado. En consecuencia, no constatamos la existencia de un "beneficio" por este fundamento.

7.299 El Brasil también afirma que la operación no es comercial, como sostiene el Canadá, porque la circunstancia de que la EDC haya suministrado gran parte de la financiación significa que ésta constituía una operación con apoyo oficial. A este respecto, el Brasil pregunta si la EDC participó en la operación en régimen de exclusión de preferencias. El Brasil afirma también que la aseveración del Canadá según la cual la EDC financió un [] por ciento de la operación es inconciliable con la afirmación 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 [] suscriptores ya determinados, será titular del [] por ciento restante". El Brasil afirma también que el Canadá no ha presentado apoyo alguno de su afirmación según la cual la EDC no tuvo influencia en el precio fijado en este caso. De cualquier modo, el Brasil plantea que la presencia de la EDC en el negocio afectaba necesariamente a las condiciones de financiación.

7.300 Nos referiremos en primer lugar al grado de participación de la EDC en la operación de Kendell de agosto de 1999. El Canadá ha afirmado que "la EDC tomó a su cargo un [] por ciento del préstamo suministrado, no el [] por ciento".[258] El Canadá también ha afirmado que en definitiva también participaron en la operación [] bancos además de la EDC. Resulta claro, por lo tanto, que la

[257] Con respecto a la ponderación que corresponde dar a los datos sobre los EETC de cada empresa, recordamos que ambas partes han manifestado algunas reservas. *Véase* la nota 202, *supra*.

[258] Declaración oral pronunciada por el Canadá en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 50 (anexo B-10). La participación de la EDC en un [] por ciento no es contradictoria con la afirmación que figura en la Prueba documental CDA-39, de que "[s]e prevé que la EDC financiará hasta el [] por ciento" de la operación. Siempre que la EDC haya financiado en definitiva un [] por ciento o menos de la operación, su participación es compatible con esa afirmación.

participación de la EDC en la financiación fue mayor que la de algunos, por lo menos, de los [] bancos participantes. Según el Brasil, esto significa que la operación de Kendell fue una operación con apoyo oficial y no una operación comercial. No estamos de acuerdo. Siempre que las condiciones básicas de la operación hayan sido fijadas por bancos comerciales, y la EDC haya estado sujeta a igual riesgo de incumplimiento del reembolso que esos bancos comerciales, no advertimos ningún fundamento para que esta operación no se considere comercial.

7.301 El Brasil afirma también que la operación no fue comercial porque la presencia de la EDC afectaba necesariamente a las condiciones de la financiación. Sólo podríamos aceptar este argumento si estuviera claro que la participación de los bancos estaba supeditada a la participación de la EDC, o que esta última quedaba expuesta a un riesgo mayor (de incumplimiento) que los bancos participantes. Sin embargo, el Canadá ha planteado que la operación no estaba supeditada a la participación de la EDC. Según el Canadá, la EDC fue simplemente invitada a participar aceptando el precio establecido. Las pruebas que constan en el expediente confirman este hecho.[259] Por otra parte, la EDC quedaba sujeta a igual riesgo de incumplimiento que los bancos participantes.[260] Por estas razones, desestimamos el argumento del Brasil de que la participación de la EDC en la operación de Kendell afectaba necesariamente a las condiciones de la operación.

7.302 Por lo tanto, teniendo en cuenta que las condiciones de la financiación suministrada por la EDC fueron organizadas por bancos comerciales y que no estaban supeditadas a la participación de la EDC, y que el riesgo de incumplimiento del reembolso que asumía la EDC era igual al de los bancos comerciales, en definitiva consideramos que esta financiación se realizó en condiciones de mercado y no con apoyo oficial. En consecuencia, constatamos que la financiación de la EDC a Kendell de agosto de 1999 no otorgó un "beneficio".

k) Air Nostrum

7.303 La EDC ofreció financiación a Air Nostrum en octubre de 1998, tanto a través de la Cuenta Mercantil como de la Cuenta del Canadá. La financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC se estableció con una tasa del [] por ciento (con plazo de []), mientras que la financiación de la Cuenta del Canadá []. También se suministró financiación a través del programa *IQ* (al [] por ciento).

7.304 El Brasil afirma que la financiación de la EDC a Air Nostrum otorgó un "beneficio" porque el promedio ponderado de los tipos de interés de la operación ([] por ciento) se sitúa [] para las operaciones en marcos alemanes ([]).

7.305 Según el Canadá, Air Nostrum confirmó a la EDC que el Gobierno del Brasil había ofrecido una financiación de largo plazo para el contrato de Embraer, que no estaba en conformidad con las condiciones del *Acuerdo de la OCDE*. Sobre la base de esta información la EDC, con el apoyo de la Cuenta del Canadá, formuló una propuesta de financiación que procuraba igualar el mecanismo de pago mediante arrendamiento que requería Air Nostrum, pero con un tipo de interés global más alto que el ofrecido por el Brasil. La EDC notificó a la OCDE su propósito de igualar la oferta del Brasil. El Canadá sostiene que, aunque el precio global estaba impulsado por el deseo del Canadá de igualar la oferta brasileña y ajustarse al mecanismo de pago mediante arrendamiento que requería

[259] *Véase* el resumen que figura en la Prueba documental CDA-37, según el cual "[l]os organizadores y suscriptores conjuntos procuran ahora ofrecer a algunas instituciones financieras la oportunidad de adquirir participación en el empréstito que se emitirá". Además, en la Estrategia de Fijación de Precios de la EDC, que figura en la Prueba documental CDA-39, se indica que "[t]eniendo en cuenta que este precio ya ha sido comprometido, la EDC, como participante, habrá de aceptar el precio fijado o permanecer al margen".

[260] Esto se pone de manifiesto en la circunstancia de que la EDC participaría en la garantía sin preferencias (*véase* la Prueba documental CDA-39).

Air Nostrum, también estaba basado en un examen de la situación financiera y operativa de la empresa.

7.306 A nuestro juicio no es adecuado analizar la financiación suministrada a Air Nostrum por la EDC sobre la base del promedio ponderado de los tipos de interés que debían pagarse a la Cuenta Mercantil de la EDC, su Cuenta del Canadá e *IQ*, ya que el Brasil ha impugnado por separado cada uno de estos programas (y determinadas operaciones correspondientes a ellos). En consecuencia, la financiación suministrada a Air Nostrum a través de cada uno de esos programas debe examinarse por separado. Examinaremos a continuación la financiación proporcionada a Air Nostrum por la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil de la EDC.[261]

7.307 Como se señaló antes, la financiación de la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Nostrum era []. No cabe duda de que un préstamo [] otorga un "beneficio", pues tal tipo de préstamo no puede obtenerse en el mercado.[262]

7.308 Con respecto a la financiación suministrada a Air Nostrum por la Cuenta Mercantil de la EDC, la alegación del Brasil depende de la constatación de que el promedio ponderado de los tipos de interés era del [] por ciento, en consecuencia [] de las operaciones efectuadas en marcos alemanes. Sin embargo, como ya se ha señalado, el tipo de interés de la Cuenta del Canadá era del [] por ciento, y no aceptamos analizar la financiación de la EDC para Air Nostrum sobre la base de un promedio ponderado de tipos de interés.[263] Como el Brasil no ha invocado ningún otro argumento específicamente relativo a la operación para demostrar que la financiación proporcionada a Air Nostrum por la Cuenta Mercantil de la EDC otorgara un "beneficio", no tenemos fundamentos para efectuar tal constatación.

Conclusión

7.309 Por las razones expuestas, constatamos que la financiación suministrada a través de la Cuenta Mercantil de la EDC a ASA, ACA, Kendell, Air Nostrum y Comair en diciembre de 1996, marzo de 1997 y marzo de 1998 no otorga un "beneficio" y, por lo tanto, no constituye una subvención. En consecuencia no nos es preciso examinar si la citada financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC está o no "supeditada ... a los resultados de exportación". En cambio, constatamos que la financiación a Comair otorgada por la Cuenta Mercantil de la EDC en julio de 1996, agosto de 1997 y febrero de 1999 efectivamente otorga un "beneficio" y, por lo tanto, es una subvención. Además, constatamos que la financiación otorgada por la Cuenta del Canadá de la EDC a Air Nostrum es una subvención. Con el fin de determinar si estas subvenciones son o no subvenciones a la exportación prohibidas, debemos examinar si la financiación de que se trata está o no "supeditada ... a los resultados de exportación".

[261] Respecto de la supuesta financiación proporcionada a Air Nostrum por *IQ*, *véase* la nota 289.

[262] Aunque el Canadá se ha referido a las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* sobre la igualación, no ha intentado demostrar que la financiación proporcionada a Air Nostrum por la Cuenta del Canadá esté comprendida en la cláusula de resguardo establecida en el segundo párrafo del punto k).

[263] De cualquier modo, recordamos nuestra anterior constatación de que la financiación en condiciones inferiores al CIRR no supone necesariamente el otorgamiento de un "beneficio"(*véase* el párrafo 7.241 *supra*).

3. ¿Está la financiación de la Cuenta Mercantil de la EDC para Comair "supeditada ... a los resultados de exportación"?

7.310 El Brasil afirma que la EDC, que tiene a su cargo el programa de la Cuenta Mercantil, fue "establecida con el fin 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".[264]

7.311 *En primer lugar* observamos que el Canadá no niega que la financiación de la Cuenta Mercantil a Comair está "supeditada ... a los resultados de exportación". *En segundo lugar* consideramos que el citado mandato legal de la EDC establece que cualquier financiación que suministre a través del programa de su Cuenta Mercantil está necesariamente "supeditado ... a los resultados de exportación", puesto que todo lo que hace la EDC está destinado legalmente al objetivo de "apoyar y desarrollar ... el comercio de exportación del Canadá". Por estas razones, constatamos que la financiación proporcionada a Comair a través de la Cuenta Mercantil está "supeditada ... a los resultados de exportación".

4. ¿Está la financiación de la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Nostrum "supeditada ... a los resultados de exportación"?

7.312 El Brasil afirma que la oferta de la Cuenta del Canadá a Air Nostrum está "supeditada ... a los resultados de exportación" porque "[l]a Cuenta del Canadá se utiliza para apoyar operaciones de exportación", y porque la Cuenta del Canadá es una de las formas a través de las cuales la EDC cumple su "mandato de apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para dedicarse a ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".[265]

7.313 Al referirnos a la alegación del Brasil sobre la supeditación a las exportaciones, observamos: *en primer lugar* que el Canadá no niega que la financiación de la Cuenta del Canadá para Air Nostrum está "supeditada ... a los resultados de exportación". *En segundo lugar*, observamos que el Canadá mismo ha declarado que el mandato de la Cuenta del Canadá consiste en "apoyar y desarrollar el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para dedicarse a ese comercio y aprovechar las oportunidades comerciales internacionales".[266] *En tercer lugar*, recordamos que la EDC, que tiene a su cargo el programa de la Cuenta del Canadá, fue "establecida con el fin 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".[267] En consecuencia consideramos que cualquier financiación proporcionada por la EDC a través de la Cuenta del Canadá está necesariamente "supeditada ... a los resultados de exportación", puesto que todo lo que hace la EDC tiene legalmente por objeto "apoyar y desarrollar ... el comercio de exportación del Canadá". *En cuarto lugar*, observamos que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* constató que la financiación de deudas por la Cuenta del Canadá de que se trataba en ese asunto estaba "supeditada ... a los resultados de exportación".[268] Por estas razones, constatamos que el apoyo prestado a través del programa de la Cuenta del Canadá,

---

[264] *Ley de Fomento de las Exportaciones*, nota 42, *supra*, párrafo 1 del artículo 10.

[265] Comunicado de prensa del Ministerio de Industria del Canadá de 10 de enero de 2001 (Prueba documental BRA-3).

[266] *Ibid.*

[267] *Ley de Fomento de las Exportaciones*, nota 42, *supra*, párrafo 1 del artículo 10.

[268] *Véase Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 9.230.

incluyendo la financiación de Air Nostrum, está "supeditado *de jure* ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

5. Conclusión

7.314 En conclusión, constatamos que la financiación suministrada a través de la Cuenta Mercantil de la EDC a ASA, ACA, Kendell, Air Nostrum y Comair en diciembre de 1996, marzo de 1997 y marzo de 1998 no constituye una subvención.

7.315 Constatamos, en cambio, que la financiación proporcionada por la Cuenta Mercantil de la EDC a Comair en julio de 1996, agosto de 1997 y febrero de 1997, y a través de la Cuenta del Canadá de la EDC a Air Nostrum adopta la forma de subvenciones "supeditadas ... a los resultados de exportación". Constatamos, por lo tanto, que la financiación proporcionada a Comair por la Cuenta Mercantil de la EDC en julio de 1996, agosto de 1997 y febrero de 1999 y la financiación proporcionada a Air Nostrum por la Cuenta del Canadá de la EDC son subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

H. GARANTÍAS DE ACCIONES PROPORCIONADAS POR *IQ*

7.316 El Brasil alega que diversas garantías de acciones proporcionadas por *IQ* a empresas de transporte aéreo constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. La alegación del Brasil se refiere a las garantías de acciones proporcionadas por *IQ* a ACA (mayo de 1997), Air Littoral (agosto de 1997), Midway (julio de 1998), Mesa Air Group ("Mesa") (septiembre de 1998 y diciembre de 1999), Air Nostrum (enero de 1999) y Air Wisconsin (diciembre de 2000).[269]

7.317 El Brasil alega que estas garantías de acciones suministradas por *IQ* son subvenciones porque son "contribuciones financieras" que otorgan un "beneficio". El Brasil afirma que una garantía de acciones por *IQ* constituye una "contribución financiera" en el sentido de los incisos i) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil plantea que la garantía de acciones por *IQ* otorga un "beneficio" porque en el mercado no pueden obtenerse garantías de acciones[270], y porque permiten a las empresas de transporte aéreo pagar menos por su capital que si no existiera la garantía de acciones de *IQ*. El Brasil plantea que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* están "supeditadas ... a los resultados de exportación" tanto *de jure* como *de facto*.

7.318 El Canadá reconoce que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* constituyen posibles transferencias directas de fondos y, en consecuencia, "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Niega, sin embargo, que las garantías de acciones de *IQ* de que se trata otorguen un "beneficio" porque *IQ* cobra por esas garantías de acciones una comisión basada en las condiciones de mercado. El Canadá rechaza la alegación del Brasil de que las garantías de acciones por *IQ* estén "supeditadas ... a los resultados de exportación", tanto *de jure* como *de facto*.

---

[269] El Brasil alegó al comienzo un apoyo mediante garantía de acciones a Atlantic Southeast y Northwest (*véase* el párrafo 91 de la primera comunicación escrita del Brasil (anexo A-3)). Sin embargo, el Canadá ha negado toda participación de *IQ* o de SDI en esas operaciones (*véase* la respuesta del Canadá a la pregunta 38 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9)).

[270] *Véase*, por ejemplo, la respuesta del Brasil a la pregunta 53 del Grupo Especial, respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo A-11).

7.319 A fin de examinar la alegación del Brasil contra las citadas garantías de acciones otorgadas por *IQ*, debemos determinar si son o no "contribuciones financieras" que otorgan un "beneficio". En caso afirmativo deberemos determinar si esas subvenciones de *IQ* están o no "supeditadas ... a los resultados de exportación".

1. ¿Constituyen las garantías de acciones otorgadas por *IQ* "contribuciones financieras"?

7.320 Las partes están de acuerdo en que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* son "posibles transferencias directas de fondos" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. No vemos razón alguna para discrepar y, en consecuencia, constatamos que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* constituyen "contribuciones financieras".[271]

2. ¿Otorgan las garantías de acciones por *IQ* un "beneficio"?

a) Argumentos de las partes

7.321 El Brasil afirma que las garantías de acciones, también conocidas como garantías de compensación de pérdidas iniciales, no parecen estar disponibles comercialmente. Según el Brasil, se ha informado a Embraer de que en el mercado no se dispone de garantías de acciones. En apoyo de esta afirmación, el Brasil ha presentado cartas de dos bancos comerciales.[272] El Brasil plantea que, como *IQ* ofrece algo que el mercado no suministra, la garantía de acciones por *IQ* es "la quintaesencia" de un beneficio.

7.322 Con independencia de la disponibilidad de garantías de acciones en el mercado, el Brasil sostiene que las garantías gubernamentales a un inversionista en capital accionario protegen a éste contra los riesgos intrínsecos del mercado de valores y otorgan un "beneficio" al suministrar capital social para financiar operaciones con aeronaves en condiciones más favorables que las que podrían obtenerse en el mercado sin la garantía. El Brasil afirma que, para demostrar que no existe "beneficio", el Canadá tendría que demostrar que las comisiones cobradas por *IQ* son iguales a las que se cobran a los adquirentes de aeronaves de transporte regional por las entidades comerciales garantes con calificación crediticia A+. Además, apoyándose en la lógica del párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC, el Brasil afirma que existe un "beneficio" siempre que un adquirente de aeronaves de transporte regional -que inevitablemente tendrá una calificación crediticia inferior a la del Gobierno de Quebec- reciba una garantía de acciones de *IQ*, y exista una diferencia entre la suma que paga por el capital y la que pagaría sin la garantía de *IQ*.

7.323 El Canadá niega que las garantías de acciones proporcionadas por *IQ* otorguen un "beneficio" al suministrar algo de que no se dispone en el mercado. El Canadá sostiene que en el mercado se ofrecen comercialmente garantías de acciones. Se remite a pruebas sobre el suministro de garantías de acciones por proveedores de motores.[273] El Canadá se remite también a pruebas acerca de instrumentos de transferencia del riesgo existentes en el mercado.

7.324 El Canadá afirma, sobre la base del informe del Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*, que el otorgamiento de un beneficio puede determinarse según que se haya recibido o no una contribución financiera en condiciones más favorables que las que el receptor podía obtener en el

[271] Puesto que hemos constatado que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* son "contribuciones financieras" sobre la base del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, no nos es preciso examinar la alegación del Brasil de que esas garantías constituyen "contribuciones financieras" en virtud del inciso iii) de la misma disposición.

[272] *Véase* la Prueba documental BRA-50.

[273] *Véase*, por ejemplo, la Prueba documental CDA-13.

mercado. El Canadá señala la constatación del Órgano de Apelación de que el artículo 14 del Acuerdo SMC constituye un contexto pertinente para la interpretación del párrafo 1 b) del artículo 1 y apoya su criterio de que el mercado ofrece una base adecuada para la comparación. Según el Canadá, sin embargo, no hay ningún motivo para que el párrafo c) del artículo 14 sea más pertinente que cualquier otra parte de ese artículo, ya que el párrafo c) se refiere a las garantías crediticias, que de ningún modo son equivalentes a las garantías de acciones o de compensación de pérdidas iniciales. Según el Canadá, la cuestión de si las garantías de acciones proporcionadas por *IQ* otorgan o no un "beneficio" depende de que el receptor (es decir, el comprador de aeronaves) obtenga o no la contribución financiera en condiciones más favorables que las existentes en el mercado.

7.325 El Canadá niega que las garantías de acciones proporcionadas por *IQ* otorguen un "beneficio" y acusa al Brasil de no reconocer que la mayor parte de los garantes, incluida *IQ*, cobran comisiones por sus garantías.[274] En particular, *IQ* recibe una comisión inicial de [] puntos básicos para cubrir sus gastos administrativos, además de una comisión anual equivalente a [] puntos básicos sobre sus compromisos efectivos.[275]

7.326 Según el Canadá, el único modo de demostrar que la garantía otorgada por *IQ* corresponde al mercado consiste en examinar el valor de la garantía a la luz del riesgo asumido por *IQ*. A este respecto el Canadá afirma que ese riesgo se reduce considerablemente [].[276] Bombardier suministra a *IQ* una contragarantía en virtud de la cual []. [] es más que adecuada para compensar a *IQ* por el riesgo que asume y los servicios que presta.

7.327 El Canadá afirma que la circunstancia de que los clientes de Bombardier que utilizan las garantías de acciones otorgadas por *IQ* hayan optado por hacerlo, promedialmente, sobre menos del [] por ciento de su volumen unitario contribuye a demostrar que la comisión anual corresponde a las condiciones de mercado. Según el Canadá, esto demuestra que, en la práctica, *IQ* presta servicios financieros en competencia con otras instituciones financieras interesadas en participar en el mercado de la financiación de aeronaves y que, respecto de la gran mayoría de las aeronaves vendidas por Bombardier, la garantía de *IQ* no es suficientemente atractiva para sus clientes. En otras palabras: el hecho de que un 75 por ciento de las aeronaves financiadas lo sean sin garantías de acciones otorgadas por *IQ* demuestra que, en la mayoría de los casos, los clientes de Bombardier se muestran a lo sumo indiferentes a esas garantías. Para el Canadá, de estos hechos se desprende necesariamente que las comisiones cobradas por *IQ* a cambio de las garantías están en el nivel del mercado; de lo contrario los clientes de Bombardier no se mostrarían tan indiferentes ante la posibilidad de obtenerlas.

7.328 El Brasil afirma que es irrelevante que Bombardier, u otra entidad, suministre o no una contragarantía [] a *IQ*. Al suministrar garantías al prestatario, *IQ* facilita condiciones de financiación más favorables por la superior calificación crediticia de Quebec, con lo que otorga un beneficio. Es esto lo que hace más favorable el negocio para el comprador de aeronaves Bombardier y, en consecuencia, para Bombardier misma.

---

[274] El Brasil ha afirmado que el Decreto 1488-2000 suprime las comisiones de *IQ* como condición para su otorgamiento de garantías de acciones. El Canadá lo niega. El Grupo Especial no considera necesario tratar esa cuestión en este punto porque aquí no estamos examinando el programa *IQ* "en sí mismo". En la medida en que el Decreto 1488-2000 se relacione con comisiones cobradas por cualquiera de las operaciones concretas de *IQ* de que se trata, habremos de examinar ese instrumento al referirnos a esas operaciones determinadas.

[275] Las contragarantías de Bombardier [].

[276] El Brasil ha preguntado si esas contragarantías se ofrecen realmente por Bombardier misma, o por Canadair Québec Capital ("CQC"), empresa capitalizada por partes iguales por Bombardier y una sociedad de propiedad exclusiva de *IQ*. El Canadá ha confirmado que las contragarantías corren de cargo de Bombardier y no de CQC. [].

7.329 El Brasil toma nota del argumento del Canadá según el cual, como un [] por ciento de las aeronaves financiadas lo son sin garantías de acciones otorgadas por *IQ*, los clientes de Bombardier se muestran indiferentes a esas garantías, y las comisiones que *IQ* cobra por ellas corresponden a los tipos de mercado. Según el Brasil, la lógica del Canadá está viciada porque carece de toda importancia que un [] por ciento de las aeronaves financiadas lo sean sin garantías de acciones otorgadas por *IQ*. El Brasil sostiene que lo que cuenta son las condiciones de las garantías de acciones que otorga *IQ* en los casos en que las suministra, cualquiera que sea el porcentaje de tales casos.

7.330 Además, el Brasil afirma que *IQ* ha suministrado garantías sin cobrar comisión alguna y que, cuando ha cobrado una comisión, ha sido uniformemente del [] por ciento, cualquiera que fuese la calificación del crédito de la respectiva empresa de transporte aéreo. Según el Brasil, resulta difícil deducir de estas prácticas cualquier esfuerzo por ajustarse a un mercado. El Brasil sostiene que ninguna entidad garante cobraría, en el mercado, la misma comisión a deudores con diferente calificación crediticia.

b) Evaluación por el Grupo Especial

7.331 Nos referiremos en primer lugar al argumento del Brasil según el cual las garantías de acciones que otorga *IQ* (también conocidas como "garantías de compensación de pérdidas iniciales")[277] son "la quintaesencia" del otorgamiento de un "beneficio" porque *IQ* suministra algo que no puede obtenerse en el mercado. Nos referiremos a continuación al argumento más general del Brasil, según el cual las garantías de acciones suministradas por *IQ* también otorgan un "beneficio" al proporcionar capital social para la financiación de operaciones sobre aeronaves en condiciones más favorables que las que existirían en el mercado sin tales garantías.

i) ¿Otorgan las garantías de acciones de IQ *necesariamente un "beneficio" porque no se cuenta con ellas en el mercado?*

7.332 Empezaremos por examinar la cuestión de hecho referente a si las garantías de acciones (también conocidas como "garantías de compensación de pérdidas iniciales") están o no disponibles en el mercado. Sólo en caso de que no lo estén examinaremos si, desde el punto de vista jurídico, el suministro por un gobierno de una ayuda de que no se dispone en el mercado otorga o no necesariamente un "beneficio".

7.333 Como cuestión preliminar señalamos que las dos cartas de bancos comerciales presentadas por el Brasil no afirman que en el mercado no se disponga de garantías de acciones. La primera carta no se refiere expresamente a la existencia de garantías de acciones en el mercado. [] En consecuencia, aunque ambas cartas indican que las garantías de acciones son "antieconómicas", ninguna de ellas afirma categóricamente que no se disponga de garantías de acciones en el mercado.

7.334 Observamos que el Canadá ha mencionado el suministro de garantías de acciones por ciertos proveedores de motores. El Brasil señala que esas garantías fueron proporcionadas por un participante en la venta y no por una institución financiera del mercado. Estamos de acuerdo con el Brasil en que la prueba presentada por el Canadá sobre el suministro de garantías de acciones a compradores de aeronaves por empresas que suministran los motores de las aeronaves compradas no demuestra que en el mercado se disponga de garantía de acciones.

[277] Observamos que en su solicitud de establecimiento de un grupo especial el Brasil alega que son subvenciones a la exportación prohibidas "las garantías de compensación de pérdidas iniciales" proporcionadas por *IQ*, además de las garantías de acciones (*véase* WT/DS222/2).

7.335 En una etapa muy tardía de estos procedimientos, al responder a una pregunta del Grupo Especial formulada en la segunda reunión, el Canadá también presentó pruebas[278] sobre la existencia de un mercado de instrumentos financieros que trasladan el riesgo en forma similar a las garantías de acciones suministradas por *IQ*. Según el Canadá, Bombardier ha recurrido a posibilidades que ofrece el sector privado precisamente en la misma forma que *IQ*. []

7.336 El Canadá sostiene que esta operación no sólo es análoga en su estructura a las garantías de *IQ*, sino que el tramo de la financiación de [] es de idéntica posición y volumen que el de *IQ* en la enorme mayoría de las operaciones de esta última. Según el Canadá, la única diferencia importante es que, mientras que la operación [] fue un [], la estructura de *IQ* presenta []. El Canadá sostiene que esto tiene la consecuencia de reducir considerablemente el riesgo que asume el asegurador (*IQ*).

7.337 El Canadá también presentó pruebas[279] que, a su juicio, muestran que los fabricantes de aeronaves pueden crear mecanismos de financiación innovadores, que giran en torno del riesgo y la retribución. []

7.338 El Canadá también ha presentado cartas[280] de dos instituciones de servicios financieros en las que se indica que existe un activo mercado del sector privado que se ocupa de la "transferencia de riesgos", expresión técnica que designa las operaciones de este tipo. La primera institución indica que []. La segunda institución indica que [].

7.339 El Brasil afirma que las pruebas presentadas por el Canadá no demuestran que Embraer pudiera encontrar en el mercado una garantía igual a la ofrecida por *IQ*. Con respecto a la garantía de acciones ofrecida por un asegurador privado a Bombardier, el Brasil señala que esa garantía sólo corresponde al [] por ciento del precio de la aeronave durante [], y no al [] por ciento durante [] como Embraer ofreció sin éxito a Air Wisconsin, ni al [] por ciento durante [] años como en la garantía que el Canadá suministró a Air Wisconsin a través de *IQ*. El Brasil señala también que el Canadá no ha indicado las primas pagadas por el seguro, por lo que es imposible determinar la relación entre las primas cobradas por esta garantía y la prima aparente del [] por ciento cobrada por *IQ*. El Brasil sostiene que el programa de seguro [] sólo cubre una garantía efectiva del [] por ciento mediante seguro, y señala que no se ha revelado el costo de esa garantía.

7.340 En vista de lo anterior, consideramos que el Canadá ha presentado pruebas suficientes para acreditar la existencia en el mercado de instrumentos del tipo de las garantías de acciones (incluyendo las garantías de compensación de pérdidas iniciales). El Brasil señala que los instrumentos indicados por el Canadá tienen un plazo y una cobertura diferentes a las garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata. Sin embargo, a nuestro juicio la diferencia de plazo y de cobertura no contradice una constatación de que existen en el mercado instrumentos del tipo de las garantías de acciones.[281]

7.341 Habida cuenta de la existencia en el mercado de instrumentos del tipo de la garantía de acciones, constatamos que no existen fundamentos de hecho para la alegación del Brasil de que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* son "la quintaesencia" del otorgamiento de un "beneficio" porque *IQ* suministra algo de que no se dispone en el mercado. Por esta razón, no nos es preciso

[278] *Véase* la Prueba documental CDA-74.

[279] *Véase* la Prueba documental CDA-75.

[280] *Véase* la Prueba documental CDA-76.

[281] El Brasil observa también que el Canadá no ha presentado ninguna prueba acerca de las comisiones cobradas por estos instrumentos del tipo de las garantías de acciones. El tema de las comisiones será tratado en los párrafos 7.348 a 7.357.

considerar si, desde el punto de vista jurídico, el suministro por un gobierno de un apoyo del que no se dispone en el mercado otorga o no necesariamente un "beneficio".

ii) ¿Otorgan las garantías de acciones de IQ *un "beneficio" en algún otro sentido?*

7.342 Al abordar esta cuestión, debemos determinar en primer lugar el método adecuado para establecer si las garantías de acciones suministradas por *IQ* otorgan o no un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Comenzaremos por recordar las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*. En ese caso, el Grupo Especial constató que

> se conferirá un "beneficio" es decir una ventaja, con una contribución financiera, si ésta se realiza en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado.[282]

7.343 El Órgano de Apelación confirmó las constataciones del Grupo Especial, resolviendo lo siguiente:

> el mercado proporciona una base de comparación apropiada al determinar si se ha otorgado un "beneficio", porque los posibles efectos de distorsión del comercio de una "contribución financiera" pueden identificarse determinando si el receptor ha recibido una "contribución financiera" en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[283]

7.344 En conformidad con las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*, consideramos que las garantías de acciones suministradas por *IQ* otorgarán un "beneficio" en la medida en que se ofrezcan a clientes de Bombardier en condiciones más favorables que las condiciones en que esos clientes podrían obtener garantías de acciones comparables en el mercado. Observamos que las partes parecen coincidir en que puede aplicarse este criterio mediante un examen de las comisiones[284], cuando las hay, que cobra *IQ* por el suministro de sus garantías de acciones.[285] Estamos de acuerdo en que el criterio del "beneficio" podría aplicarse de este modo a las garantías de acciones suministradas por *IQ*. En consecuencia, en la medida en que las comisiones de *IQ* sean más favorables que las que cobrarían por operaciones comparables los garantes que operan en el mercado con la misma calificación crediticia de Quebec, puede considerarse que las garantías de acciones de *IQ* otorgan un "beneficio".

7.345 Tomamos nota del argumento del Brasil de que, aunque las comisiones de *IQ* sean iguales a las cobradas a los compradores de aeronaves regionales por garantes comerciales con calificación

---

[282] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 9.112.

[283] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 157.

[284] Por ejemplo, el Brasil afirma que, para demostrar que no existe "beneficio", el Canadá tendría que demostrar que las comisiones cobradas por *IQ* son iguales a las que se cobran a los adquirentes de aeronaves de transporte regional por las entidades comerciales garantes con calificación crediticia A+. El Canadá, por su parte (aunque rechazando el argumento del Brasil acerca de la carga de la prueba), afirma que no existe "beneficio" porque las comisiones anuales de las garantías de acciones que otorga *IQ* se basan en el mercado.

[285] Observamos que *IQ* afirma cobrar una comisión por gastos administrativos del [] por ciento pagadera de una vez y una comisión anual del [] por ciento sobre los compromisos efectivos que asume. Entendemos que el Brasil no plantea ninguna alegación respecto de la primera comisión por gastos administrativos y que su alegación se refiere únicamente a la comisión anual supuestamente cobrada por *IQ*.

crediticia A+, conforme al párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC seguiría existiendo un "beneficio" mientras hubiese una diferencia entre la cantidad pagada por el comprador que emplea una garantía de acciones de *IQ* y la que habría pagado por la obtención de capital sin la garantía de acciones de *IQ*. El Canadá pone en tela de juicio la pertinencia del párrafo c) del artículo 14 a este respecto, pues esa disposición se refiere al "beneficio" en el contexto de las garantías crediticias y no de las garantías de acciones. A nuestro juicio, aunque el párrafo c) del artículo 14 se refiere expresamente al "beneficio" en relación con las garantías crediticias, pueden existir suficientes similitudes entre el funcionamiento de las garantías crediticias y las garantías de acciones para que resulte apropiado apoyarse en el párrafo c) del artículo 14 a los efectos de establecer la existencia de un "beneficio" en relación con las garantías de acciones en determinadas circunstancias. De este modo, podría surgir un "beneficio" cuando existe una diferencia entre el costo con y sin la garantía de acciones de *IQ* en la medida en que tal diferencia no esté cubierta por las comisiones que *IQ* cobra por esa garantía. A nuestro juicio, puede afirmarse que tal diferencia de costos no estaría cubierta por las comisiones de *IQ* si se determina que éstas no se basan en el mercado.

iii) Carga de la prueba

7.346 Tras haber establecido el criterio adecuado que corresponde aplicar al "beneficio" respecto de las garantías de acciones de *IQ*, consideramos importante aclarar cuál es la parte sobre la cual recae la carga de la prueba a ese respecto. El Brasil sostiene que la carga de la prueba recae sobre el Canadá en cuanto a acreditar que las garantías de acciones suministradas por *IQ* no otorgan un "beneficio" (probando que las comisiones de *IQ* son iguales a las que cobran a los compradores de aeronaves regionales los garantes comerciales con calificación crediticia A+). El Canadá sostiene que recae en el Brasil la carga de probar que las garantías de acciones de *IQ* otorgan un beneficio.

7.347 Actualmente está firmemente establecido que la carga de la prueba recae inicialmente en la parte reclamante, que debe acreditar *prima facie* la incompatibilidad con determinada disposición. La carga de la prueba se desplaza después al demandado, que debe contrarrestar o refutar la incompatibilidad alegada.[286] Por lo tanto, para demostrar que las garantías de acciones de *IQ* otorgan un "beneficio", la carga de la prueba recae inicialmente en el Brasil, como demandante, en cuanto a demostrar que cualquier comisión cobrada por *IQ* es más favorable que la que se cobraría en el mercado por los garantes de acciones. En consecuencia, desestimamos el argumento del Brasil según el cual, para demostrar que no existe ningún "beneficio", el Canadá tendría que demostrar inicialmente que las comisiones de *IQ* son iguales a las cobradas a los compradores de aeronaves regionales por los garantes comerciales con calificación crediticia A+.

iv) Aplicación del criterio del "beneficio" a determinadas operaciones de IQ

7.348 Habremos de determinar ahora si el Brasil ha acreditado o no que algunas de las garantías de acciones suministradas por *IQ* otorgaron un "beneficio". A este respecto tomamos nota de los argumentos del Brasil según los cuales las garantías de acciones de *IQ* otorgan un "beneficio" porque se suministran gratuitamente o porque las comisiones cobradas por *IQ* son inferiores a las del mercado.

Operaciones sin cobro de comisión

7.349 En su declaración oral en la segunda reunión sustantiva del Grupo Especial con las partes, el Brasil alegó que *IQ* había suministrado garantías sin cobrar ninguna comisión, "[c]omo habrá de

[286] *Véase Comunidades Europeas - Hormonas*, informe del Órgano de Apelación, nota 45, *supra*.

mostrarlo el Brasil más adelante en el análisis de determinadas operaciones".[287] El Brasil no indicó precisamente cuáles eran las operaciones concretas a que se refería a este respecto. Hemos examinado cuidadosamente el resto de la declaración oral del Brasil y consideramos que la única parte que podría interpretarse como una alegación de que *IQ* suministraba garantía de acciones en forma gratuita es [], referente a la operación []. Como el Brasil no identificó claramente ninguna otra operación en que *IQ*, supuestamente, hubiera proporcionado garantías de acciones sin cobrar comisión alguna, habremos de tratar el argumento del Brasil (de que *IQ* suministra garantías de acciones en forma gratuita) examinando si *IQ* cobró o no comisión a [] por su garantía de acciones.[288, 289]

7.350 El Brasil alega que, según el resumen de la operación que presentó el Canadá, *IQ* suministró [] tanto una garantía de acciones como []. Según el Brasil, "la comisión de la garantía suministrada

---

[287] Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 23 (anexo A-12).

[288] En su comunicación escrita de 20 de agosto de 2001, el Brasil afirma que en las operaciones respecto de las cuales el Canadá ha presentado pruebas de la existencia de una comisión sólo ha acreditado la comisión inicial de [] puntos básicos para gastos administrativos y no la comisión anual de [] puntos básicos que el Canadá alega haber cobrado también (*véanse* las observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-16)). [].

[289] Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 110 (anexo A-12). En el párrafo 106 de esa comunicación, el Brasil afirma que las pruebas presentadas por el Canadá indican que *IQ* también suministró [], además de la garantía de acciones. En el párrafo 61 de sus observaciones de 20 de agosto de 2001 sobre la comunicación del Canadá de 13 de agosto de 2001, el Brasil observa que el Canadá no niega el suministro [] (*véanse* las observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas y preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión (anexo A-16)). Si bien aceptamos que las pruebas documentales presentadas por el Canadá parecen indicar la existencia de [], el Brasil no ha procurado acreditar que esa [] constituyera una subvención. Por lo tanto, aunque efectivamente *IQ* haya suministrado [], no tenemos fundamento alguno que nos permita hacer una constatación contraria a esa []. El Brasil ha pedido que se hiciera una inferencia desfavorable acerca del apoyo prestado por *IQ* a determinadas empresas de transporte aéreo (entre ellas []) en términos más generales. Nos referiremos a esta cuestión más adelante.

El Brasil alega también que *IQ* suministró financiación a Midway, y que el Canadá no presentó información completa acerca de las condiciones del apoyo de *IQ* al capital de Midway. El Brasil, en consecuencia, pide que se haga una inferencia desfavorable respecto de esa garantía de acciones. El Canadá niega que *IQ* haya suministrado financiación a Midway y sugiere que el Brasil ha confundido la garantía de acciones con la financiación directa. Teniendo en cuenta la negativa del Canadá, y que en la Prueba documental CDA-61 no advertimos ningún elemento que indique la existencia de financiación suministrada por *IQ* a Midway, no encontramos fundamento alguno para la afirmación del Brasil de que *IQ* suministró financiación a Midway. Por otra parte, el Brasil no ha especificado por qué, a su juicio, el Canadá ha omitido presentar información completa acerca de la garantía de acciones suministrada por *IQ* a Midway. Por nuestra parte, no advertimos qué otra información debió haber presentado el Canadá. En consecuencia, desestimamos el pedido del Brasil de que se haga una inferencia desfavorable acerca de la garantía de acciones suministrada por *IQ* a Midway.

El Brasil ha pedido también que el Grupo Especial haga una inferencia desfavorable respecto de la garantía de acciones otorgada por *IQ* a ACA, alegando también en este caso que el Canadá no había presentado información completa acerca de las condiciones de esa operación. Suponemos que el Brasil se refiere a que la Prueba documental CDA-63 no identifica al acreedor que suministró la financiación de la deuda. Sin embargo, estimamos que el hecho de que el Canadá no haya revelado la identidad del acreedor del préstamo no tiene relación alguna con la compatibilidad de la garantía de acciones suministrada por *IQ* con el Acuerdo SMC. En consecuencia, desestimamos la solicitud del Brasil de que se haga una inferencia desfavorable respecto de la garantía de acciones otorgada por *IQ* a ACA.

por CQC -[] por ciento- parece haber estado [] de la operación. Según como se mire, por lo tanto, la garantía se suministró []. El Canadá no responde a este argumento.

7.351 Los materiales documentales referentes a la operación de [] figuran en la Prueba documental CDA-77.[290] En un cuadro que presenta los detalles de la operación se establece una comisión anual del [] por ciento. [].[291] No nos ofrece dudas -y el Canadá no ha alegado lo contrario- que en el mercado no habría podido obtenerse una garantía de acciones []. Como la garantía de acciones proporcionada por *IQ* a [] se suministró, en consecuencia, en condiciones más favorables que las que [] podría haber obtenido en el mercado, constatamos que la garantía de acciones proporcionada por *IQ* a [] otorga un "beneficio".

Comisiones inferiores a las del mercado

7.352 El Brasil afirma que las comisiones anuales de *IQ* son inferiores a las del mercado porque se cobran uniformemente, al [] por ciento, cualquiera que sea la calificación crediticia de la empresa de transporte aéreo interesada.

7.353 El Canadá discrepa basándose en []. Según el Canadá, el riesgo que representa el eventual incumplimiento de determinada empresa de transporte aéreo compradora está [] en gran medida []. El Canadá sostiene que, [], resulta perfectamente apropiado que la comisión cobrada a los distintos compradores sea la misma.

7.354 El Brasil opone dos argumentos. En primer lugar, afirma que es muy posible que las contragarantías de Bombardier reduzcan el riesgo de *IQ*, pero se conciertan entre Bombardier e *IQ* y no entre Bombardier y el comprador. []. En segundo lugar, el Brasil afirma que []. De este modo, el riesgo que asume *IQ* no se reduce respecto del restante [] por ciento (o [] por ciento) de su garantía.

7.355 En apoyo de su argumento de que las comisiones uniformes son necesariamente inferiores a las de mercado, el Brasil afirma que "[e]n el mercado, ningún garante cobraría la misma comisión a asegurados que tienen calificaciones crediticias de enorme diferencia".[292] Aunque estamos de acuerdo en que en el mercado se cobrarían normalmente comisiones distintas por garantías de acciones a los clientes que tienen diferente calificación crediticia, en conformidad con el distinto grado de riesgo, teóricamente es posible que se establezca una comisión uniforme de tal modo que cubra el riesgo derivado del suministro de garantía de acciones a clientes que tienen la calificación crediticia más baja. Por ejemplo, si las empresas del mercado cobran normalmente una comisión del 2 por ciento a los clientes con calificación crediticia CCC, y una comisión del 0,25 por ciento a los que tienen una calificación AAA+, el cobro de una comisión uniforme del 2 por ciento no indica necesariamente la existencia de un "beneficio", sino que en realidad se cobraría una comisión "de mercado" a los clientes con calificación CCC y una comisión superior a la del mercado a los que tienen

[290] El Canadá presentó al comienzo detalles de la primera aprobación de la garantía de acciones otorgada por *IQ* a [] en la Prueba documental CDA-64. Más tarde, informó al Grupo Especial de que esa primera aprobación no correspondía a las condiciones definitivas de la oferta de *IQ*, que se presentaron entonces en la Prueba documental CDA-77.

[291] Al responder a la pregunta 47 del Grupo Especial, el Canadá afirmó que "*IQ* cobró comisiones por todas las operaciones en que participó, y estableció comisiones en todas las ofertas de financiación que hizo" (respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9)). [].

[292] Declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial, párrafo 23 (anexo A-12).

calificación AAA+. Por esta razón no nos es posible aceptar el argumento del Brasil según el cual las comisiones uniformes son necesariamente inferiores a las del mercado.

7.356 El Brasil podría haber tratado de acreditar la existencia de un "beneficio" presentando pruebas de que el cobro de una comisión uniforme del [] por ciento (sobre el riesgo asumido por *IQ* respecto del [] por ciento restante) no basta para cubrir los riesgos de *IQ* cuando suministra garantías de acciones a empresas de transporte aéreo con las calificaciones crediticias más bajas. El Brasil podría haberlo hecho, por ejemplo, con la asistencia de las dos instituciones financieras que suministraron las cartas de la Prueba documental BRA-50. Ambas instituciones afirmaron que el suministro de garantías de acciones del tipo ofrecido por *IQ* sería antieconómico. Para hacer tales afirmaciones, esas instituciones presumiblemente habrían hecho una estimación preliminar de la comisión que tendría que cobrarse para suministrar esas garantías de acciones. Esa estimación preliminar podría haber sido útil para evaluar si la comisión uniforme del [] por ciento cobrada por *IQ* basta o no para cubrir el riesgo derivado del suministro de garantías de acciones a empresas de transporte aéreo con las calificaciones crediticias mas bajas. Pero el Brasil no presentó ninguna prueba de esa clase. Señalamos que no aceptamos el argumento del Canadá de que las [] eliminan totalmente el riesgo para *IQ*. Por lo tanto, para ofrecer esas garantías en condiciones de mercado, *IQ* tendría que interesarse todavía por la calificación crediticia de los beneficiarios de sus garantías. No obstante, parece claro que la existencia de [] haría posible que *IQ* (o un banco comercial o asegurador) cobrara una comisión mucho más baja (sobre la base de consideraciones de mercado) que sin esa acumulación de garantías. En tales condiciones, no podemos llegar a la conclusión de que la comisión uniforme cobrada por *IQ* es necesariamente inferior a la comisión de mercado para los beneficiarios con las calificaciones crediticias más bajas. Para ello necesitaríamos alguna prueba acerca de las comisiones de mercado correspondientes a estas garantías u otras similares, de la que no disponemos.

7.357 En vista de lo anterior, constatamos que el Brasil no ha acreditado sus alegaciones de que las garantías de acciones suministradas por *IQ* mediante comisiones otorguen un "beneficio" y que el cobro de una comisión uniforme por las garantías de acciones suministradas por *IQ* otorgue necesariamente un "beneficio".

Conclusión

7.358 En conclusión, recordamos nuestra constatación de que la garantía de acciones suministrada por *IQ* a Air Nostrum otorgó un "beneficio" y, en consecuencia, constituyó una subvención. Recordamos también nuestra constatación de que el Brasil no acreditó que las restantes garantías de acciones suministradas por *IQ* otorguen un "beneficio", y en consecuencia desestimamos la alegación del Brasil contra esas otras garantías de acciones de *IQ*. Para determinar si la garantía de acciones otorgada por *IQ* a [] es o no una subvención prohibida a la exportación, debemos examinar ahora si está o no "supeditada ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

3. ¿Están las garantías de acciones suministradas por *IQ* "supeditadas ... a los resultados de exportación"?

a) Argumentos de las partes

7.359 El Brasil afirma que las garantías de acciones de *IQ* de que se trata están "supeditadas ... a los resultados de exportación", tanto *de jure* como *de facto*. Con respecto a la supeditación *de jure*, el Brasil se apoya en los argumentos que presentó en respaldo de su alegación de que el programa *IQ*, "en sí mismo", está "supeditado ... a los resultados de exportación".[293] Para ello el Brasil cita el

[293] Segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 148 (anexo A-10).

artículo 25 de la Ley sobre *IQ*, que especifica las "actividades de exportación" como uno de los cometidos de *IQ*. El Brasil menciona también los Decretos 572-2000 y 841-2000 sobre *IQ*. Señala que el primero de ellos faculta a *IQ* a prestar apoyo financiero para proyectos de inversión o proyectos de exportación, incluyendo la venta de mercancías fuera de Quebec, y que el segundo le otorga la facultad de apoyar proyectos de desarrollo de mercados, incluyendo proyectos destinados en última instancia a la venta de mercancías fuera de Quebec.

7.360 Con respecto a la supeditación *de facto* a las exportaciones, el Brasil se apoya en las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero*.[294] El Brasil cita el párrafo 9.67 del informe del Grupo Especial para alegar que la conciencia de un Miembro de que su mercado interno es demasiado pequeño para absorber la producción nacional de un producto subvencionado indica que la subvención se otorga con la condición de que el producto se exporte. A este respecto, el Brasil observa que un [] por ciento de las aeronaves de transporte regional de Bombardier se han vendido fuera del Canadá, y que el [] por ciento de las operaciones sobre aeronaves de transporte regional realizadas con apoyo de *IQ* se destinaban a la exportación fuera del Canadá.[295]

7.361 El Brasil también sostiene que el Canadá no presentó cierta documentación pedida por el Grupo Especial que habría indicado si las garantías de acciones suministradas por *IQ* discutidas en este asunto estaban o no supeditadas a la exportación. El Brasil sostiene que la omisión por el Canadá de presentar esa documentación debe llevar al Grupo Especial a extraer inferencias desfavorables acerca de la supeditación a los resultados de exportación en el caso de esas garantías de acciones suministradas por *IQ*.

7.362 El Canadá niega que ninguna de las garantías de acciones suministradas por *IQ* que están en discusión estuviera "condicionada ... a los resultados de exportación". Al responder a los argumentos del Brasil sobre una supeditación *de jure* a la exportación, el Canadá afirma que el fundamento legal de la financiación suministrada por *IQ* para las ventas de aeronaves es el artículo 28 de la Ley sobre *IQ*, y no el artículo 25. El Canadá afirma que el artículo 28 se utiliza para diversos tipos de proyectos, con independencia de que ofrezcan o no posibilidades de exportación. El Canadá afirma también que los Decretos 572-2000 y 841-2000 no tienen nada que ver con la financiación de ventas de aeronaves y no se utilizan con ese fin. De cualquier modo, el Canadá afirma que el término "exportación", utilizado en el Decreto 572-2000, se refiere a la venta de bienes fuera de Quebec y no fuera del Canadá.

7.363 Con respecto a la alegación del Brasil sobre una supeditación *de facto* a los resultados de exportación, el Canadá afirma que la referencia del Brasil a las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero* es inexacta y al mismo tiempo está tomada fuera de su contexto. En particular, el Canadá considera que el Brasil da por supuesto erróneamente que el Grupo Especial del asunto *Australia - Cuero* consideró que el hecho de que un Miembro fuera consciente de que su mercado no podía absorber la producción nacional bastaba para probar una supeditación *de facto* a los resultados de exportación. En realidad, según alega el Canadá, en ese asunto la subvención estaba condicionada en parte a objetivos en materia de ventas. Como el Gobierno de Australia era consciente de que el beneficiario de la subvención tendría que mantener o acrecentar sus exportaciones para poder alcanzar esas metas en materia de ventas, el Grupo Especial consideró que los objetivos en materia de ventas eran en los hechos objetivos referentes a resultados de exportación.

---

[294] *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles*, informe del Grupo Especial, WT/DS126/R, adoptado el 16 de junio de 1999.

[295] *Véanse* las respuestas del Canadá a las preguntas 19 y 20 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7).

El Canadá también menciona los procedimientos del asunto *Canadá - Aeronaves*, en que el Órgano de Apelación constató que no basta, para el demandante que alega una supeditación *de facto* a la exportación, con "demostrar únicamente que el gobierno que otorgó la subvención *previó* que daría lugar a exportaciones".[296]

7.364 Con respecto al pedido del Brasil de que se haga una inferencia desfavorable, el Canadá afirma que, en toda la medida de su conocimiento, ha presentado la totalidad de la documentación existente acerca del examen de las operaciones de garantía de acciones realizadas por *IQ*.

b) Evaluación por el Grupo Especial

7.365 Comenzaremos por referirnos a la alegación del Brasil de que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata están "supeditadas *de jure* a los resultados de exportación". A ese respecto nos orienta la constatación del Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Automóviles*, de que "una subvención está supeditada '*de jure*' a los resultados de exportación cuando puede demostrarse la existencia de esa condición a partir de los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal que establezca la medida".[297] Además, en el asunto *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación declaró que "el sentido corriente de 'supeditadas' es 'condicionadas a' o 'dependientes para su existencia de algo'".[298]

7.366 El Brasil afirma que la supeditación *de jure* a los resultados de exportación, en las garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata, resulta del artículo 25 de la *Ley sobre IQ* y los Decretos 572-2000 y 841.2000. En primer lugar tomamos nota de la afirmación del Canadá de que el fundamento jurídico de las garantías de que se trata era, en realidad, el artículo 28 de la *Ley sobre IQ* y no el artículo 25, como alegó inicialmente el Brasil. El Brasil parece haber aceptado que "las garantías de *IQ* a compradores de aeronaves de transporte regional se otorgaron en virtud del [artículo] 28" de la *Ley sobre IQ*.[299] El artículo 28 de la *Ley sobre IQ* dispone lo siguiente:

> Cuando un proyecto tenga gran importancia económica para Quebec, el Gobierno podría encomendar [a *IQ*] que otorgue y administre la asistencia determinada por el Gobierno para facilitar la realización del proyecto. El mandato podrá autorizar al organismo a fijar las condiciones de la asistencia.

7.367 No advertimos ningún elemento en el texto del artículo 28 de la *Ley sobre IQ* que indique que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* sobre la base de esta disposición estén supeditadas *de jure* a los resultados de exportación. Tampoco el Brasil ha alegado que el artículo 28 de la *Ley sobre IQ* demuestre una supeditación a los resultados de exportación.[300, 301]

---

[296] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 171 (las cursivas figuran en el original).

[297] *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil* ("*Canadá - Automóviles*"), informe del Órgano de Apelación, WT/DS139/AB/R-WT/DS142/AB/R, adoptado el 19 de junio de 2000, párrafo 100.

[298] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 166.

[299] *Véase* la segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 120 (anexo A-10).

[300] El Brasil se apoya en el artículo 25 de la Ley sobre *IQ* para acreditar la supeditación *de jure* a los resultados de exportación respecto de las garantías de acciones otorgadas por *IQ*. El artículo 25 establece el "cometido" de *IQ*. Aunque las garantías de acciones de *IQ* se suministraran sobre la base del artículo 25, no consideramos que éste determine necesariamente que tales garantías están supeditadas *de jure* a los resultados

7.368 Con respecto a los Decretos 572-2000 y 841-2000, observamos que estos instrumentos jurídicos entraron en vigor en junio de 2000. Con excepción de la operación relativa a Air Wisconsin, todas las garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata fueron suministradas antes de junio de 2000. Además, el propio Brasil ha afirmado que el fundamento legal de la garantía de acciones por *IQ* a Air Wisconsin era el Decreto 1488-2000[302], y no el Decreto 572-2000 ni el Decreto 841-2000. Puesto que ninguna de las garantías de acciones otorgadas por *IQ* se suministró sobre la base de los Decretos 572-2000 ni 841-2000, la redacción de esos instrumentos no puede determinar que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* estén supeditadas *de jure* a la exportación.[303]

7.369 Por estos fundamentos, constatamos que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata no están "supeditadas *de jure* a los resultados de exportación".

7.370 Al referirnos a la alegación del Brasil sobre la supeditación *de facto* a los resultados de exportación, nos orientará la nota 4 del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, conforme a la cual una subvención está "supeditada ... *de facto* a los resultados de exportación"

> cuando los hechos demuestran que la concesión de una subvención, aun sin haberse supeditado *de jure* a los resultados de exportación, está de hecho vinculada a las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos. El mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de esta disposición.

7.371 La alegación del Brasil sobre la supeditación de facto a los resultados de exportación se basa en su interpretación de las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero*. Ese Grupo Especial constató lo siguiente:

---

de exportación. El Brasil se ha apoyado en la parte del cometido de *IQ* referente al "[c]recimiento de las empresas", mencionado en el artículo 25 con inclusión de las "actividades de exportación". Sin constatar que esta parte del cometido de *IQ* demuestre una supeditación *de jure* a la exportación, observamos que el cometido de *IQ* que se establece en el artículo 25 también incluye, por ejemplo, el "[a]poyo a las empresas", en virtud del cual *IQ* "se esforzará también por retener las inversiones actuales en Quebec suministrando apoyo a las empresas establecidas en Quebec que demuestren dinamismo o posibilidades especiales". A nuestro juicio no existe ningún elemento en esta última descripción del cometido de *IQ* que indique supeditación a los resultados de exportación. Además, aunque las garantías de *IQ* de que se trata se suministrasen sobre la base del artículo 25, nada indica que se proporcionen necesariamente como parte del "[c]recimiento de las empresas" y no del "[a]poyo a las empresas". Ya hemos establecido nuestra opinión de que la parte del cometido de *IQ* referente al "apoyo a las empresas" no sugiere una supeditación a la exportación. En consecuencia, aunque fuera el artículo 25 el fundamento legal de las garantías de *IQ* de que se trata, ese hecho por sí solo no significaría necesariamente que las garantías estuvieran supeditadas *de jure* a la exportación.

[301] En la medida en que el párrafo 131 del informe del Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Automóviles* (sobre el empleo de productos nacionales con preferencia a los importados) exige un examen del funcionamiento real de una ley para determinar si existe o no supeditación *de jure* a la exportación, observamos que no hemos encontrado ningún aspecto en el funcionamiento de la Ley sobre *IQ*, en operaciones determinadas, que sugiera la supeditación a la exportación (*véanse infra* nuestras constataciones sobre la supeditación *de facto* a la exportación).

[302] *Véase* la segunda comunicación escrita del Brasil, párrafos 110 y 118 (anexo A-10).

[303] En el contexto de la alegación del Brasil contra el programa *IQ* "en sí mismo", las partes discreparon acerca de si los Decretos 572-2000 y 841-2000 podían o no utilizarse para suministrar apoyo de *IQ* a operaciones sobre aeronaves de transporte regional. Como esos dos Decretos no son pertinentes respecto de las garantías de que se trata, no estimamos necesario dilucidar esa cuestión.

> 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, y las inversiones de capital requeridas, que habían de destinarse específicamente a operaciones relacionadas con el cuero para automóviles.* En consecuencia, llegamos a la conclusión de que Howe, para aumentar sus ventas de manera que pudiera alcanzar los resultados fijados como objetivo en materia de ventas en el contrato de donación (los objetivos provisionales y el objetivo global), tendría necesariamente que haber continuado y probablemente aumentado sus exportaciones. Cuando se concertó el contrato, el Gobierno australiano sabía que existía esa necesidad y, por consiguiente, previó que Howe continuaría y posiblemente aumentaría sus exportaciones. A nuestro juicio, estos hechos convierten efectivamente los objetivos consistentes en resultados en materia de ventas en objetivos consistentes en resultados en materia de exportación. Así pues, consideramos que los resultados previstos en la esfera de la exportación de Howe eran una de las condiciones para que se otorgasen las subvenciones. Australia argumenta que esta consideración llevaría a penalizar a las economías pequeñas, en las que las empresas dependen frecuentemente de las exportaciones para alcanzar unos niveles económicos racionales de producción. No obstante, en las circunstancias específicas de este asunto, estimamos que esa consideración es una prueba convincente de los estrechos vínculos existentes entre las exportaciones previstas y la concesión de las subvenciones.[304] (* no se reproduce la nota de pie de página)

7.372 En consecuencia, según el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero*, en determinadas circunstancias (por ejemplo, ante la presencia de objetivos en materia de exportación), la conciencia de un Miembro de que su mercado interno es demasiado pequeño para absorber la producción nacional de un producto subvencionado puede indicar que se otorga una subvención supeditada a que el producto se exporte. A este respecto observamos que *IQ* muy probablemente tenía conciencia de que el mercado interno del Canadá era demasiado pequeño para absorber la producción de Bombardier, porque el [] por ciento de las aeronaves de transporte regional de Bombardier se habían vendido fuera del Canadá y el [] por ciento de las operaciones sobre aeronaves de transporte regional que habían recibido el apoyo de *IQ* se habían destinado a la exportación fuera del Canadá.

7.373 Sin embargo, en el asunto *Canadá - Aeronaves* el Órgano de Apelación declaró lo siguiente:

> 169. ... el cumplimiento del criterio para la determinación de la supeditación *de facto* a la exportación establecido en la nota 4 requiere que se prueben tres elementos sustantivos distintos: en primer lugar, la "*concesión* de una subvención"; en segundo lugar, que ésta "está […] *vinculada* a […]"; y en tercer lugar, "las exportaciones o los ingresos de exportación reales o previstos". (sin cursivas en el original) Examinaremos sucesivamente cada uno de estos elementos.
>
> 170. El primer elemento del criterio para la determinación de la supeditación *de facto* a la exportación es la "*concesión* de una subvención". A nuestro juicio, la investigación inicial debe ocuparse de si la *autoridad otorgante* impuso una condición basada en los resultados de exportación al conceder la subvención. ...

[304] *Australia - Cuero*, informe del Grupo Especial, nota 294, *supra*, párrafo 9.67.

> 171. El segundo elemento sustantivo que figura en la nota 4 se refleja en la expresión "vinculada a". El sentido corriente de esta expresión confirma la vinculación de la supeditación con la condicionalidad en el párrafo 1 a) del artículo 3. Entre los numerosos significados del verbo "tie" (vincular), creemos que, en este caso, dado que la palabra "vinculada" va inmediatamente seguida por la palabra "a" en la nota 4, el sentido corriente pertinente debe ser limitar o restringir mediante condiciones.* Por lo tanto, este elemento de la norma establecida en la nota 4 pone de relieve que debe demostrarse la existencia de una relación de condicionalidad o dependencia. El segundo elemento sustantivo se sitúa en el núcleo mismo del criterio jurídico contenido en la nota 4 y no puede dejarse de lado. En cualquier asunto determinado, es necesario que los hechos "demuestren" que la concesión de una subvención está *vinculada a* o *supeditada a* exportaciones reales o previstas.* *No* basta con demostrar únicamente que el gobierno que otorgó la subvención *previó* que daría lugar a exportaciones. La prohibición contenida en el párrafo 1 a) del artículo 3 se aplica a las subvenciones que están *supeditadas* a los resultados de exportación.
>
> 172. Pasamos ahora al tercer elemento sustantivo a que se hace referencia en la nota 4. Según el diccionario, el sentido de la palabra "anticipated" (previsto) es "esperado".* Sin embargo, la utilización de esta palabra *no* convierte el criterio de la supeditación *de facto* en un criterio aplicado simplemente para evaluar las expectativas de exportación que tenga la autoridad otorgante. Si las exportaciones fueron previstas o esperadas debe deducirse de un examen de los elementos de prueba objetivos, que es totalmente independiente del examen de si una subvención está "vinculada a" exportaciones reales o previstas y no debe confundirse con éste. Una subvención puede muy bien otorgarse sabiendo o previendo que dará lugar a exportaciones. Sin embargo, esto no basta por sí solo porque por sí solo no es prueba de que la concesión de la subvención esté *vinculada a* la previsión de la exportación.
>
> 173. Existe una relación lógica entre la segunda frase de la nota 4 y el requisito de "vinculada a" contenido en la primera frase de esa nota. La segunda frase impide que los grupos especiales constaten la supeditación *de facto* a la exportación por la única razón de que la subvención "sea otorgada a empresas que exporten". A nuestro juicio, saber simplemente que las ventas de un receptor están orientadas a la exportación no demuestra, sin más, que la concesión de una subvención esté *vinculada a* exportaciones reales o previstas. Por lo tanto, la segunda frase de la nota 4 es una expresión específica de la prescripción contenida en la primera frase, según la cual es necesario demostrar que se cumple el requisito expresado con la expresión "vinculada a". Estamos de acuerdo con el Grupo Especial en que, con arreglo a esa segunda frase, la orientación a la exportación de un receptor puede tenerse en cuenta como *un* hecho pertinente, siempre que sea uno de varios hechos considerados y no el único hecho en que se apoye una constatación. (*no se reproduce la nota de pie de página)

7.374 De este modo, aunque un Miembro prevea que el otorgamiento de una subvención dará lugar a exportaciones (por ejemplo, por la orientación del beneficiario a la exportación), el Órgano de Apelación ha aclarado que tal previsión "por sí sola no es prueba de que la concesión de la subvención esté *vinculada a* la previsión de exportación" en el sentido de la nota 4 del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.375 Al confirmar las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*, el Órgano de Apelación observó lo siguiente:

> el Grupo Especial tomó en consideración 16 elementos de hecho distintos, relativos a cuestiones diversas, entre ellos: la exposición por el TPC de sus objetivos generales; los tipos de información que deben hacerse constar en las solicitudes de financiación del TPC; las consideraciones, o los criterios que deben cumplir los solicitantes para acogerse al programa, en que se basa el TPC para decidir si debe conceder asistencia; los factores que han de identificar los funcionarios del TPC al formular recomendaciones sobre las solicitudes de financiación; el historial del TPC en lo que se refiere a la financiación en la esfera de la exportación, en general, y en el sector aeroespacial y de defensa, en particular; la cercanía a la etapa del mercado de exportación de los proyectos financiados; la importancia de las ventas de exportación previstas por los solicitantes para las decisiones del TPC en materia de financiación; y la orientación a la exportación de las empresas o la rama de producción que reciben ayuda.[305]

7.376 En términos generales, varios de los factores señalados por el Órgano de Apelación pueden ser pertinentes en este caso, en particular respecto de los "objetivos generales de *IQ*"[306]: el "historial" de *IQ* "en lo que se refiere a la financiación en la esfera de la exportación", "la cercanía a la etapa del mercado de exportación de los proyectos financiados" y "la orientación a la exportación de las empresas o la rama de producción que reciben ayuda". Al examinar "la cercanía a la etapa del mercado de exportación de los proyectos financiados", tomamos nota de la declaración del Órgano de Apelación de que "[s]i un grupo especial tiene en cuenta este factor, debe tratarlo con considerable precaución. A nuestro juicio, la mera presencia o ausencia de este factor en un caso determinado no establece la presunción de que una subvención esté o no supeditada *de facto* a los resultados de exportación".[307] Al examinar "la orientación a la exportación de las empresas o la rama de producción que reciben ayuda", recordamos la constatación del Órgano de Apelación de que la conciencia que tenga un Miembro de que el otorgamiento de una subvención puede generar exportaciones -por ejemplo, por la orientación a la exportación de la empresa o la rama de producción que la recibe- "por sí sola no es prueba de que la concesión de la subvención esté *vinculada a* la previsión de exportación" en el sentido de la nota 4 del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.377 Con respecto a los "objetivos generales" de *IQ*, y su "historial en lo que se refiere a la financiación en la esfera de la exportación", vemos importantes diferencias entre el funcionamiento del programa del TPC y el funcionamiento del programa *IQ*. En particular, observamos que el personal del TPC estaba obligado a concentrar su atención en el volumen de las ventas de exportación que resultarían directamente del proyecto. No existe prueba alguna que indique que ocurriese tal cosa respecto de la ayuda prestada por *IQ*. Además, los planes de actividades del TPC registraban la proporción de los ingresos de la industria aeroespacial y de defensa imputables a exportaciones. Una vez más, nada indica que *IQ* concentrara su atención en la proporción de ingresos imputables a las exportaciones. Por otra parte, mientras que en el informe anual del TPC de 1996-1997 se indica que "las 12 empresas de mayor importancia [de los sectores aeroespacial y de defensa] absorben la mayor parte de las actividades de investigación y desarrollo y de las ventas, de las cuales se exporta el 80 por ciento"[308], sólo un [] por ciento de la ayuda total de *IQ* se ha referido directa o indirectamente a

---

[305] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 175.

[306] Señalamos que una parte del cometido de *IQ* consiste en "participar en el crecimiento de las empresas, en particular facilitando actividades de investigación y desarrollo y de exportación" (artículo 25 de la *Ley sobre IQ* (Prueba documental BRA-18)).

[307] *Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 174.

[308] *Canadá - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, nota 35, *supra*, párrafo 9.340.

aeronaves de transporte regional Bombardier (que se exportaron totalmente fuera del Canadá).[309] En otras palabras: mientras que el TPC funcionaba en forma que indica que su apoyo estaba "vinculado a" las exportaciones previstas, no existen en el expediente elementos de juicio que indiquen que *IQ* funcionara de manera similar.

7.378 A la luz de lo anterior, no estamos convencidos de que las garantías de acciones otorgadas por *IQ* estén supeditadas *de facto* a la exportación.[310]

7.379 El Brasil también ha pedido que el Grupo Especial hiciera una inferencia desfavorable derivada de la supuesta supeditación a los resultados de exportación de las garantías de acciones otorgadas por *IQ* que se discuten. La solicitud del Brasil se basa en la supuesta omisión del Canadá en cuanto a presentar toda la documentación pedida por el Grupo Especial en su pregunta 14 dirigida al Canadá, de fecha 29 de junio de 2001. La pregunta 14 dice así:

> El Brasil, en los párrafos 90 y 91 de su primera comunicación escrita, ha señalado diversas operaciones de *IQ*. El Canadá no ha negado la participación de *IQ* en ninguna de ellas. Sírvanse facilitar detalles completos sobre las condiciones de esas operaciones. Sírvanse facilitar también toda la documentación referente al examen de esas operaciones por *IQ*. Sírvanse indicar también la calificación crediticia de las respectivas empresas de transporte aéreo en la época de esas operaciones.

7.380 En su respuesta a la pregunta 14, el Canadá afirmó que *IQ* sólo había tenido participación en relación con dos de los clientes de Bombardier identificados por el Brasil en su primera comunicación escrita. El Canadá informó al Grupo Especial de otras tres empresas de transporte aéreo, no señaladas por el Brasil, a las que *IQ* había suministrado garantías de acciones. El Canadá, aunque proporcionó detalles de las condiciones de estas operaciones de *IQ*, no presentó ninguna "documentación referente al examen de esas operaciones por *IQ*". En consecuencia, el 20 de julio de 2001 dirigimos al Canadá la siguiente pregunta 41:

> Sírvanse facilitar la documentación solicitada en la pregunta 14 del Grupo Especial, en particular respecto de las comisiones de garantía respectivas, [], o explicar las razones que impiden disponer de esa documentación.
>
> Además, sírvanse facilitar toda la documentación referente al examen por *IQ* de las operaciones con Air Littoral, Atlantic Coast Airlines y Air Nostrum que se mencionan en la respuesta del Canadá a la pregunta 14 del Grupo Especial.

7.381 En su respuesta a nuestra pregunta 41, el Canadá presentó documentación probatoria acerca del examen por *IQ* de las operaciones correspondientes. Más tarde, al responder a la pregunta 71 del Grupo Especial, el Canadá nos informó de que la documentación que había presentado respecto de la garantía de acciones de *IQ* a Air Nostrum no correspondía a las condiciones definitivas de esa garantía. En consecuencia, presentó documentos relativos a las condiciones definitivas, pidiendo disculpas por el "error" y manifestando que "no había tenido conocimiento anteriormente de la existencia del segundo juego de documentos correspondientes a esa operación". Al responder a la pregunta 72 del Grupo Especial, el Canadá afirmó que "[e]n toda la medida de su conocimiento, ha

---

[309] *Véase* la respuesta del Canadá a las preguntas 18 y 19 del Grupo Especial, respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7).

[310] Recordamos que, conforme a la nota 4 del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC, "[e]l mero hecho de que una subvención sea otorgada a empresas que exporten no será razón suficiente para considerarla subvención a la exportación en el sentido de esta disposición".

presentado la totalidad de la documentación existente acerca del examen de las operaciones de garantía de acciones realizadas por *IQ*".

7.382 El Brasil presentó las siguientes observaciones a la respuesta del Canadá a la pregunta 72 del Grupo Especial:

> 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 [].
>
> 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 indicados en la Prueba documental [CDA]-64 se modificaron. []
>
> 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.

7.383 Entendemos que el pedido del Brasil de una inferencia desfavorable se basa en dos consideraciones. *En primer lugar*, que el Canadá omitió revelar el suministro de financiación por *IQ* para Air Nostrum. *En segundo lugar*, debido a dudas acerca de si el Canadá ha presentado las recomendaciones definitivas sobre las garantías de acciones a Mesa Air Group, Midway, Air Littoral, ACA y Air Nostrum.

7.384 Con respecto al primer punto, observamos que la solicitud que formulamos al Canadá en nuestra pregunta 14 y que repetimos en la pregunta 41 no incluía específicamente la financiación por *IQ*. Nuestras solicitudes mencionaban las operaciones de *IQ* señaladas por el Brasil en los párrafos 90 y 91 de su primera comunicación escrita, que sólo se referían a garantías de acciones. En consecuencia, aunque cabía esperar que el Canadá se mostraría mejor dispuesto[311], no estaba obligado a suministrar detalles sobre la financiación otorgada por *IQ* para responder cabalmente a las preguntas 14 y 41.[312] Por otra parte, entendemos que el Canadá no ha afirmado que *IQ* "solamente" suministró garantías a Air Nostrum. Si bien el Canadá manifestó que *IQ* había suministrado una garantía de acciones a Air Nostrum, no excluyó la posibilidad de que *IQ* hubiera prestado también otras formas de ayuda. La respuesta del Canadá a nuestras preguntas, que se basaban en la primera comunicación escrita del Brasil, tampoco en este caso le exigían revelar la existencia de financiación de *IQ* para Air Nostrum.

7.385 Con respecto al segundo punto, no estamos convencidos de que un "error" en que haya incurrido el Canadá acerca de las condiciones definitivas de la garantía de acciones otorgada a Air Nostrum por *IQ* deba llevarnos a poner en duda que el Canadá haya suministrado detalles de las condiciones definitivas de las garantías de acciones suministradas por *IQ* a Mesa Air Group, Midway, Air Littoral, ACA y Air Nostrum. El Canadá nos ha dado seguridades de que "[e]n toda la medida de su conocimiento, el Canadá ha presentado toda la documentación existente acerca del examen de esas operaciones por *IQ*". No advertimos fundamentos para poner en duda las seguridades dadas por el Canadá.

7.386 A la luz de lo anterior, no consideramos apropiado hacer la inferencia solicitada por el Brasil.

---

[311] A este respecto señalamos el párrafo 10 del artículo 3 del ESD, que impone a los Miembros de la OMC entablar el procedimiento de solución de diferencias "de buena fe y esforzándose por resolver [la diferencia]". Como ha declarado el Órgano de Apelación, "las normas de procedimiento del sistema de solución de diferencias de la OMC tienen por objeto promover, no el desarrollo de técnicas de litigio, sino simplemente la solución equitativa, rápida y eficaz de las diferencias comerciales" (*Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000, párrafo 166).

[312] En términos estrictos nuestro pedido de documentación se limitaba a las operaciones de *IQ* señaladas por el Brasil en su primera comunicación escrita. No obstante, al responder a nuestra pregunta el Canadá se refirió también a otras tres operaciones de *IQ* no señaladas por el Brasil en su primera comunicación escrita. Sin perjuicio de ello, deploramos que nos haya sido preciso dirigir al Canadá una segunda solicitud de material documental, a través de la pregunta 41 del Grupo Especial (*véanse* las respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión (anexo B-9)). El Canadá no ha ofrecido ninguna explicación de las razones por las que ese material documental, no presentado respecto de las operaciones indicadas por el Grupo Especial ni respecto de otras operaciones reveladas por el Canadá, no podía haberse incluido en su respuesta inicial a la pregunta 14 del Grupo Especial (*véanse* las respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su primera reunión (anexo B-7)). Sin embargo, consideramos apropiado que hayamos solicitado la documentación por segunda vez en lugar de rechazar simplemente la respuesta del Canadá por incompleta o inadecuada, como el Brasil parece sugerir que deberíamos haber hecho.

4. Conclusión

7.387 En conclusión, aunque constatamos que la garantía de acciones otorgada a [] por *IQ* es una subvención, constatamos que no está "supeditada" *de jure* ni *de facto* "a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC. En consecuencia, desestimamos la alegación del Brasil de que la garantía de acciones otorgada por *IQ* a [] es una subvención a las exportaciones prohibida.

7.388 Teniendo en cuenta que hemos constatado que las demás garantías de acciones otorgadas por *IQ* de que se trata no otorgan un "beneficio", desestimamos también las alegaciones del Brasil fundadas en el párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC contra esas medidas.

I. GARANTÍAS DE PRÉSTAMOS OTORGADAS POR *IQ*

7.389 El Brasil ha hecho alegaciones contra las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* a Mesa Air Group (septiembre de 1998 y diciembre de 1999) y a la EDC respecto de la operación de Air Wisconsin (diciembre de 2000).

a) Argumentos de las partes

7.390 El Brasil afirma que las garantías de préstamos están prohibidas en sí mismas por el punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación.[313] Una garantía de préstamo de *IQ* constituye una "contribución financiera" en el sentido de los incisos i) y iii) del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Una garantía de préstamo de *IQ* otorga un beneficio al reemplazar la calificación crediticia inferior del prestatario por una calificación superior de que goza el crédito oficial. La garantía de préstamo otorga un "beneficio" al permitir a la empresa de transporte aéreo obtener un préstamo sobre la base de la calificación crediticia del Gobierno de Quebec, que es de A+ o A2. Para demostrar que las garantías de préstamo de *IQ* de que se trata están "supeditadas ... a los resultados de exportación", el Brasil invoca iguales argumentos con respecto de las garantías de acciones otorgadas por *IQ*, ya mencionadas.

7.391 El Canadá reconoce que las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* constituyen "contribuciones financieras". En particular, constituyen posibles transferencias directas de fondos o de pasivos en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, el Canadá niega que las garantías de préstamos suministradas por *IQ* de que se trata otorguen un "beneficio", porque *IQ* cobra por esas garantías de préstamo comisiones basadas en el mercado. El Canadá rechaza la alegación del Brasil de que las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* están "supeditadas ... a los resultados de exportación" por las mismas razones por las que el Canadá negó la supeditación a las exportaciones en el caso de las garantías de acciones otorgadas por *IQ*.

b) Evaluación por el Grupo Especial

7.392 Examinaremos en primer lugar si las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* son o no "contribuciones financieras" que otorgan un "beneficio". Si como resultado de ese examen constatamos que las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* constituyen subvenciones, examinaremos a continuación si tales subvenciones están o no "supeditadas ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

7.393 Observamos que el Canadá reconoce que las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* constituyen "contribuciones financieras" en el sentido del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del

[313] *Véase* la segunda comunicación escrita del Brasil, párrafo 112 (anexo A-10).

Acuerdo SMC. Estamos de acuerdo en ello y, por lo tanto, no nos es preciso examinar más detenidamente esa cuestión.[314]

7.394 El Brasil alega que las garantías de préstamos están prohibidas en sí mismas, por el punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación. El punto j) dispone lo siguiente:

> j) La creación por los gobiernos (u organismos especializados bajo su control) de sistemas de garantía o seguro del crédito a la exportación, de sistemas de seguros o garantías contra alzas en el coste de los productos exportados o de sistemas contra los riesgos de fluctuación de los tipos de cambio, a tipos de primas insuficientes para cubrir a largo plazo los costes y pérdidas de funcionamiento de esos sistemas.

7.395 En nuestra opinión, el punto j) establece las circunstancias en que las garantías de préstamos se consideran en sí mismas subvenciones a la exportación (es decir, cuando los "tipos de primas [son] insuficientes para cubrir a largo plazo los costes y pérdidas" de las garantías de préstamos). El punto j) no establece, ciertamente, como alega el Brasil, que todas las garantías de préstamos estén en sí mismas prohibidas por esa disposición. Como el Brasil no ha intentado sostener que las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* de que se trata se hayan otorgado "a tipos de primas insuficientes para cubrir a largo plazo los costes y pérdidas" respectivos, no formularemos ninguna constatación contra las garantías de préstamos de *IQ* de que se trata sobre la base del punto j) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación.[315]

7.396 El Brasil afirma también que las garantías de préstamo de *IQ* de que se trata otorgan necesariamente un "beneficio" al permitir que las respectivas empresas de transporte aéreo obtengan préstamos sobre la base de la superior calificación crediticia del Gobierno de Quebec, que es A+ o A2. Este argumento significa, en lo esencial, que cualquier garantía gubernamental de préstamo otorga necesariamente un "beneficio" (puesto que el propósito mismo de una garantía de préstamo otorgada por un gobierno consiste en proporcionar la superior calificación crediticia del Estado respectivo). No nos es posible aceptar este argumento, pues desconoce la clara distinción hecha en el párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC entre una "contribución financiera" y un "beneficio".[316] El término "beneficio" se relaciona con los efectos de una "contribución financiera". Por lo tanto, para demostrar la existencia de un "beneficio", el demandante tiene que hacer algo más que acreditar la existencia de una "contribución financiera".

7.397 Al examinar qué es exactamente lo que el Brasil debe acreditar para demostrar la existencia de un "beneficio", observamos las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves*. En consecuencia, consideramos que las garantías de préstamos de *IQ* otorgarán un "beneficio" en la medida en que se suministren a clientes de Bombardier en condiciones más favorables que las correspondientes a las garantías de préstamos comparables que esos clientes de Bombardier podrían obtener en el mercado. Al aplicar este criterio, nos guía el párrafo c) del

---

[314] En particular, no necesitamos examinar si las garantías de préstamos otorgadas por *IQ* constituyen o no el suministro de "bienes o servicios que no sean de infraestructura general" en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC, como alega el Brasil.

[315] Tomamos nota también de que ninguna de las partes ha procurado basarse en una interpretación *a contrario sensu* del punto j) a los efectos de demostrar, o refutar, la existencia de un "beneficio".

[316] El argumento del Brasil desconoce también los términos del párrafo c) del artículo 14, que explica las circunstancias en que "no se considerará que una garantía crediticia facilitada por el gobierno confiere un beneficio" en el contexto de las investigaciones sobre derechos compensatorios. Si todas las garantías de préstamo facilitadas por los gobiernos otorgaran necesariamente un "beneficio", como alega el Brasil, la indicación del párrafo c) del artículo 14 carecería de significado.

artículo 14 del Acuerdo SMC, que establece una orientación contextual para interpretar el término "beneficio" en relación con las garantías crediticias.[317] El párrafo c) del artículo 14, dispone que, a los efectos de calcular la cuantía de una subvención en función del "beneficio" obtenido por el receptor (a los efectos de las investigaciones sobre derechos compensatorios):

> c) no se considerará que una garantía crediticia facilitada por el gobierno confiere un beneficio, a menos que 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. En este caso el beneficio será la diferencia entre esas dos cantidades, ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones;

7.398 A nuestro juicio, y teniendo en cuenta la orientación contextual que ofrece el párrafo c) del artículo 14, una garantía de préstamo de *IQ* otorgará un "beneficio" cuando "haya una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por [*IQ*] la empresa que recibe la garantía y la cantidad que esa empresa pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía [de *IQ*]. En este caso el beneficio será la diferencia entre esas dos cantidades, ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones". En otras palabras: existirá un "beneficio" cuando las comisiones cobradas por *IQ* no compensen el ahorro que obtiene un cliente de Bombardier por la obtención de un préstamo con la garantía crediticia de *IQ*. En nuestra opinión, puede presumirse con certeza que esto habrá de ocurrir si se determina que las comisiones de *IQ* no se basan en el mercado.

7.399 Al aplicar este criterio respecto del "beneficio" a las dos garantías de préstamos otorgadas por *IQ* de que aquí se trata, observamos que el Brasil no ha formulado ningún argumento en el sentido de que "haya una diferencia entre la cantidad que paga por un préstamo garantizado por [*IQ*] [Mesa Air Group] y la cantidad que [Mesa Air Group] pagaría por un préstamo comercial comparable sin la garantía [de *IQ*]", ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones. En particular, aunque el Brasil no niega que las garantías de préstamos se obtienen en términos comerciales, no ha presentado ningún argumento ni información acerca de lo que Mesa Air Group habría tenido que pagar por un préstamo comercial comparable si no hubiera contado con la garantía crediticia de *IQ*.[318] Tampoco ha presentado el Brasil ningún otro argumento en el sentido de que la comisión de *IQ* por su garantía de préstamo a Mesa Air Group no se basara en el mercado. En consecuencia, desestimamos la alegación del Brasil de que la garantía de préstamo otorgada por *IQ* a Mesa Air Group otorga un "beneficio".

7.400 Con respecto a la garantía de préstamo otorgada por *IQ* a la EDC respecto de la operación de Air Wisconsin, el Brasil ha afirmado (en una carta de fecha 3 de septiembre de 2001, al comentar ciertas pruebas documentales presentadas por el Canadá a solicitud del Grupo Especial), que *IQ* "[] cobró [] por esta garantía" []. Como ya se ha señalado, cabe presumir con certeza que existe "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", ajustada para tener en cuenta cualquier diferencia en concepto de comisiones si éstas no se basan en el mercado. No cabe duda de que una comisión [] no es una comisión basada en el mercado, porque un operador del mercado no suministraría [] una garantía crediticia.

---

[317] *Véase Canadá - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, nota 35, *supra*, párrafo 155, sobre la pertinencia contextual del artículo 14 a los efectos de determinar la existencia de un "beneficio".

[318] Recordamos que recae en el demandante, inicialmente, la carga de acreditar *prima facie* la incompatibilidad con alguna disposición (*véase* el párrafo 7.75, *supra*).

7.401 [] En realidad, las pruebas que tenemos ante nosotros sugieren que la garantía de préstamo otorgada por *IQ* a la EDC []. En un cuadro que resume las garantías de acciones y las garantías de préstamos que se suministrarían por *IQ* respecto de la operación de Air Wisconsin [].

7.402 En vista de las pruebas que tenemos ante nosotros, que sugieren que la garantía de préstamos de *IQ* para la operación de Air Wisconsin [], y en vista de la orientación contextual que ofrece el párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC, constatamos que la garantía de préstamos otorgada por *IQ* a la EDC para la operación de Air Wisconsin otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC, y por lo tanto constituye una subvención.

7.403 Para establecer si la garantía de préstamos otorgada por *IQ* para la transacción de Air Wisconsin constituye o no una subvención prohibida a la exportación, debemos examinar si la garantía de préstamo está o no "supeditada ... a los resultados de exportación". Tomamos nota de que la alegación del Brasil sobre la supeditación a la exportación en las garantías de préstamo de *IQ* se basa en los mismos argumentos planteados en apoyo de su alegación sobre la supeditación a la exportación de las garantías de acciones otorgadas por *IQ*. Como ya hemos constatado que los argumentos del Brasil no demuestran que las garantías de acciones suministradas por *IQ* de que se trata en estos procedimientos estén "supeditadas ... a los resultados de exportación", debemos hacer forzosamente igual constatación respecto de las garantías de préstamo de *IQ*. En consecuencia, constatamos que las garantías de préstamos suministradas por *IQ* a la EDC para la transacción de Air Wisconsin no están "supeditadas ... a los resultados de exportación" en el sentido del párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

c) Conclusión

7.404 Constatamos que la garantía de préstamo otorgada por *IQ* a Mesa Air Group no es una subvención porque no otorga un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1. Constatamos que la garantía de préstamo de *IQ* otorgada a Air Wisconsin es una subvención pero no está "supeditada ... a los resultados de exportación". Por estas razones desestimamos la alegación del Brasil de que las garantías de préstamos de *IQ* a Mesa Air Group y Air Wisconsin constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

VIII. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

8.1 En conclusión:

a) desestimamos la alegación del Brasil de que los programas de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC, "en sí mismos", constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

b) desestimamos la alegación del Brasil de que el programa *IQ*, "en sí mismo", constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

c) desestimamos la alegación del Brasil de que los programas de la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá de la EDC, "en su aplicación", constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

d) desestimamos la alegación del Brasil de que el Programa *IQ*, "en su aplicación", constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

e) confirmamos la alegación del Brasil de que la financiación suministrada por la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Wisconsin constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

f) confirmamos la alegación del Brasil de que la financiación suministrada por la Cuenta del Canadá de la EDC para Air Nostrum constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

g) confirmamos la alegación del Brasil de que la financiación suministrada por la Cuenta Mercantil de la EDC a Comair en julio de 1996, agosto de 1997 y febrero de 1999 constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

h) desestimamos la alegación del Brasil de que la financiación suministrada por la Cuenta Mercantil de la EDC a ASA, ACA, Kendell, Air Nostrum y Comair en diciembre de 1996, marzo de 1997 y marzo de 1998 constituye una subvención a la exportación prohibida, contraria al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC;

i) desestimamos la alegación del Brasil de que las garantías de acciones suministradas por *IQ* a ACA, Air Littoral, Midway, Mesa Air Group y Air Wisconsin constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC; y

j) desestimamos la alegación del Brasil de que las garantías de préstamo otorgadas por *IQ* a Mesa Air Group y Air Wisconsin constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, contrarias al párrafo 1 a) del artículo 3 del Acuerdo SMC.

8.2 De conformidad con el párrafo 8 del artículo 3 del ESD, las conclusiones que figuran en los apartados e), f) y g) del párrafo anterior también establecen una presunción *prima facie* de que las medidas constituyen un caso de anulación o menoscabo de las ventajas resultantes para el Brasil del Acuerdo SMC, que el Canadá no ha refutado.

8.3 A la luz de las conclusiones expuestas, hemos de formular la recomendación prevista en el párrafo 7 del artículo 4 del Acuerdo SMC. Por consiguiente, recomendamos que el Canadá retire sin demora las subvenciones señaladas *supra*.

8.4 El párrafo 7 del artículo 4 también dispone que "el Grupo Especial especificará en su recomendación el plazo dentro del cual debe retirarse la medida". En otras palabras, hemos de determinar el plazo concreto que se considerará adecuado para el retiro "sin demora". Teniendo en cuenta por una parte los procedimientos que serán necesarios para aplicar nuestra recomendación, y por otra la prescripción de que el Canadá retire sus subvenciones "sin demora", llegamos a la conclusión de que el Canadá deberá retirar las subvenciones señaladas en los apartados e), f) y g) del párrafo 8.1 en el plazo de 90 días.

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 201, 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 regional[2], 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 evidentia* 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 un 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", *PoliticX*, 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", *PoliticX*, 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", *PoliticX*, 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", *PoliticX*, 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", *PoliticX*, 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 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, incluída, 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", *The National Post*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-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
"Canadian government lends $1.7 billion to Bombardier," *Canadian Machinery and Metalworking*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-4
"Ottawa backs Bombardier," *PoliticX*, 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," *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share," *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War," *Globe and Mail*, 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," *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil," *BBC Summary of World Broadcasts*, 20 de enero de 2001	Prueba documental BRA-10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier," *Milwaukee Journal Sentinel*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-11
"Bombardier lashes out at professor," *Globe and Mail*, 12 de enero de 2001	Prueba documental BRA-12
"Ottawa bankrolls jet deal," *Globe and Mail*, 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," *Ottawa Citizen*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-14
"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
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

Página

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," *The National Post*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-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
"Canadian government lends $1.7 billion to Bombardier," *Canadian Machinery and Metalworking*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-4
"Ottawa backs Bombardier," *PoliticX*, 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," *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-6
"Canada to match illegal Brazilian aerospace subsidies to save market share," *Ottawa Citizen*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-7
"Ottawa Backs Bombardier in Brazil Trade War," *Globe and Mail*, 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," *The Montreal Gazette*, 11 de enero de 2001	Prueba documental BRA-9
"Canada to use illegal low-cost finance in aircraft subsidy dispute with Brazil," *BBC Summary of World Broadcasts*, 20 de enero de 2001	Prueba documental BRA-10
"Air Wisconsin orders 51 jets from Bombardier," *Milwaukee Journal Sentinel*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-11
"Bombardier lashes out at professor," *Globe and Mail*, 12 de enero de 2001	Prueba documental BRA-12
"Ottawa bankrolls jet deal," *Globe and Mail*, 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," *Ottawa Citizen*, 17 de abril de 2001	Prueba documental BRA-14
"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
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, *1995 Chairman and President's Message*	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, Nº 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 65º 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," *OECD Observer*, 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 ...," *Air Finance Journal*, enero de 2000	Prueba documental BRA-34
"Bombardier signs major Canadair Jet order with Australia's Kendell Airlines," *Bombardier Press Release*, 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
Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial (1998)	Prueba documental BRA-42

Acuerdo de la OCDE sobre directrices para los créditos a la exportación con ayuda oficial (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 Nº 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 *Journal of International Taxation* 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 constatara 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 adelante[7], 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 Annual 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, Nº 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 1º 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 1º 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 l 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 contrate 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 servicio 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, 35º legislatura, 1º sesión, Comité Permanente de Relaciones Exteriores y Comercio Internacional, Reunión Nº 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 SMC[108], 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 igualación. 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 igualación 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 Preseve 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 supeditadas 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 mercado[137], 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 Nº 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 SMC[5], 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 cauciones[15] 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 1999[26] 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 1999[28], a un informe de ese Grupo Especial emitido en mayo de 2000[29] 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. <u>Primera oferta</u>

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. <u>Segunda oferta</u>

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 1º 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 garantías[18], 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 escrita[24], *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 especial[1], 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'etre* 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 "iguala" 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 "commercial 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 participantes[47], 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

Página

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 *RES JUDICATA* 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

Página

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", *The Globe and Mail*, 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", *The Globe and Mail*, 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 Canada 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'etre* 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 garantías[39], 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 Brasil[58] 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 Wisconsin[74], 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 financiación[82], 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 anuales[93], 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 escrita[95], 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 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 ciento[105], 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 fiducies 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 Canadá[123], 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 igualación" 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 igualación, '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 igualación" con arreglo al *Acuerdo de la OCDE*, porque no cumple las obligaciones específicas incluidas en el *Acuerdo* con respecto a la igualación.

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 igualación 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 igualación de modalidades y condiciones no conformes ofrecidas por un *no participante*, *no* prevé una igualación no idéntica. Como cuestión jurídica, por tanto, el Canadá no parece autorizado por el *Acuerdo* a efectuar una igualación no idéntica de la oferta de Embraer a Air Wisconsin.

Por consiguiente, incluso si el recurso a la igualación 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 igualación establecidos en el *Acuerdo*.

El Brasil reitera lo declarado en su Segunda comunicación escrita en el sentido de que, si una igualación 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 sí 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 Nº 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 igualación 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 IQ[24], *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 Kendell 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 *propios 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:

$$\overline{S} = \frac{\sum_{i=1}^{n} A_i S_i}{\sum_{i=1}^{n} A_i}$$

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 industriales 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 ventas[13], 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 $\$\chi$ y el cliente solicita financiación. Embraer ofrece en tal caso organizar la financiación a γ % mientras que Bombardier puede proporcionar financiación gubernamental a γ %. 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 $\$\chi$ sobre la base del pago al contado y más de $\$\chi$, 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 $\$\chi$. En cambio, cuando Bombardier obtiene apoyo de la EDC, está en condiciones de mantener su oferta a un precio de $\$\chi$, pero puede ofrecer financiación a menos de γ %. 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, "iguala" 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, repitámoslo, 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 controvirtió 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 Especial[19] y en su Segunda comunicación[20], 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

Página

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 las 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. *LA Encore* 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 ETTC 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 ETTC 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 comprobación[12], 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 estadístico[17], 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 Especial[34] 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 comisión[35], 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".

ANEXO B

Comunicaciones del Canadá

Índice		Página
Anexo B-1	Comunicación de 16 de mayo de 2001 dirigida por el Canadá al Brasil	B-2
Anexo B-2	Respuesta del Canadá a la comunicación de 21 de mayo de 2001 dirigida por el Brasil al Grupo Especial	B-3
Anexo B-3	Comunicación del Canadá relativa a las cuestiones de competencia	B-8
Anexo B-4	Primera comunicación escrita del Canadá	B-25
Anexo B-5	Declaración oral del Canadá relativa a las cuestiones de competencia pronunciada en la primera reunión del Grupo Especial	B-51
Anexo B-6	Declaración oral relativa a las cuestiones de fondo pronunciada por el Canadá en la primera reunión del Grupo Especial	B-57
Anexo B-7	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial despues de su primera reunión	B-65
Anexo B-8	Segunda comunicación escrita del Canadá	B-82
Anexo B-9	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial antes de su segunda reunión	B-105
Anexo B-10	Declaración oral pronunciada por el Canadá en la segunda reunión del Grupo Especial	B-118
Anexo B-11	Respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-132
Anexo B-12	Respuesta del Canadá a la declaración oral hecha por el Brasil en la segunda reunión del Grupo Especial	B-144
Anexo B-13	Respuestas del Canadá a preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-171
Anexo B-14	Observaciones del Canadá sobre respuestas del Brasil a preguntas formuladas por el Grupo Especial después de su segunda reunión	B-175

ANEXO B-1

COMUNICACIÓN DE 16 DE MAYO DE 2001
DIRIGIDA POR EL CANADÁ AL BRASIL

(16 de mayo de 2001)

La solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil referida a la diferencia antes señalada plantea siete reclamaciones. Al objeto de conocer con claridad qué es lo que se le imputa y cuáles son las violaciones que el Brasil aduce, el Canadá pide al Brasil que aporte aclaraciones respecto de aquellas reclamaciones. En particular:

1. El Canadá pide al Brasil confirmación de que, de conformidad con el título de la presente diferencia y las consultas celebradas el 21 de febrero de 2001 según se describen en la solicitud del Brasil, las reclamaciones 1, 5 y 7 del Brasil hacen referencia a ciertas prácticas o programas solamente en cuanto se relacionan con aeronaves regionales.

2. El Canadá desea que se le aclare si las reclamaciones 1, 5 y 7 del Brasil se refieren a ciertas prácticas o programas *per se* o a la manera en que se han aplicado en determinadas circunstancias. De ser esto último, el Canadá pide que el Brasil individualice las aplicaciones de las prácticas o programas a que se refieren sus reclamaciones.

3. En sus reclamaciones 1, 5 y 7 el Brasil alega que los "créditos a la exportación" son subvenciones prohibidas a la exportación. La solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial indica que los "créditos a la exportación" abarcan ciertos tipos de prácticas. Pero sus reclamaciones no parecen limitarse a esos tipos de "créditos a la exportación". Lo mismo se aplica al término "garantías" tal como lo utiliza el Brasil en su reclamación número 7. El Canadá pide que el Brasil especifique los tipos de créditos a la exportación y las garantías a que hacen referencia sus reclamaciones.

4. En su reclamación número 1, el Brasil alega que ciertas prácticas "son y seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación ...". El Canadá desea que se le aclare qué distinción hace el Brasil entre "son" y "seguirán siendo".

5. La reclamación 3 del Brasil se refiere a créditos a la exportación a "la industria de aeronaves para transporte regional" por conducto de Cuenta del Canadá. El Canadá desea que se le aclare qué se entiende por "industria de aeronaves para transporte regional" según se utiliza en esa reclamación.

Con objeto de que el Canadá pueda preparar su defensa antes de la presentación de las primeras comunicaciones escritas, el Canadá pide que el Brasil aporte esas aclaraciones a más tardar el lunes, 21 de mayo de 2001.

ANEXO B-2

RESPUESTA DEL CANADÁ A LA COMUNICACIÓN DE 21 DE MAYO DE 2001 DIRIGIDA POR EL BRASIL AL GRUPO ESPECIAL

(28 de mayo de 2001)

1. En carta dirigida al Grupo Especial con fecha de 21 de mayo de 2001, el Brasil ha solicitado del Grupo Especial que pida inmediatamente al Canadá que proporcione documentos relativos al apoyo prestado por la Corporación de Fomento de las Exportaciones, Cuenta del Canadá e *Investissement Québec* a las transacciones de aeronaves para transporte regional desde que entró en vigor el Acuerdo sobre la OMC en 1995. En la presente carta el Canadá expone sus observaciones acerca de la carta del Brasil.

Observaciones de carácter general

2. El Canadá limitará sus observaciones a considerar si es apropiada la solicitud del Brasil. Observa el Canadá que el Brasil, en su carta, formula una serie de argumentos y alegaciones que, según afirma, constituyen una presunción *prima facie* de que ciertos programas canadienses son incompatibles con las obligaciones que impone al Canadá el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias. El Canadá no está de acuerdo con los argumentos y alegaciones del Brasil ni con la afirmación de que constituirían una presunción *prima facie*. Sin embargo, el Canadá no abordará esos aspectos en la presente respuesta. Según ha constatado el Órgano de Apelación, cosa que el Brasil reconoce en su carta, el hecho de que se haya demostrado una presunción *prima facie* no tiene relación alguna con la posibilidad ni con el momento en que un grupo especial pudiera emprender la tarea de reunir la información que el Brasil propone.

3. El Canadá desea cooperar de todas las maneras posibles en la presente diferencia, inclusive proporcionando la información que a juicio del Grupo Especial sea necesaria para el desempeño de su tarea. No obstante, el Canadá respetuosamente sugiere que se debería rechazar la solicitud del Brasil por ser prematura y de excesiva amplitud.

4. El Canadá alega que, en el contexto de la presente diferencia y en la etapa actual toda solicitud es prematura. La información que un grupo de trabajo pueda necesitar depende de lo que realmente es el fondo de una diferencia y de si la información estará disponible oportunamente en el curso normal de la diferencia. Es particularmente aconsejable una cuidadosa reflexión cuando, como en el presente asunto, gran parte de la información es de naturaleza comercialmente delicada. La solicitud del Brasil de que se establezca un grupo especial adolece de falta de claridad en muchos aspectos y también parece contener alegaciones relativas a la observancia por el Canadá de una recomendación anterior del OSD. Esas alegaciones caen fuera de la jurisdicción de un grupo especial constituido para entender una nueva reclamación en el marco del artículo 6 del ESD. Como sabe el Grupo Especial, el Canadá, de conformidad con las directrices del Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Acero*[1] pidió, por carta de fecha 16 de mayo de 2001, que el Brasil aclarara sus alegaciones. Sin embargo, el Brasil se ha negado a hacerlo aduciendo en efecto que el Canadá tendría que enterarse de las reclamaciones que se le hacen por conducto de la primera comunicación del Brasil.

5. La carta del Brasil también llama a engaño al afirmar que el Canadá se ha negado a proporcionar pruebas en respuesta a las peticiones del Brasil. La única petición anterior de información hecha por el Brasil al Canadá era mucho más limitada que la que ahora formula. Aquella

[1] *Tailandia - Derechos antidumping* (WT/DS122/AB/R), 12 de marzo de 2001, párrafo 97.

petición se le planteó al Canadá por vez primera en la reunión de consulta, en cuyo momento el Canadá respondió a las preguntas del Brasil de la mejor manera que podía en aquellas circunstancias.

6. La actual petición del Brasil también es evidentemente demasiado amplia. Dejando aparte todo lo relativo a su compatibilidad con el ESD, las alegaciones en la solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial parecen constituir una serie de acusaciones contra las prácticas actuales de los organismos implicados. En cambio, en su carta del 21 de mayo, el Brasil pide al Grupo Especial que solicite una amplia información sobre transacciones realizadas desde hace más de seis años.

La petición del Brasil es prematura

7. A juicio del Canadá no es apropiado que el Grupo Especial recabe información en la presente etapa de las actuaciones del asunto que nos ocupa. La razón de que un grupo especial pida información es la de que el grupo especial ha determinado que necesita esa información. La información que un grupo especial considere "necesaria y pertinente" (dicho con palabras del párrafo 1 del artículo 13) dependerá de las reclamaciones que el grupo especial tenga ante sí y de los argumentos de las partes. En el presente asunto, excepción hecha de la carta del Brasil de 21 de mayo, que solamente se refiere en detalle a la transacción de Air Wisconsin, las partes no han presentado sus argumentos y, desde luego, el Brasil no ha presentado reclamaciones claras y apropiadas en su solicitud de establecimiento de un grupo especial.

8. En el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*[2], el grupo especial rehusó recabar información alguna antes de recibir cuando menos las primeras comunicaciones escritas de las partes. El Grupo Especial manifestó en el párrafo 9.50 de su informe:

> No consideramos procedente recabar ningún tipo de información antes de haber recibido al menos las primeras comunicaciones escritas de ambas partes. Estimamos que sólo basándonos en esas primeras comunicaciones escritas podemos determinar adecuadamente qué información adicional, en su caso, podría ser necesario recabar. A este respecto, recordamos que el Órgano de Apelación en *India - Patentes* hace referencia a la iniciación de "trámites adicionales de ampliación e información" por un grupo especial en caso de que "no se hayan expuesto al Grupo Especial" elementos de hecho pertinentes. A nuestro parecer, el Órgano de Apelación no podía referirse a una situación en la que el Grupo Especial no dispusiera de información por no haber recibido aún ninguna comunicación de las partes. Lo contrario sería absurdo, porque anularía totalmente la finalidad real de la presentación de comunicaciones escritas por las partes. [No se reproducen las notas a pie de página.]

9. Y añadió el Grupo Especial en el párrafo 9.53:

> Dadas las circunstancias del presente caso, no consideramos procedente ejercitar la facultad discrecional que nos atribuye el párrafo 1 del artículo 13 para hacer peticiones generales de información, sino que recabamos únicamente información detallada respecto de los préstamos, fondos, contribuciones, ayudas, etc. pertinentes identificados en el expediente. Aunque peticiones más generales de información, del tipo previsto en la comunicación del Brasil de 23 de octubre de 1998, quizás sean procedentes en el caso de organismos como las comisiones de encuestas, no las consideramos procedentes en el caso de un grupo especial que actúe al amparo del párrafo 1 del artículo 13 del ESD.

---

[2] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* (WT/DS70/R), 14 de abril de 1999.

10. Las razones aducidas por el Grupo Especial en aquella diferencia son igualmente convincentes en la presente. El Brasil, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial y en su carta de 21 de mayo de 2001, ha hecho referencia solamente a una transacción, a saber, la relativa a Air Wisconsin. El Canadá abordará la transacción de Air Wisconsin en su primera comunicación. Caso de que, una vez que ambas partes hayan presentado sus comunicaciones, el Grupo Especial considera que no tiene a su disposición hechos pertinentes a la oferta del Brasil de apoyar Air Wisconsin y a la oferta del Canadá en su respuesta, tal vez necesite entonces el Grupo Especial ejercer sus facultades para recabar información adicional de conformidad con el párrafo 1 del artículo 13 del ESD.

11. A este respecto, el Canadá observa que, en el párrafo 12 de su carta de 21 de mayo, el Brasil reconoce que, en lo que se refiere a la transacción de Air Wisconsin, el Canadá trató simplemente de igualar el apoyo que ofrecía (o, dicho con palabras del Brasil, "que presuntamente ofrecía") el Brasil para ayudar a que su fabricante de aeronaves Embraer lograra la venta. El Brasil alega que ese apoyo por parte del Canadá es una subvención prohibida a la exportación. Sin embargo, en otro procedimiento[3] el Brasil ha afirmado que el apoyo de financiación de las exportaciones que ofrece a las aeronaves de transporte regional de Embraer ha sido compatible con la OMC desde el pasado año. A fin de aclarar esa discrepancia, el Canadá pide que, si en algún momento, el Grupo Especial decide recabar información de conformidad con el párrafo 1 del artículo 13 del ESD, pida al Brasil información del tipo señalado en el párrafo 29 de la carta del Brasil de 21 de mayo, en lo que se refiere a todo el apoyo de financiación proporcionado, ofrecido o propuesto por el Brasil y/o Embraer desde el 4 de agosto de 2000[4] a compradores efectivos o posibles de aeronaves Embraer de transporte regional.

12. Fundamentalmente, el Canadá considera que pocas de las siete reclamaciones del Brasil son pertinentes al presente Grupo Especial. Al menos dos de ellas, las que llevan los número 2 y 3 en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, y quizás las números 1 y 4 también, parecen alegar falta de cumplimiento por el Canadá de las recomendaciones y resoluciones del OSD en el asunto *Canadá - Aeronaves*. Los procedimientos pertinentes para abordar ese supuesto incumplimiento se establecen en los artículos 21 y 22 del ESD y entrañan, siempre que sea posible, el recurso al grupo especial original.

13. Además, las reclamaciones 1, 5 y 7 son inadecuadas para cumplir lo prescrito en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. En su carta de 16 de mayo de 2001, el Canadá pidió al Brasil que aclarase esas reclamaciones, así como también la número 3. Sin embargo, el Brasil se ha negado a hacerlo, según comunicó al Grupo Especial y al Canadá en su respuesta del 21 de mayo.

14. En consecuencia, el Canadá solicitará del Grupo Especial constataciones preliminares respecto de las reclamaciones del Brasil. En la reunión de organización del 23 de mayo, el Canadá pidió al Grupo Especial que reservara tiempo en su programa con ese fin. Como no puede ser necesario ni apropiado que un grupo especial recabe información respecto de reclamaciones que no son pertinentes al caso, el Canadá respetuosamente opina que el Grupo Especial solamente estará en condiciones de evaluar si necesita información específica una vez que haya establecido constataciones preliminares sobre la pertinencia de las reclamaciones del Brasil y haya recibido las primeras comunicaciones de las partes.

---

[3] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*. Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

[4] La fecha es la de adopción del informe del Órgano de Apelación y del informe del Grupo Especial, modificado por el informe del Órgano de Apelación en el primer procedimiento sobre el párrafo 5 del artículo 21 relativo a las subvenciones a la exportación de aeronaves de transporte regional por parte del Brasil en el marco de su programa PROEX.

La alegación del Brasil de que el Canadá se ha negado a presentar pruebas no hace al caso o es incorrecta

15. El Brasil fundamenta en parte su petición de 21 de mayo al Grupo Especial en la alegación de que el Brasil se ha negado a proporcionar información en otro procedimiento anterior y en consultas bilaterales relativas a la presente diferencia. Ninguno de los dos argumentos es un fundamento equitativo para acceder a la petición del Brasil. El Canadá se negó a proporcionar cierta información solicitada por el Grupo Especial en la previa diferencia del Brasil con el Canadá relativa a aeronaves de transporte regional. Y el Canadá lo hizo por dos razones que estimó legítimas de acuerdo con su interpretación del artículo 13 del ESD en aquel momento: la inadecuación de los procedimientos para proteger información comercial confidencial y el hecho de que el Brasil no consiguió establecer una presunción *prima facie*. Ulteriormente, el Órgano de Apelación se mostró en desacuerdo con las opiniones del Canadá. La respuesta del Canadá a la petición de un grupo especial en otra diferencia no hace al caso en la cuestión de si el presente Grupo Especial debe recabar cierta información en la diferencia que hoy nos ocupa.

16. El Brasil también alega que el Canadá se negó a "presentar" información alguna en el curso de las consultas, lo cual sencillamente no es así. Aun en el caso de que la adecuación de las consultas fuera pertinente al presente asunto, lo cual es dudoso, el Brasil ha pasado por alto en su carta de 21 de mayo reconocer que no proporcionó al Canadá con antelación a las consultas ninguna de las pregunta que adjunta como Prueba documental BRA-1. Antes al contrario, las retuvo hasta que las partes se reunieron en la sala para celebrar las consultas (en cambio, los representantes de los medios de comunicación brasileños recibieron las preguntas antes de las consultas). El Canadá respondió a las preguntas del Brasil de la mejor manera que le era posible dadas las circunstancias. Al haber decidido no conceder al Canadá la oportunidad de prepararse, si ahora el Brasil estima que las respuestas del Canadá fueron insuficientes, la culpa es solamente suya.

17. Además, si el Brasil consideró inadecuadas las respuestas del Canadá, o si estimó que necesitaba otra información específica, podía haber remitido una petición por escrito al Canadá, de conformidad con el párrafo 8 del artículo 25 del Acuerdo SMC. De hecho, el Órgano de Apelación señaló esa posibilidad en su informe en el asunto *Canadá - Aeronaves*, a propósito de determinadas medidas de financiación de la EDC.[5] Sin embargo, el Brasil no lo hizo así.

La petición del Brasil es demasiado amplia

18. En contra de lo que se pretende en la carta del Brasil de 21 de mayo, las preguntas que formuló al Canadá en las consultas sobre el presente asunto difieren grandemente de la información que ahora pide que el Grupo Especial recabe. Como se demuestra en la Prueba documental BRA-1 del Brasil, éste no pidió al Canadá documento alguno y en su mayoría las preguntas se referían, bien a la transacción de Air Wisconsin, bien, en términos más generales, a la utilización de Cuenta del Canadá desde el 20 de agosto de 1999.

19. Además, en el procedimiento relativo al párrafo 5 del artículo 21 en la diferencia *Canadá - Aeronaves*, el Brasil reconoció que no había controversia respecto de anteriores subvenciones de Cuenta del Canadá, tanto porque el Canadá había completado antes del plazo del 18 de noviembre de 1999 las transacciones que se consideraron subvenciones, como porque desde aquella fecha no se había concedido ninguna nueva financiación de Cuenta del Canadá en el sector de las aeronaves de transporte regional.[6]

---

[5] (WT/DS70/AB/R), 2 de agosto de 1999, párrafo 206.

[6] *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, párrafo 5.57.

20. Aun cuando no fuera así, las alegaciones que formula el Brasil en su solicitud de establecimiento de un grupo especial en la presente diferencia están redactadas en presente de indicativo y se refieren a las prácticas actuales de los organismos implicados. En cambio, en su carta de 21 de mayo el Brasil pide al 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". Así pues, lo que ahora pide el Brasil es que el Grupo Especial eche sus redes más allá de lo que el propio Brasil hizo durante las consultas y con mayor amplitud que la de sus reclamaciones en su solicitud de establecimiento de un grupo especial parecen pretender.

Conclusión

21. Las afirmaciones que hace el Brasil en su carta de 21 de mayo ni son exactas ni constituyen una base para acceder a la petición del Brasil de recabar información de manera inmediata y exhaustiva más allá del alcance de la queja del Brasil y desde luego más allá del ámbito de sus consultas con el Canadá. Respetuosamente, el Canadá pide que el Grupo Especial aplace las peticiones de información hasta haber aclarado qué información necesita de cualquiera de las partes, o de ambas, teniendo en cuenta cuáles son las reclamaciones que legítimamente el Grupo Especial tiene ante sí y qué información han proporcionado las partes en sus comunicaciones.

22. En el caso de que el Grupo Especial tenga alguna pregunta que formular respecto de las presentes observaciones, el Canadá tendrá sumo gusto en darle respuesta.

ANEXO B-3

COMUNICACIÓN DEL CANADÁ RELATIVA A
LAS CUESTIONES DE COMPETENCIA

(18 de junio de 2001)

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN B-10

II. EL GRUPO ESPECIAL TIENE EL DERECHO Y LA OBLIGACIÓN DE DECIDIR SI LAS RECLAMACIONES FORMULADAS ESTÁN COMPRENDIDAS EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA B-10

III. VARIAS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON EL PÁRRAFO 5 DEL ARTÍCULO 21 DEL ESD B-11

A. El derecho aplicable B-11

B. Las cuestiones en litigio B-13

1. Alegaciones expresamente relacionadas con cuestiones de cumplimiento B-13

2. Alegación implícitamente relacionada con cuestiones de cumplimiento B-14

3. Las diferencias relacionadas con cuestiones de cumplimiento no pueden resolverse mediante actuaciones de nuevos grupos especiales B-14

IV. LAS ALEGACIONES N^{OS} 1, 2, 5 Y 7 DEL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD B-15

A. El derecho aplicable B-15

1. El párrafo 2 del artículo 6 del ESD: texto y propósito B-15

2. Propósito de asegurar las debidas garantías procesales perseguido por el párrafo 2 del artículo 6 ..... B-15

3. Prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 ..... B-16

4. La deficiencia de la solicitud de establecimiento de un Grupo Especial no puede "subsanarse" en una comunicación B-17

5. Intentos de la parte demandada de obtener aclaraciones B-18

6. Perjuicio para la parte demandada B-19

Página

B. Las cuestiones en litigio B-19
1. Alegación Nº 1 ..... B-20
2. Alegación Nº 2 ..... B-21
3. Alegación Nº 5 ..... B-21
4. Alegación Nº 7 ..... B-22
C. El Brasil rechazó las peticiones de aclaración del Canadá B-22
D. Imposibilidad de "subsanar" las deficiencias B-23
E. Perjuicio para la defensa del Canadá B-23
V. SOLICITUD DE RESOLUCIONES PRELIMINARES B-24

I. INTRODUCCIÓN

1. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial para que se ocupe de esta diferencia[1], el Brasil no ha cumplido ciertos requisitos imperativos estipulados en el *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias ("ESD").* Ese país ha formulado ciertas alegaciones que no están comprendidas en la competencia de este Grupo Especial. Tales alegaciones deben rechazarse.

2. Las infracciones concretas a lo dispuesto en el ESD que se cometen en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil, son las siguientes:

- Las alegaciones señaladas con los N^{os} 1, 2 y 3 plantean cuestiones de cumplimiento o aplicación relacionadas con otra diferencia. Estas alegaciones son incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Este Grupo Especial carece de competencia para examinar cuestiones de cumplimiento que se planteen en otras diferencias;

- Las alegaciones señaladas con los N^{os} 1, 2, 5 y 7 son incompatibles con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que exigen que la parte reclamante identifique las medidas concretas en litigio y haga una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad. El Brasil no ha satisfecho los criterios mínimos establecidos en esta disposición.

3. Un grupo especial de la OMC tiene el derecho y la obligación de determinar si las alegaciones formuladas por la parte reclamante están comprendidas en el ámbito de su competencia. Es asimismo evidente que el Canadá, como parte demandada, tiene derecho a gozar de todas las garantías de procedimiento en esta diferencia. Como se explica en la presente comunicación, las infracciones del ESD cometidas por el Brasil lesionan el derecho a las debidas garantías de procedimiento de que ha de gozar el Canadá en estas actuaciones. El Grupo Especial debe por tanto declarar que algunas de las reclamaciones formuladas no están comprendidas en el ámbito de su competencia.

4. No obstante, habida cuenta de la secuencia establecida en el párrafo 13 de los Procedimientos de Trabajo, el Canadá demostrará también en su primera comunicación escrita que las reclamaciones del Brasil carecen de fundamento.

II. EL GRUPO ESPECIAL TIENE EL DERECHO Y LA OBLIGACIÓN DE DECIDIR SI LAS RECLAMACIONES FORMULADAS ESTÁN COMPRENDIDAS EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA

5. Es norma firmemente arraigada en el sistema de solución de diferencias de la OMC que un grupo especial tiene tanto el derecho como el deber de determinar si las reclamaciones formuladas por una parte se ajustan a lo dispuesto en el ESD. Como señaló el Órgano de Apelación en el asunto *CE - Bananos*:

> Reconocemos que las solicitudes de establecimiento de grupos especiales suelen ser aprobadas automáticamente en la reunión del OSD siguiente a aquella en que la petición haya figurado por primera vez como punto en el orden del día del OSD. Dado que normalmente las solicitudes de establecimiento de grupos especiales no son objeto de un análisis detallado por el OSD, *incumbe al Grupo Especial examinar*

[1] *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.

> *minuciosamente la solicitud para cerciorarse de que se ajusta a la letra y el espíritu del párrafo 2 del artículo 6 del ESD*.[2] [Sin cursivas en el original.]

6. Esta declaración fue reafirmada por el Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Productos lácteos*[3] y en el asunto *Tailandia - Derechos antidumping sobre el acero.*[4]

7. Ciertamente, "[e]n más de una ocasión [el Órgano de Apelación ha] insistido en la importancia fundamental del mandato del grupo especial".[5] Por consiguiente, como cuestión preliminar, es imperativo que este Grupo Especial establezca si determinadas alegaciones formuladas por el Brasil en estas actuaciones están comprendidas en el ámbito de su competencia. Como declaró el Órgano de Apelación en *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*:

> Ninguna disposición del ESD faculta a un grupo especial para desestimar o modificar otras disposiciones explícitas de este instrumento. El ámbito de autoridad de un grupo especial queda establecido en su mandato que se rige por el artículo 7 del ESD. *El grupo especial sólo puede examinar las alegaciones que tiene autoridad para examinar en virtud de su mandato. El grupo especial no puede asumir un ámbito de autoridad que no tiene.*[6] [Sin cursivas en el original.]

8. Como demostrará seguidamente el Canadá, el Grupo Especial carece en este caso de autoridad, con arreglo a su mandato, para examinar varias de las alegaciones formuladas por el Brasil. Este Grupo Especial no puede asumir una autoridad de la que carece.

III. VARIAS DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON EL PÁRRAFO 5 DEL ARTÍCULO 21 DEL ESD

A. EL DERECHO APLICABLE

9. El ESD estipula que las diferencias sobre cuestiones de cumplimiento han de resolverse por los procedimientos abreviados previstos en el párrafo 5 del artículo 21, y no mediante actuaciones de nuevos grupos especiales.

10. En el párrafo 5 del artículo 21 se dispone lo siguiente:

> En caso de desacuerdo en cuanto a la existencia de medidas destinadas a cumplir las recomendaciones y resoluciones o a la compatibilidad de dichas medidas con un acuerdo abarcado, esta diferencia se resolverá conforme a los presentes

---

[2] *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS27/AB/R, adoptado el 25 de septiembre de 1997, [en adelante "*CE - Bananos*, informe del Órgano de Apelación"], párrafo 142.

[3] *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS98/AB/R, adoptado el 14 de diciembre de 1999, [en adelante "*Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación"], párrafo 122.

[4] *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, [en adelante, "*Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación"], párrafo 86.

[5] *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS50/AB/R, adoptado el 16 de enero de 1998 [en adelante "*India - Patentes*, informe del Órgano de Apelación"], párrafo 87.

[6] *Id.*, párrafo 92.

> procedimientos de solución de diferencias, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto. El grupo especial distribuirá su informe dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que se le haya sometido el asunto. Si el grupo especial considera que no le es posible presentar su informe en ese plazo, comunicará por escrito al OSD los motivos del retraso, indicando el plazo en que estima podrá presentarlo.

11. El párrafo 5 del artículo 21 está redactado en términos imperativos, y no de mera exhortación. En caso de desacuerdo sobre cuestiones de aplicación, esta diferencia "se resolverá conforme a los presentes procedimientos de solución de diferencias, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto".

12. Así pues, el ESD impone el recurso a los procedimientos abreviados del párrafo 5 del artículo 21 para resolver las diferencias relativas a esa aplicación, a menos que no sea "posible" seguir tales procedimientos.

13. Esta interpretación es coherente con la práctica seguida hasta el presente por los Miembros de la OMC. En todos los casos que se han presentado hasta ahora en los que ha habido una diferencia acerca de la existencia de medidas adoptadas para cumplir las recomendaciones o resoluciones del OSD, o a la compatibilidad de esas medidas con las normas de la OMC, se ha recurrido al párrafo 5 del artículo 21.[7] Permitir que un Miembro haga caso omiso de las prescripciones concretas del párrafo 5 del artículo 21 y recurra en cambio a procedimientos de grupo especial *de novo* para resolver las cuestiones de cumplimiento, sería contrario a lo dispuesto en el referido párrafo.

---

[7] *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, solicitud de celebración de consultas, WT/DS50/11, 20 de enero de 1999; *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 por el Ecuador*, informe del Grupo Especial, WT/DS27/RW/ECU, adoptado el 6 de mayo de 1999; *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 por las Comunidades Europeas*, informe del Grupo Especial, WT/DS27/RW/EEC; *Australia - Medidas que afectan a la importación de salmón - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 por el Canadá*, informe del Grupo Especial WT/DS18/RW, adoptado el 20 de marzo de 2000; *Australia - Subvenciones concedidas a los productores y exportadores de cuero para automóviles - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS126/RW, adoptado el 11 de febrero de 2000; *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/RW, informe del Grupo Especial y del Órgano de Apelación adoptado el 4 de agosto de 2000; *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW; informe del Grupo Especial y del Órgano de Apelación adoptado el 4 de agosto de 2000; *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa procedente de los Estados Unidos - Recurso de los Estados Unidos al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, solicitud de establecimiento de un grupo especial, WT/DS132/6, 13 de octubre de 2000; *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón - Recurso de Malasia al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS58/RW, 15 de junio de 2001; *Estados Unidos - Imposición de derechos antidumping a los semiconductores para memorias dinámicas de acceso aleatorio (DRAM) de un megabit como mínimo procedentes de Corea - Recurso de Corea al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial (suspensión de los procedimientos del Grupo Especial), WT/DS99/RW, 7 de noviembre de 2000; *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero" - Recurso de las Comunidades Europeas al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, solicitud de establecimiento de un grupo especial, WT/DS108/16, 8 de diciembre de 2000; *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, solicitud de establecimiento de un grupo especial, WT/DS46/26, 22 de enero de 2001; *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD por los Estados Unidos*, solicitud de establecimiento de un grupo especial, WT/DS103/16, 19 de febrero de 2001; *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a la exportación de productos lácteos - Recurso al párrafo 5 del artículo 21 del ESD por Nueva Zelandia*, solicitud de establecimiento de un grupo especial, WT/DS113/16, 19 de febrero de 2001.

14. Lo que es más fundamental, cualquier grupo especial que se estableciera mediante los procedimientos ordinarios de solución de diferencias del artículo 6 del ESD carecería de competencia para formular constataciones sobre las cuestiones de cumplimiento surgidas en otros asuntos. Esos otros asuntos tendrían mandatos diferentes y los miembros de los grupos especiales serían diferentes. Cuando una parte reclamante afirma que la parte demandada no ha cumplido las resoluciones del OSD en un asunto determinado, el procedimiento apropiado en tales reclamaciones consiste en convocar de nuevo al grupo especial que se ocupó inicialmente del asunto.

B. LAS CUESTIONES EN LITIGIO

15. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, de 1º de marzo de 2001, el Brasil ha formulado tres alegaciones que exigirían que este grupo especial decidiera cuestiones de cumplimiento de resoluciones anteriores del OSD, adoptadas en un asunto diferente. Esto se hace expresamente en las alegaciones señaladas con los Nos 2 y 3 y tácitamente en la alegación señalada con el Nº 1. Estas alegaciones deben formularse en un procedimiento de grupo especial sobre cuestiones de cumplimiento, desarrollado con arreglo al párrafo 5 del artículo 21, y no mediante estas actuaciones.

1. Alegaciones expresamente relacionadas con cuestiones de cumplimiento

16. En la alegación señalada con el Nº 2 se afirma lo siguiente:

> *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.

17. En la citada alegación se omite indicar cuál es el "informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21" que es objeto de la actual reclamación brasileña. El Canadá supone que se trata del informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*.[8] En cualquier supuesto, la alegación de que el Canadá "no ha aplicado" el informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 es claramente una cuestión de cumplimiento o aplicación relacionada con una diferencia anterior, lo que se encuentra fuera del ámbito de competencia de este Grupo Especial.

18. En la alegación Nº 3 se afirma lo siguiente:

> 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.

19. Una vez más, el Brasil se refiere a "las resoluciones y recomendaciones del Órgano de Solución de Diferencias", sin indicar en manera alguna cuáles son las resoluciones o recomendaciones que son objeto de la reclamación actual. Nuevamente, el Canadá supone que el Brasil se refiere a las resoluciones y recomendaciones adoptadas por el OSD en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*. La referencia a la supuesta concesión, u oferta de concesión, de subvenciones prohibidas "sin atender" a las resoluciones del OSD, indica claramente que en esta alegación se plantean cuestiones de cumplimiento de resoluciones anteriores. Tales alegaciones se encuentran fuera del ámbito de competencia del actual Grupo Especial.

---

[8] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000.

2. Alegación implícitamente relacionada con cuestiones de cumplimiento

20. En la alegación Nº 1 se afirma lo siguiente:

> 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.

21. En esta alegación, el Brasil afirma en parte que determinados créditos a la exportación "seguirán siendo" subvenciones prohibidas a la exportación. Todas las medidas que adopta un Miembro se presumen compatibles con las normas de la OMC si no existe una resolución concreta del OSD en sentido contrario. Por consiguiente, la referencia del Brasil a los créditos a la exportación que "seguirán siendo" subvenciones prohibidas a la exportación debe referirse a resoluciones anteriormente adoptadas por el OSD en el sentido de que determinados "créditos a la exportación" concedidos por el Canadá no son compatibles con las normas de la OMC. Esto parecería ser una alegación de que el Canadá no ha cumplido las resoluciones adoptadas por el OSD en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*.[9] Este Grupo Especial carece de competencia para decidir de cuestiones de cumplimiento relacionadas con otros asuntos.

3. Las diferencias relacionadas con cuestiones de cumplimiento no pueden resolverse mediante actuaciones de nuevos grupos especiales

22. Como se ha visto, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil ha planteado cuestiones de cumplimiento, tanto expresa como tácitamente. Se ha observado ya que el párrafo 5 del artículo 21 del ESD establece que las diferencias relacionadas con cuestiones de cumplimiento han de resolverse "conforme a los presentes procedimientos de solución de diferencias, con intervención, *siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto*". Es evidentemente "posible" que el Brasil recurra al grupo especial que entendió inicialmente en el asunto, a pesar de lo cual ese país no ha hecho ningún intento en tal sentido.

23. Si el Brasil estima que el Canadá no ha cumplido las recomendaciones del OSD en las actuaciones seguidas de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, bien podría haber solicitado la autorización de ese Órgano para adoptar contramedidas apropiadas de conformidad con el párrafo 10 del artículo 4 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias y con el párrafo 6 del artículo 22 del ESD. El Brasil no ha intentado hacerlo.

24. En lugar de ello, el Brasil pide a este Grupo Especial que decida acerca de cuestiones de aplicación relacionadas con una diferencia distinta. Esto carecería de precedentes en la historia de la OMC y sería contrario a las prescripciones del párrafo 5 del artículo 21.

25. Este Grupo Especial carece de competencia para decidir cuestiones de cumplimiento que surjan en otros asuntos. Las cuestiones planteadas ante el Grupo Especial en el presente asunto pueden ser similares a las examinadas por el Grupo Especial en *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*. No obstante, se sigue tratando de grupos especiales diferentes, establecidos en diferencias distintas, con mandatos distintos, e integrados por distintos miembros. El Grupo Especial actual no tiene más competencia para decidir cuestiones de cumplimiento derivadas de *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, que para decidir cuestiones de cumplimiento derivadas del asunto *Bananos*, el asunto *EVE* o cualquier otra diferencia que se haya planteado en la OMC.

[9] En su carta, de fecha 16 de mayo de 2001, el Canadá pidió al Brasil que aclarara esta alegación. No obstante, como se indica más adelante, el Brasil se ha negado a hacerlo.

IV. LAS ALEGACIONES N^{OS} 1, 2, 5 Y 7 DEL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON LO DISPUESTO EN EL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD

A. EL DERECHO APLICABLE

1. El párrafo 2 del artículo 6 del ESD: texto y propósito

26. Las solicitudes de establecimiento de grupos especiales deben cumplir las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD. Este párrafo reza en parte como sigue:

> [En] las peticiones de establecimiento de grupos especiales ... 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.

27. El Órgano de Apelación ha subrayado la necesidad de que se observen las prescripciones del referido párrafo:

> Es importante que la solicitud de establecimiento de un grupo especial 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.[10]

2. Propósito de asegurar las debidas garantías procesales perseguido por el párrafo 2 del artículo 6

28. Es evidente que "una parte demandada tiene siempre plenamente derecho a las garantías procesales debidas en el curso de la solución de diferencias de la OMC".[11]

29. Además, la equidad fundamental de las actuaciones podría verse menoscabada cuando la parte reclamante omite cumplir las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6, en particular la obligación de hacer "una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad". En *Tailandia - Acero*, el Órgano de Apelación declaró lo siguiente:

> El párrafo 2 del artículo 6 del ESD exige una claridad suficiente con respecto al fundamento jurídico de la reclamación, es decir, con respecto a las "alegaciones" que haga valer el reclamante. *La parte demandada tiene derecho a conocer los argumentos a los que debe responder, así como cuáles son las infracciones que han sido alegadas, a fin de poder comenzar a preparar su defensa*. Asimismo, los Miembros de la OMC que se proponen participar como terceros en las actuaciones de un grupo especial deben ser informados del fundamento jurídico de la reclamación.

---

[10] *CE - Bananos*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 142; *Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 122; *Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 84.

[11] *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, informe del Grupo Especial WT/DS122/R, adoptado con el informe del Órgano de Apelación el 5 de abril de 2001 [en adelante "*Tailandia - Acero*, informe del Grupo Especial"], párrafo 7.24. Véase también el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Turquía - Restricciones aplicadas a las importaciones de productos textiles y prendas de vestir*, WT/DS34/R, adoptado con el informe del Órgano de Apelación el 19 de noviembre de 1999, párrafo 9.3.

> *Este requisito de las debidas garantías procesales es fundamental para asegurar la sustanciación equitativa y regular del procedimiento de solución de diferencias.*[12] [Sin cursivas en el original.]

3. Prescripciones del párrafo 2 del artículo 6

30. En el asunto *Corea - Productos lácteos*, el Órgano de Apelación examinó los requisitos establecidos en el párrafo 2 del artículo 6:

> Si analizamos sus elementos, podemos ver que el párrafo 2 del artículo 6 establece varios requisitos. 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. En virtud de este cuarto requisito, 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; pero, en todo caso, esa exposición ha de ser "suficiente para presentar el problema con claridad". Dicho de otro modo, no basta identificar brevemente "los fundamentos de derecho de la reclamación", sino que la exposición debe "presentar el problema con claridad".[13]

31. Si una solicitud de establecimiento de un grupo especial satisface o no los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 es una circunstancia que debe decidirse caso por caso.[14] Como declaró el Órgano de Apelación en su informe relativo al asunto *Corea - Productos lácteos*:

> La identificación de las disposiciones del tratado que se alega que han sido vulneradas por el demandado es siempre necesaria para definir el mandato de un grupo especial y para informar al demandado y a los terceros de las alegaciones formuladas por el reclamante; esa identificación es un requisito previo mínimo de la presentación de los fundamentos de derecho de la reclamación. Pero cabe que no sea suficiente en todos los casos. Hay situaciones en las que 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* de la exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, pero puede haber también situaciones en las que, dadas las circunstancias, la mera enumeración de los artículos del tratado no baste para cumplir el criterio del párrafo 2 del artículo 6, por ejemplo, en el caso de que los artículos enumerados no establezcan una única y clara obligación, sino una

---

[12] *Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 88. De manera análoga, en el asunto *Brasil - Medidas que afectan al coco desecado*, el Órgano de Apelación señaló lo siguiente:

> El mandato de un grupo especial es importante por dos motivos. En primer lugar, *el mandato cumple un importante objetivo en cuanto al debido proceso*, a saber, proporciona a las partes y a los terceros información suficiente con respecto a las reclamaciones que se formulan en la diferencia con miras a darles la oportunidad de responder a los argumentos del reclamante. En segundo lugar, establece la competencia del Grupo Especial al definir las reclamaciones concretas planteadas en la diferencia. [Sin cursivas en el original.]

Informe del Órgano de Apelación, WT/DS22/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 1997, página 25 [en adelante "*Brasil - Coco desecado*, informe del Órgano de Apelación"].

[13] *Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 120.

[14] *Id.*, párrafo 127; *Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 87.

> pluralidad de obligaciones. En ese caso, cabe la posibilidad de que la mera enumeración de los artículos de un acuerdo no baste para cumplir la norma del párrafo 2 del artículo 6.[15] [Las cursivas figuran en el original.]

4. La deficiencia de la solicitud de establecimiento de un Grupo Especial no puede "subsanarse" en una comunicación

32. Es criterio profundamente arraigado que los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 deben satisfacerse en la solicitud de establecimiento del grupo especial, y que ninguna deficiencia de esa solicitud puede "subsanarse" en las comunicaciones del reclamante. En el asunto *CE - Bananos*, el Órgano de Apelación declaró lo siguiente:

> No compartimos la opinión del Grupo Especial de que "incluso si hubiera alguna duda respecto de si la solicitud de establecimiento de un grupo especial había cumplido los requisitos del párrafo 2 del artículo 6, las primeras comunicaciones escritas de los reclamantes habían "subsanado" esa duda porque sus comunicaciones eran suficientemente detalladas y presentaban claramente todas las cuestiones de hecho y de derecho". El 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 para que la parte contra la que se dirige la reclamación y los terceros puedan conocer los fundamentos de derecho de la reclamación. En caso de que no se especifique en la solicitud una *alegación*, los efectos de la solicitud no pueden ser "subsanados" posteriormente por la argumentación de la parte reclamante en su primera comunicación escrita al Grupo Especial o en cualesquiera otras comunicaciones o declaraciones hechas

---

[15] *Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 124; *Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 87. Véase también el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *México - Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa (JMAF) procedente de los Estados Unidos*, WT/DS132/R, adoptado el 24 de febrero de 2000, párrafo 7.13.

En el asunto *Ropa de cama*, el Grupo Especial rechazó determinadas alegaciones que había formulado la India invocando el artículo 6 del Acuerdo Antidumping, porque ese país había omitido formular esas alegaciones en su solicitud de establecimiento de aquél. El Grupo Especial recordó que en el asunto *Corea - Productos lácteos*, el Órgano de Apelación había constatado que podían existir situaciones en las que la "mera enumeración" de los artículos del tratado no satisfaría lo prescrito por el párrafo 2 del artículo 6. El Grupo Especial dijo a continuación:

> ... los artículos del tratado presuntamente infringidos *ni siquiera se enumeran* en la solicitud de establecimiento. El "artículo 6" del Acuerdo Antidumping no figura entre los artículos enumerados en el documento. Habida cuenta de ello, estimamos que el fundamento jurídico de la reclamación relativa a ese artículo no se ha expuesto en absoluto. ... A nuestro entender, una demanda formulada sin enumerar, ni siquiera mínimamente, los artículos del tratado que presuntamente se han infringido no puede subsanarse por remisión a ulteriores comunicaciones. ... Por tanto, el que la India pueda haber aclarado plenamente su posición con respecto a las presuntas infracciones del artículo 6 del Acuerdo Antidumping en su primera comunicación escrita al Grupo Especial no aporta nada desde una perspectiva jurídica. El no haber ni siquiera mencionado en la solicitud de establecimiento el artículo del tratado que presuntamente se había infringido equivale, a nuestro juicio, a no haber formulado ninguna reclamación. [Las cursivas figuran en el original]

Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarías de la India, informe del Grupo Especial, WT/DS141/R, adoptado con el informe del Órgano de Apelación el 12 de marzo de 2001 [en adelante, "*CE - Ropa de cama*, informe del Grupo Especial"], párrafos 6.13 y 6.15.

> posteriormente en el curso del procedimiento del Grupo Especial.[16] [Las cursivas figuran en el original.]

33. En un caso posterior, el Órgano de Apelación reafirmó este criterio al declarar que "para formar parte del mandato de un grupo especial en un caso determinado, una alegación *tiene* que estar incluida en la solicitud de establecimiento del grupo especial".[17] [Las cursivas figuran en el original.]

5. Intentos de la parte demandada de obtener aclaraciones

34. En asuntos anteriores se ha señalado que la parte demandada puede solicitar aclaraciones de la parte reclamante acerca de las alegaciones que se han formulado. Como declaró el Órgano de Apelación el asunto *Tailandia - Acero*:

> Habida cuenta de la importancia de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, exhortamos a los reclamantes a que identifiquen con precisión el fundamento jurídico de la reclamación. También observamos 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. A este respecto, señalamos el párrafo 10 del artículo 3 del ESD, que requiere a los Miembros de la OMC, si surge una diferencia, que entablen el procedimiento de solución de diferencias "de buena fe y esforzándose por resolverla". Como hemos declarado anteriormente "las normas de procedimiento del sistema de solución de diferencias de la OMC tienen por objeto promover, no el desarrollo de técnicas de litigio, sino simplemente la solución equitativa, rápida y eficaz de las diferencias comerciales".[18]

---

[16] *CE - Bananos*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 143. Véase también *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adoptado el 22 de junio de 1998, párrafo 72, nota 49 de pie de página; y *CE - Ropa de cama*, informe del Grupo Especial párrafo 6.15. Además, en el asunto *Argentina - Calzado*, el Grupo Especial señaló lo siguiente: "Evidentemente, no se respetarían los principios del debido proceso y de la información suficiente si la parte reclamante estuviese facultada para incorporar, en una etapa ulterior de las actuaciones del grupo especial, nuevas medidas o alegaciones a la reclamación inicial contenida en su solicitud de establecimiento del grupo especial." (*Argentina - Medidas de salvaguardia impuestas a las importaciones de calzado*, informe del Grupo Especial, WT/DS121/R, informe del Grupo Especial y del Órgano de Apelación adoptado el 12 de enero de 2000, párrafo 8.45).

[17] *India - Patentes*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 89. Véase también *Brasil - Coco desecado*, informe del Órgano de Apelación página 22.

[18] *Tailandia - Acero*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 97.

> De manera análoga, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Carne de cordero* declaró lo siguiente:
>
> ... consideramos apropiado recordar las declaraciones del Órgano de Apelación en *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las empresas de ventas en el extranjero ("Estados Unidos - EVE")* en el sentido de que
>
> > "los Miembros demandados deben señalar oportuna y prontamente las deficiencias de procedimiento alegadas a la atención del Miembro reclamante, así como a la del OSD o el Grupo Especial, de manera que, en caso necesario, éstas puedan corregirse para solucionar las diferencias".
>
> Observamos que el Órgano de Apelación hizo las declaraciones que anteceden con respecto a la "relación de las pruebas de que se disponga" que se requiere en el párrafo 2 del artículo 4 del Acuerdo

6. Perjuicio para la parte demandada

35. Al determinar si se ha infringido lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6, los grupos especiales y el Órgano de Apelación han tenido en cuenta si en el curso de las actuaciones del grupo especial se ha causado un perjuicio a los derechos de defensa de la parte demandada. Por ejemplo, en el asunto *Tailandia - Acero*, el Grupo Especial, al desestimar las alegaciones formuladas por Polonia invocando el artículo 6 del Acuerdo Antidumping, declaró lo siguiente:

> ... constatamos que Tailandia ha demostrado, con respecto a las alegaciones formuladas por Polonia con relación al presente artículo, que su capacidad para defenderse se vio menoscabada en el curso del procedimiento del Grupo Especial. La disminución de la capacidad de Tailandia para defenderse dependía del hecho de que el carácter y alcance precisos de las alegaciones formuladas con arreglo al artículo 6 seguían siendo poco claros y confusos para Tailandia -y para nosotros- incluso después de la primera comunicación escrita de Polonia.[19]

36. En el asunto *Ropa de cama*, el Grupo Especial comentó la cuestión del menoscabo causado por el hecho de que la parte reclamante no haya formulado una alegación determinada al solicitar el establecimiento del grupo especial:

> Al no haber en la solicitud de establecimiento de un grupo especial referencia alguna al artículo del tratado que presuntamente se ha infringido, no se plantea la cuestión de los posibles perjuicios derivados del hecho de no haberse formulado una reclamación con suficiente claridad. ... Sea o no por inadvertencia, como consecuencia de la omisión del artículo 6 en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Miembro demandado, las Comunidades Europeas, y los terceros países no habían recibido notificación de que la India tenía intención de formular reclamaciones en virtud del artículo 6 del Acuerdo Antidumping, y tenían derecho a confiar en que no lo haría. Por consiguiente, en cualquier caso se impediría a la India que planteara tal reclamación.[20]

B. LAS CUESTIONES EN LITIGIO

37. De conformidad con los principios fundamentales de lealtad procesal, enunciados por el Órgano de Apelación en el asunto *Tailandia - Acero*, el Canadá tiene derecho a conocer la reclamación a la que ha de responder, y las infracciones que se alegan, a fin de preparar su defensa. Como ha manifestado claramente el Órgano de Apelación, este requisito de las debidas garantías procesales es "fundamental para asegurar la sustanciación equitativa y regular del procedimiento de solución de diferencias".

> sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias, en el contexto de una solicitud de celebración de *consultas*, y no de una solicitud de establecimiento de un *grupo especial*. Sin embargo, consideramos que la declaración antes citada del Órgano de Apelación es pertinente para nuestro examen de las "circunstancias del caso" en el presente asunto por lo que respecta a la cuestión de procedimiento que tenemos ante nosotros [párrafo 2 del artículo 6 del ESD]. [Las cursivas figuran en el original.] [No se reproduce la nota de pie de página.]

Estados Unidos - Medidas de salvaguardia respecto de las importaciones de carne de cordero fresca, refrigerada o congelada procedente de Nueva Zelandia y Australia, informe del Grupo Especial, WT/DS177/R, WT/DS178/R, adoptado con el informe del Órgano de Apelación el 16 de mayo de 2001, párrafos 5.44 y 5.45.

[19] *Tailandia - Acero*, informe del Grupo Especial, párrafo 7.29. Esta constatación no fue apelada por Polonia.

[20] *CE - Ropa de cama*, informe del Grupo Especial, párrafo 6.16.

38. Incluso si el Brasil no estuviese obligado a invocar sus alegaciones 1 y 2 en un procedimiento seguido con arreglo al párrafo 5 del artículo 21, estas alegaciones son incompatibles con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD, ya que no identifican las medidas concretas en litigio y no presentan el problema con claridad. Cada una de esas omisiones es por sí misma una infracción de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6. Las alegaciones N^{os} 5 y 7 del Brasil son igualmente incompatibles con el referido párrafo. La omisión del Brasil de cumplir los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 afecta fundamentalmente a la equidad de estas actuaciones.

39. A continuación se indica concretamente por qué es incompatible cada una de las alegaciones formuladas con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6.

1. Alegación Nº 1

40. Como ya se ha mencionado, en su alegación Nº 1, el Brasil declara lo siguiente:

> 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.

41. La referencia a los "créditos a la exportación" es extremadamente amplia. Cualquier práctica que permita aplazar el pago de una mercancía o servicio exportados podría calificarse concebiblemente como un "crédito a la exportación". Además, la expresión "créditos a la exportación" no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de aeronaves regionales. El alcance de la expresión "créditos a la exportación", sin ninguna otra aclaración, es infinito. El Brasil ha omitido especificar el significado o el alcance de su alegación.

42. La expresión "Cuenta del Canadá" no está limitada en manera alguna en la alegación del Brasil. No se limita a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de aeronaves regionales. De los términos empleados en la alegación del Brasil parece desprenderse que ese país impugna la totalidad de la Cuenta del Canadá. Hay centenares de operaciones de la Cuenta del Canadá, que abarcan desde la ayuda vinculada hasta las de seguros.[21]

43. Así pues, el Canadá sostiene que al utilizar las expresiones "créditos a la exportación" y "Cuenta del Canadá", el Brasil no ha identificado suficientemente las medidas concretas en litigio, ni presentado el problema con claridad, contra lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

44. Por consiguiente, el Canadá desconoce qué violaciones alega el Brasil así como las reclamaciones a las que ha de responder.

---

[21] Al examinar una expresión tan amplia como "Cuenta del Canadá", es útil recordar las observaciones formuladas por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Japón - Películas*, ante una petición análoga:

> Al examinar si esas ... medidas han sido identificadas de forma suficiente en la solicitud de establecimiento del grupo especial, señalamos que, a diferencia de la Ley de Premios, que tiene un objeto delimitado de forma relativamente estricta (premios), la Ley Antimonopolio tiene un alcance sumamente amplio y se ocupa de una amplia gama de cuestiones. Por esa razón, no nos atreveríamos a afirmar que una simple referencia a la Ley Antimonopolio basta para que todas las medidas adoptadas por el Japón de conformidad con dicha Ley estén comprendidas en el ámbito de la solicitud de establecimiento del grupo especial.

No obstante, no era necesario que el Grupo Especial que se ocupó del asunto decidiera esa cuestión *Japón - Películas* (*Japón - Medidas que afectan a las películas y el papel fotográficos de consumo*, informe del Grupo Especial, WT/DS44/R; adoptado el 22 de abril de 1998, párrafo 10.16).

2. Alegación Nº 2

45. Como ya se ha indicado, en la alegación Nº 2 se sostiene lo siguiente:

> 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.

46. En su informe relativo al asunto *Corea - Productos lácteos*, el Órgano de Apelación no dejó duda alguna de que "[l]a identificación de las disposiciones del tratado que se alega que han sido vulneradas por el demandado es *siempre necesaria* para definir el mandato de un grupo especial y para informar al demandado y a los terceros de las alegaciones formuladas por el reclamante; esa identificación es un *requisito previo mínimo* de la presentación de los fundamentos de derecho de la reclamación".[22] [Sin cursivas en el original.]

47. No obstante, en su alegación Nº 2, el Brasil ha omitido identificar cualquier disposición del tratado que alega que ha sido vulnerada por el Canadá. En ella no se hace referencia a ninguna disposición de los Acuerdos de la OMC. De tal manera, no satisface los "requisitos previos mínimos" del párrafo 2 del artículo 6. Como señaló el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Ropa de cama*, "el no haber ni siquiera mencionado en la solicitud de establecimiento el artículo del tratado que presuntamente se había infringido equivale ... a no haber formulado ninguna reclamación".[23]

48. Además, los argumentos enunciados al tratar de la alegación Nº 1 con respecto a la "Cuenta del Canadá" se aplican igualmente a la alegación Nº 2, y deben tenerse por repetidos aquí.

3. Alegación Nº 5

49. La quinta alegación del Brasil reza:

> 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.

50. Los argumentos que hemos expuesto al referirnos a la alegación Nº 1 con respecto a los "créditos a la exportación" se aplican igualmente a la alegación Nº 5, y deben tenerse por repetidos aquí.

51. Además, la referencia del Brasil a "la EDC" es, análogamente, tan amplia que hace imposible su definición. En esta alegación, la expresión "EDC" no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de las aeronaves regionales. La alegación parece ser un ataque mal definido a la EDC en su totalidad, alegación que abarcaría potencialmente centenares de clientes y muchos miles de operaciones desde 1995.

52. La deficiencia de la alegación del Brasil se pone de manifiesto también en los párrafos 46 y 65 de la primera comunicación de ese país. En esos párrafos, el Brasil intenta impugnar en estas actuaciones, no sólo el tipo de "contribuciones financieras" de la EDC de que se trata en *Canadá - Aeronaves* (es decir, aquellas abarcadas por el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC), sino una gama ilimitada de "servicios financieros" comprendidos en el inciso 1 a) 1) iii) del mismo artículo. En esta alegación, el Brasil no especifica cuáles son los servicios que impugna, y ni siquiera

[22] *Corea - Productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación párrafo 124.

[23] *CE - Ropa de cama*, informe del Grupo Especial, párrafo 6.15.

identifica las disposiciones concretas del artículo 1 en que se funda, lo que es contrario a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 según lo ha interpretado el Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Productos lácteos*.

53. Por consiguiente, el Canadá sostiene que al utilizar las expresiones "créditos a la exportación" y "EDC", el Brasil no ha identificado suficientemente las medidas concretas en litigio, ni presentado el problema con claridad, contra lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

4. Alegación Nº 7

54. La séptima alegación brasileña es la siguiente:

> Los créditos a la exportación y garantías proporcionadas por *Investissement Québec*, incluidas las garantías 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.

55. Los argumentos formulados al tratar de la alegación Nº 1 con respecto a los "créditos a la exportación" se aplican igualmente a la alegación Nº 7, y deben tenerse por repetidos aquí.

56. Además, la referencia a "Investissement Québec" en la alegación Nº 7 no está limitada a la operación de Air Wisconsin ni a la industria de aeronaves regionales.

57. Por consiguiente, el Canadá sostiene que al utilizar las expresiones "créditos a la exportación" e "Investissement Québec", el Brasil no ha identificado suficientemente las medidas concretas en litigio, ni presentado el problema con claridad, contra lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

C. EL BRASIL RECHAZÓ LAS PETICIONES DE ACLARACIÓN DEL CANADÁ

58. El Canadá realizó esfuerzos de buena fe para obtener aclaraciones con respecto a la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil. El 16 de mayo de 2001, el Canadá escribió al Presidente del Grupo Especial, pidiendo las aclaraciones concretas que se indican a continuación. En esa carta se decía, entre otras cosas lo siguiente:

> Al objeto de conocer con claridad qué es lo que se le imputa y cuáles son las violaciones que el Brasil aduce, el Canadá pide al Brasil que aporte aclaraciones respecto de aquellas reclamaciones. En particular:
>
> 1. El Canadá pide al Brasil confirmación de que, de conformidad con el título de la presente diferencia y las consultas celebradas el 21 de febrero de 2001 según se describen en la solicitud del Brasil, las reclamaciones Nos 1, 5 y 7 del Brasil hacen referencia a ciertas prácticas o programas solamente en cuanto se relacionan con aeronaves regionales.
>
> 2. El Canadá desea que se le aclare si las reclamaciones Nos 1, 5 y 7 del Brasil se refieren a ciertas prácticas o programas *per se* o a la manera en que se han aplicado en determinadas circunstancias. De ser esto último, el Canadá pide que el Brasil individualice las aplicaciones de las prácticas o programas a que se refiere su reclamación.
>
> 3. En sus reclamaciones Nos 1, 5 y 7 el Brasil alega que los "créditos a la exportación" son subvenciones prohibidas a la exportación. La solicitud del Brasil de establecimiento de un grupo especial indica que los "créditos a la exportación"

> abarcan ciertos tipos de prácticas. Pero sus reclamaciones no parecen limitarse a esos tipos de "créditos a la exportación". Lo mismo se aplica al término "garantía" tal como lo utiliza el Brasil en su reclamación Nº 7. El Canadá pide que el Brasil especifique los tipos de créditos a la exportación y las garantías a que hacen referencia sus reclamaciones.
>
> 4. En su reclamación Nº 1, el Brasil alega que ciertas prácticas "son y seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación ...". El Canadá desea que se le aclare qué distinción hace el Brasil entre "son" y "seguirán siendo".
>
> 5. La reclamación Nº 3 del Brasil se refiere a créditos a la exportación a "la industria de aeronaves para transporte regional" por conducto de Cuenta del Canadá. El Canadá desea que se le aclare qué se entiende por "industria de aeronaves para transporte regional" según se utiliza en esa reclamación.
>
> Con objeto de que el Canadá pueda preparar su defensa antes de la presentación de las primeras comunicaciones escritas, el Canadá pide que el Brasil aporte esas aclaraciones a más tardar el lunes, 21 de mayo de 2001.

59. El Brasil se negó de inmediato a proporcionar las aclaraciones solicitadas. En una carta dirigida a la Presidencia del Grupo Especial con fecha 21 de mayo, ese país declaró lo siguiente:

> 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.

Así pues, el Brasil se negó a aclarar sus alegaciones, a pesar de las peticiones del Canadá.

D. IMPOSIBILIDAD DE "SUBSANAR" LAS DEFICIENCIAS

60. Los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 deben satisfacerse en la solicitud de establecimiento del grupo especial. Como ha señalado claramente el Órgano de Apelación en el asunto *CE - Bananos*, las deficiencias de la solicitud de establecimiento del grupo especial con respecto a las alegaciones N^{os} 1, 2, 3, 5 y 7 no pueden ser "subsanadas" en las comunicaciones ulteriores del Brasil.

E. PERJUICIO PARA LA DEFENSA DEL CANADÁ

61. Como ocurría en el caso de Tailandia en el asunto relativo a los *Derechos antidumping sobre el acero*, el perjuicio causado a la posibilidad del Canadá de ejercer su defensa es función del hecho de que la naturaleza y alcance precisos de las reclamaciones del Brasil siguen siendo oscuros y confusos.[24] El incumplimiento por el Brasil de los requisitos imperativos del párrafo 2 del artículo 11 del ESD perjudica a la capacidad del Canadá de preparar y presentar una defensa completa en estas actuaciones.

[24] Con respecto a la alegación Nº 2, en la que el Brasil no ha identificado ninguna disposición de un tratado cuya violación por el Canadá alegue, el Canadá recuerda lo declarado por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Ropa de cama*, en el sentido de que, simplemente "no se plantea la cuestión de los posibles perjuicios derivados del hecho de no haberse formulado una reclamación con suficiente claridad". *CE - Ropa de cama*, informe del Grupo Especial, párrafo 6.16.

V. SOLICITUD DE RESOLUCIONES PRELIMINARES

62. El Canadá solicita respetuosamente al Grupo Especial que formule las siguientes constataciones preliminares con respecto a su competencia:

> 1. Que las alegaciones N^{os} 2 y 3 plantean cuestiones de cumplimiento relacionadas con otra diferencia. El Brasil debe formular estas reclamaciones en el marco del párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Por consiguiente, las reclamaciones N^{os} 2 y 3 son ajenas a la competencia del Grupo Especial;
>
> 2. La referencia en la alegación Nº 1 a determinados créditos de la exportación que "seguirán siendo" subvenciones prohibidas, plantea análogamente cuestiones de cumplimiento relacionadas con otra diferencia. Esta alegación también debe ser objeto de actuaciones desarrolladas en el marco del párrafo 5 del artículo 21 y, por tanto, es ajena a la competencia de este Grupo Especial; y
>
> 3. Las alegaciones N^{os} 1, 2, 5 y 7 son incompatibles con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD y son por tanto ajenas a la competencia del Grupo Especial.

ANEXO B-4

PRIMERA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

(18 de junio de 2001)

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN B-27

II. EL CONTEXTO DEL PRESENTE PROCEDIMIENTO Y LOS HECHOS B-28

A. El programa PROEX del Brasil B-28

B. Air Wisconsin B-29

C. La Corporación de Fomento de las Exportaciones B-31

III. CONSTATACIONES PERTINENTES EN EL ASUNTO *CANADÁ - AERONAVES I* B-31

A. Alegaciones formuladas por el Brasil contra las cuentas *per se* en el asunto *Canadá - Aeronaves I* B-32

B. La aplicación de la Cuenta Mercantil en el asunto *Canadá - Aeronaves I* B-32

C. La aplicación de la Cuenta del Canadá en el asunto *Canadá - Aeronaves I* B-33

IV. ARGUMENTO JURÍDICO B-34

A. La Cuenta del Canadá "en sí misma" B-34

B. La Cuenta Mercantil "en sí misma" B-34

C. Investissement Québec "en sí mismo" B-35

D. Cuenta del Canadá - La operación con Air Wisconsin B-36

i) El Canadá ofreció financiación a Air Wisconsin sobre una base de igualación en respuesta a la oferta del Brasil. B-36

ii) La operación con Air Wisconsin puede ampararse en el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) B-37

iii) La igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. B-38

Página

E. La financiación de la EDC a través de la Cuenta de la Corporación B-40

i) Contribución financiera B-41

ii) Con la financiación para aeronaves de transporte regional a través de la Cuenta Mercantil no se otorga un beneficio B-42

iii) Conclusión B-47

F. La financiación de Investissement Québec B-47

i) Contribución financiera B-47

ii) El Brasil no ha conseguido demostrar la existencia de un "beneficio" B-47

iii) El Brasil no ha conseguido demostrar la supeditación a los resultados de exportación B-48

iv) Conclusión B-49

V. CONCLUSIÓN B-50

I. INTRODUCCIÓN

1. La presente comunicación contiene la respuesta inicial del Canadá a la alegación del Brasil de que el Canadá concede subvenciones a la exportación incompatibles con el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ("Acuerdo SMC"). La tarea de responder resulta difícil porque el único elemento claro y coherente de la reclamación del Brasil en cada fase de las actuaciones de esta diferencia es la oferta de financiación para la venta de aeronaves a reacción de transporte regional hecha por el Canadá a Air Wisconsin Airlines Corporation ("Air Wisconsin"). No obstante, el Canadá responderá a todas las alegaciones del Brasil en la medida en que las comprende, en espera de que el Grupo Especial resuelva acerca de la solicitud de resoluciones preliminares sobre determinadas alegaciones del Brasil formulada por el Canadá en su comunicación preliminar.

2. En sus reclamaciones acerca de la financiación de Air Wisconsin, el Brasil no menciona que la oferta del Canadá se realizó para igualar la financiación ofrecida el pasado año a Air Wisconsin por el Brasil, a través de su programa PROEX (Programa de Financiamento as Exportações) de reducción de los tipos de interés y de BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). En un procedimiento iniciado independientemente en el marco de la OMC[1], el Brasil ha negado que su programa PROEX constituya ahora una subvención a la exportación ilegal. Si lo que dice el Brasil es exacto, ello significaría que la oferta del Canadá a Air Wisconsin también debe considerarse compatible con el Acuerdo SMC ya que, de conformidad con ese Acuerdo, el Brasil no puede invocar, en relación con la financiación de aeronaves para el transporte regional, ninguna defensa que no esté también a disposición del Canadá. Sin embargo, incluso si, como considera el Canadá, la oferta del Brasil a Air Wisconsin constituyó una subvención a la exportación ilegal, la oferta del Canadá, basada en la igualación, está protegida por el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa de subvenciones a la exportación que figura en el Anexo I del Acuerdo SMC.

3. En su primera comunicación[2], el Brasil parece alegar en general que cualquier financiación proporcionada por la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC") e Investissement Québec es, en sí misma, una subvención a la exportación que infringe el Acuerdo SMC. Además, el Brasil parece impugnar o bien tipos de financiación ofrecidos por esos organismos o transacciones concretas en las que éstos participaron o en las que se alega que participaron.

4. En cualquier caso, las alegaciones del Brasil carecen de fundamento. La EDC administra dos programas, la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil. En un procedimiento anterior de solución de diferencias iniciado por el Brasil, se constató que ambos se basaban en legislación discrecional y no obligatoria.[3] La financiación de la Cuenta del Canadá se proporciona en forma compatible con las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo de la OCDE relativo a las directrices para los créditos a la exportación concedidos con apoyo oficial*[4] (el "Acuerdo de la OCDE" o el "Acuerdo") y, por lo tanto, puede acogerse al refugio que ofrece el punto k). Desde 1998, toda la financiación para aeronaves de transporte regional facilitada por la Cuenta Mercantil lo ha sido en condiciones comerciales, por lo que no se otorga con ella un "beneficio" de conformidad con el artículo 1 del

---

[1] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46.

[2] *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*, WT/DS222, primera comunicación del Brasil, 30 de mayo de 2001 [en adelante, "primera comunicación del Brasil"].

[3] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafos 9.123 y 9.129 [en adelante, *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial].

[4] OCDE, *The Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits* (París: OECD, 1998) (Prueba documental BRA-42).

Acuerdo SMC.[5] Análogamente, Investissement Québec tampoco se basa en legislación obligatoria, y su financiación no otorga un "beneficio" ni está, incluso sobre la base de las pruebas presentadas por el Brasil, supeditada a los resultados de exportación.

5. Como sus reclamaciones carecen de fundamento, el Brasil intenta basar su argumentación en interpretaciones erróneas del Acuerdo SMC, argumentos jurídicos insostenibles y citas de documentos públicos y comunicados de prensa selectivas y, en ocasiones, inexactas. Éstos no demuestran que el Canadá haya violado en modo alguno sus obligaciones en el marco de la OMC.

6. En la presente comunicación, el Canadá demostrará en primer lugar que los programas u organismos impugnados por el Brasil no son, en sí mismos, incompatibles con el Acuerdo SMC. A continuación, demostrará que el Acuerdo SMC le permite igualar la oferta de financiación hecha por el Brasil a Air Wisconsin. Por último, demostrará que la alegación del Brasil de que la aplicación de la financiación de la Cuenta Mercantil o de Investissement Québec es incompatible con el Acuerdo SMC carece de base.

II. EL CONTEXTO DEL PRESENTE PROCEDIMIENTO Y LOS HECHOS

A. EL PROGRAMA PROEX DEL BRASIL

7. No es ningún secreto que este procedimiento forma parte de una diferencia más amplia. Desde hace varios años, el Brasil desarrolla una campaña bien documentada de subvenciones a la exportación ilegales con objeto de obtener contratos para Embraer y aumentar la cuota de mercado de éste a expensas de sus competidores, en particular de Bombardier.

8. En 1999 y de nuevo el pasado año, el OSD llegó a la conclusión de que el Brasil proporciona a Embraer subvenciones a la exportación ilegales mediante el PROEX, el programa brasileño de reducción de los tipos de interés para las exportaciones. En el marco del PROEX, el Brasil ofrece a los posibles compradores de aeronaves de Embraer tipos de interés mas bajos que los que pueden obtener en los mercados comerciales. La versión inicial del PROEX ("PROEX I") ofrecía reducciones de los tipos de interés de hasta 3,8 puntos porcentuales. Esto quiere decir que un posible comprador que, en otras circunstancias, habría tenido que financiar la compra de aeronaves de Embraer, por ejemplo, a un tipo de interés disponible en los mercados comerciales del 8 por ciento, recibía financiación a un tipo de interés del 4,2 por ciento gracias a la reducción de los tipos de interés en el marco del PROEX I.

9. Después de que un grupo especial constatara que esas subvenciones del PROEX eran ilegales y de que el Órgano de Apelación confirmara esa constatación[6], el OSD resolvió que el Brasil debía suprimirlas antes del 18 de noviembre de 1999. El Brasil afirmó que había cumplido la resolución inicial del OSD al revisar el PROEX para rebajar la reducción de los tipos de interés a 2,5 puntos porcentuales ("PROEX II"), pero se negó a poner fin a la concesión de subvenciones en relación con las aeronaves cuya entrega estaba contratada para después del 18 de noviembre de 1999, fecha fijada para el cumplimiento.

---

[5] Desde el 1º de enero de 1995 hasta el final de 1997, la Cuenta Mercantil se utilizó también para dos transacciones con apoyo oficial, compatibles con el Acuerdo de la OCDE. Estas transacciones abarcaron un total de cinco aeronaves de hélice pero ninguna aeronave a reacción para el transporte regional.

[6] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/R, adoptado el 20 de agosto de 1999 [en adelante, "*Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial"] y *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS46/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999 [en adelante, "*Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación"].

10. En un procedimiento iniciado de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del Entendimiento sobre Solución de Diferencias (ESD), se constató que el Brasil no había cumplido la resolución inicial del OSD porque i) después del 18 de noviembre de 1999, había seguido entregando aeronaves subvencionadas a través del PROEX I en cumplimiento de contratos concertados antes de esa fecha y concediendo las subvenciones del PROEX en el momento de la entrega de la aeronave; y ii) las subvenciones concedidas en el marco del PROEX II seguían siendo subvenciones a la exportación prohibidas que el Brasil continuaba otorgando a las aeronaves a reacción de transporte regional de Embraer.[7] Cuando las partes no lograron llegar a un acuerdo acerca de la compensación, el Canadá solicitó y obtuvo del OSD autorización para adoptar contramedidas contra el Brasil por una cuantía de 344,2 millones de dólares canadienses anuales.[8]

11. En diciembre de 2000, el Brasil anunció que había revisado de nuevo el PROEX. Según él, esta revisión, que se denominará PROEX III, era el mismo programa que en dos ocasiones se ha considerado una subvención a la exportación ilegal, pero con un límite nominal de las reducciones de los tipos de interés del PROEX no inferior al Tipo de Interés Comercial de Referencia ("CIRR"). El CIRR es un tipo calculado, elaborado por la OCDE y publicado por ésta como un componente del Acuerdo.[9] La posición del Brasil es que puede ofrecer reducciones del tipo de interés hasta el nivel del CIRR, sin aplicar ninguna de las otras modalidades o condiciones exigidas por el Acuerdo o por el mercado. El Brasil sostiene que, de resultas de esta revisión, las reducciones de los tipos de interés que se efectúan en el marco del PROEX III ya no constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. El Canadá no está de acuerdo y ha impugnado la conformidad del PROEX III con las normas de la OMC en un procedimiento independiente iniciado de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

B. AIR WISCONSIN

12. Después de que los árbitros hicieran pública su decisión en el procedimiento iniciado de conformidad con el párrafo 6 del artículo 22, comenzó una competición entre Embraer y Bombardier para obtener de Air Wisconsin un gran pedido de aproximadamente [] aeronaves de transporte regional, a un precio de compra de unos [] millones de dólares canadienses. Air Wisconsin es una línea aérea regional de los Estados Unidos, que funciona sobre la base de un acuerdo para compartir el código con United Airlines Inc.

13. A finales de octubre de 2000, el Canadá se enteró de que el Brasil estaba dispuesto a financiar la venta de aeronaves a reacción de transporte regional de Embraer a Air Wisconsin en condiciones mucho más favorables que las que Air Wisconsin habría podido obtener en el mercado comercial. Por

---

[7] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000 [en adelante, "*Brasil - Aeronaves;* informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21"] y *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS46/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000 [en adelante, "*Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21"].

[8] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Recurso del Brasil al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC*, Decisión de los árbitros, WT/DS46/ARB, adoptada el 12 de diciembre de 2000.

[9] El CIRR se determina calculando el promedio del tipo del Bono del Tesoro de los Estados Unidos a siete años (en el caso de las transacciones relativas a aeronaves de transporte regional, es decir, de la categoría A que figura en el Anexo III del Acuerdo, en dólares estadounidenses, con plazos de reembolso de 8,5 años a 10 años) durante el mes anterior y añadiendo 100 puntos básicos. Véase el artículo 16 del texto principal. En el sector de las aeronaves de transporte regional, la práctica habitual es utilizar dólares estadounidenses.

lo tanto, era evidente que el Brasil estaba concediendo de nuevo subvenciones a la exportación incompatibles con el Acuerdo SMC en relación con una venta de gran importancia.

14. Embraer insistió en que se cumpliera un acuerdo de confidencialidad comercial que impedía a Air Wisconsin informar al Canadá de los detalles exactos de la oferta brasileña. No obstante, basándose en las respuestas de funcionarios de Air Wisconsin a diversas preguntas formuladas por funcionarios canadienses, el Gobierno del Canadá llegó a la conclusión de que, entre las condiciones de la oferta brasileña, figuraba []. Las pruebas relativas a la oferta del Brasil figuran en la Prueba documental confidencial CDA-1 del Canadá y en la Prueba documental CDA-2.[10]

15. A juicio de algunos observadores, el Brasil aplicaba una estrategia consistente en prolongar las negociaciones y los procedimientos de solución de diferencias con objeto de continuar concediendo sus subvenciones ilegales a fin de aumentar su cuota de mercado. Como se señaló en un importante diario brasileño cuando se hizo pública la decisión resultante del arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22:

> "pero la principal victoria del Ministerio de Asuntos Exteriores se refiere al hecho de que consiguió prolongar la diferencia con el Canadá durante casi cuatro años. Entretanto, Embraer se convirtió en uno de los mayores fabricantes de aeronaves del mundo. Actualmente, la empresa posee la mitad del mercado mundial de pequeñas aeronaves (de hasta 70 asientos). A fin de prolongar las negociaciones todo lo posible, el Ministerio de Asuntos Exteriores contrató a grandes empresas extranjeras de promoción especializadas en comercio internacional".[11]

16. Casi tres años de procedimientos de solución de diferencias en el marco de la OMC han demostrado que el Brasil no se considera obligado por los compromisos que ha asumido en la Organización. Cuatro decisiones de grupos especiales y del Órgano de Apelación han confirmado que el PROEX concede subvenciones a la exportación ilegales, y el OSD ha pedido sin éxito al Brasil, en dos ocasiones, que ponga fin a las subvenciones ilegales que otorga en el marco del PROEX. Además, a lo largo del año anterior, el Brasil había rechazado los esfuerzos realizados por el Canadá para llegar a una solución negociada por la que ambos países se comprometieran a otorgar su financiación en las condiciones del mercado o en las previstas en el Acuerdo de la OCDE. La experiencia con el PROEX I y el PROEX II había demostrado que, incluso si se resolvía que las subvenciones a la exportación brasileñas eran ilegales, una vez que había prometido su financiación, el Brasil no ponía fin a sus subvenciones a la exportación en relación con aeronaves aún no entregadas.

17. Por consiguiente, era evidente que, en el mejor de los casos, los procedimientos de solución de diferencias de la OMC sólo podían representar una medida correctiva limitada en el caso de la venta a Air Wisconsin. El Canadá perdería la venta en forma permanente a menos que pudiera igualar la oferta brasileña. Por ello, el Gobierno del Canadá decidió recurrir a un doble enfoque para intentar prevenir la concesión de subvenciones ilegales por el Brasil en el futuro y para salvaguardar la competencia en la venta a Air Wisconsin. A fin de aplicar el primer enfoque, en enero de 2001, el Canadá inició un nuevo procedimiento de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 con objeto de poner a prueba las afirmaciones del Brasil de que el PROEX III está conforme con las recomendaciones y resoluciones del ESD y con el Acuerdo SMC. Está previsto que ese Grupo

[10] Véanse [], de fecha 21 de marzo de 2001 [en adelante, "declaración de []"] (Prueba documental confidencial CDA-1) y la carta de [], dependiente de Air Wisconsin Airlines Corporation, a A. Sulzenko, Ministro Auxiliar Adjunto de Política Industrial y Científica, de fecha 20 de marzo de 2001 [en adelante, "carta de Air Wisconsin"] (Prueba documental CDA-2).

[11] Ghilherme Barros, "El Canadá puede tomar represalias contra el Brasil por valor de 1.300 millones de dólares EE.UU." *Folha de Sao Paulo* (22 de agosto de 2000) (Prueba documental CDA-3).

Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 emitirá su informe provisional el 20 de junio de 2001 y distribuirá su informe definitivo a finales de julio de ese año.

18. El segundo enfoque consistió en utilizar el programa Cuenta del Canadá para apoyar la oferta presentada por Bombardier a fin de obtener el contrato de Air Wisconsin mediante financiación que igualara el apoyo ofrecido por el Brasil a Air Wisconsin. El Acuerdo de la OCDE y, a juicio del Canadá, la exención contenida en el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC permiten esa igualación, inclusive mediante ofertas no idénticas. Asimismo, el razonamiento del Canadá es que, si en el procedimiento en curso de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, se constata que la alegación del Brasil de que el PROEX III está en conformidad con el Acuerdo SMC es correcta, el apoyo concedido por el Canadá basándose en la igualación también estará en conformidad con el Acuerdo SMC, sin que sea necesario invocar el segundo párrafo del punto k).

C. LA CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LAS EXPORTACIONES

19. Muchas de las alegaciones del Brasil en esta diferencia están dirigidas contra la Corporación de Fomento de las Exportaciones ("EDC") del Canadá. La EDC está constituida con arreglo a la legislación canadiense y es totalmente propiedad del Gobierno del Canadá. Funciona con arreglo a principios comerciales y sus objetivos son los siguientes:

> a) apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá; y
>
> b) apoyar y desarrollar, directa o indirectamente, la capacidad del Canadá de:
>
> i) realizar exportaciones, y
> ii) aprovechar las oportunidades comerciales internacionales.[12]

20. Las actividades de la EDC por su propia cuenta se denominan actividades de la Cuenta Mercantil. La EDC también puede iniciar y administrar operaciones de financiación que en otras circunstancias no iniciaría siempre que el Gobierno del Canadá considere que son de interés nacional. Las obligaciones contraídas de resultas de esas actividades son financiadas por el Gobierno del Canadá, que asume directamente el riesgo. Ésta es la denominada Cuenta del Canadá. Las operaciones de la Cuenta del Canadá siempre cumplirán lo dispuesto en el Acuerdo de la OCDE, ya que el Canadá se comprometió a ello en respuesta a una resolución del OSD de 20 de agosto de 1999 en el contexto del asunto *Canadá - Aeronaves I.*

III. CONSTATACIONES PERTINENTES EN EL ASUNTO *CANADÁ - AERONAVES I*

21. En su primera comunicación, el Brasil hace referencia a las constataciones del Grupo Especial y el Órgano de Apelación en los diversos procedimientos del asunto *Canadá - Aeronaves I.* Algunas de las constataciones formuladas en esa diferencia son efectivamente pertinentes a la diferencia actual, entre ellas las constataciones sobre los programas Cuenta Mercantil y Cuenta del Canadá de la EDC.

22. En el procedimiento inicial del asunto *Canadá - Aeronaves I*, las partes y el Grupo Especial distinguieron entre el programa Cuenta Mercantil de la EDC (que el Grupo Especial denominó "programa de la EDC") y la cuenta del Canadá. El Brasil impugnó ambos programas, tanto como

[12] Véase *Export Development Act*, R.S.C. 1985, c. E-20, s. 10 (Prueba documental BRA-17).

subvenciones a la exportación *per se* (es decir, "en sí mismas") como en su aplicación a operaciones concretas.[13]

A. ALEGACIONES FORMULADAS POR EL BRASIL CONTRA LAS CUENTAS *PER SE* EN EL ASUNTO *CANADÁ - AERONAVES I*

23. Aplicando "la distinción que algunos grupos especiales del GATT/OMC han trazado de forma sistemática entre la legislación discrecional y la legislación obligatoria"[14], el Grupo Especial constató que el Brasil no había demostrado que la Cuenta Mercantil, en sí misma, ordenara la concesión de subvenciones. Constató que el programa Cuenta Mercantil "constituye en realidad una legislación discrecional", ya que la legislación no exige al Canadá que otorgue subvenciones a la exportación ilegales en ninguna circunstancia.[15]

24. El Grupo Especial formuló constataciones similares en el caso de la Cuenta del Canadá: "constatamos que el Brasil no ha demostrado que el programa Cuenta del Canadá *per se* ordene el otorgamiento de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación. Por el contrario, el programa Cuenta del Canadá es una medida legislativa discrecional".[16] Tanto en el caso de la Cuenta Mercantil como en el de la Cuenta del Canadá, el Brasil no apeló contra estas constataciones, que fueron adoptadas sin modificaciones por el OSD cuando adoptó los informes del Grupo Especial y el Órgano de Apelación, el 20 de agosto de 1999.

B. LA APLICACIÓN DE LA CUENTA MERCANTIL EN EL ASUNTO *CANADÁ - AERONAVES I*

25. Para apoyar su alegación de que la Cuenta Mercantil, tal como se aplicaba, proporcionaba subvenciones a la exportación prohibidas, el Brasil impugnó, en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, determinadas formas de asistencia financiera de la EDC que, según alegó, se facilitaban a la rama canadiense de producción de aeronaves para el transporte regional, inclusive la financiación de deudas y la garantía de préstamos.

26. En su intento de demostrar que la financiación de deudas por la Cuenta Mercantil otorgaba un beneficio, el Brasil se basó en muchas de las declaraciones de funcionarios y de las afirmaciones sobre los rendimientos de la EDC a que ha hecho de nuevo referencia en esta diferencia. El Grupo Especial constató lo siguiente: "no consideramos que las pruebas y los argumentos aportados por el Brasil con respecto a las declaraciones de funcionarios de la EDC o los rendimientos financieros globales de la EDC demuestren la existencia de una financiación de deudas subvencionadas"[17] y "el Brasil no ha demostrado, sobre la base de sus argumentos relativos a las declaraciones de funcionarios de la EDC y los rendimientos financieros de la EDC, que la financiación de deudas por la EDC otorgue en general un 'beneficio'".[18]

27. En el asunto *Canadá - Aeronaves I*, el Brasil también intentó demostrar sus alegaciones sobre la base de pruebas relativas a determinadas operaciones. En sus argumentos sobre la financiación de deudas y la garantía de préstamos, invocó pruebas a las que ha hecho de nuevo referencia en esta diferencia relativas a dos transacciones en las que participaron ASA y Comair, respectivamente.

---

[13] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafos 9.121, 9.130, 9.204 y 9.214.

[14] *Id.*, párrafo 9.124.

[15] *Id.*, párrafo 9.129.

[16] *Id.*, párrafo 9.213.

[17] *Id.*, párrafo 9.180.

[18] *Id.*, párrafo 9.181.

28. En el asunto *Canadá - Aeronaves I*, el Grupo Especial constató que "los argumentos del Brasil relativos a ASA no ofrecen ninguna base para constatar que ni este caso concreto de financiación de deudas por la EDC ni la financiación de deudas por la EDC en el sector general de las aeronaves de transporte regional otorguen un 'beneficio' en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC"[19] y que "las pruebas presentadas por el Brasil con relación a la financiación de deudas de ASA de ningún modo indican que la política general de financiación de deudas por la EDC, consistente en cubrir los costos y un margen de riesgo mínimo, no se ha aplicado en el sector de las aeronaves de transporte regional".[20]

29. En el caso de Comair, el Grupo Especial rechazó "la alegación del Brasil de que la EDC concedió una subvención a la exportación consistente en una garantía de préstamo a Comair en 1997".[21]

C. LA APLICACIÓN DE LA CUENTA DEL CANADÁ EN EL ASUNTO *CANADÁ - AERONAVES I*

30. El Brasil impugnó también el programa Cuenta del Canadá, tal como se aplicaba. El Grupo Especial llegó a la conclusión de que la financiación de deudas por la Cuenta del Canadá desde el 1º de enero de 1995 en relación con la exportación de aeronaves canadienses de transporte regional constituía subvenciones a la exportación prohibidas.[22] A continuación, el Canadá adoptó medidas encaminadas a asegurar que las futuras transacciones de la Cuenta del Canadá en el sector de las aeronaves de transporte regional estuvieran en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés del Acuerdo de la OCDE y, por lo tanto, tuvieran derecho a acogerse al "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. En un procedimiento iniciado por el Brasil de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, el Grupo Especial constató que las medidas adoptadas por el Canadá no eran suficientes para "asegurar" esto respecto de las futuras transacciones.[23] No obstante, en el procedimiento iniciado de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, el Brasil no negó que el Canadá se hubiera puesto en conformidad por lo que se refiere a las transacciones de la Cuenta del Canadá hasta el 18 de noviembre de 1999. Por consiguiente, el Grupo Especial no siguió examinando las operaciones pasadas de la Cuenta del Canadá.[24]

---

[19] *Id.*, párrafo 9.179.

[20] *Id.*, párrafo 9.180.

[21] *Id.*, párrafo 9.186.

[22] *Id.*, párrafo 10.1 b).

[23] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles: Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafo 6.1 [en adelante, "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21"]. Al rechazar una apelación formulada por el Brasil contra la constatación del Grupo Especial de que el Canadá había aplicado otra de las recomendaciones del OSD, el Órgano de Apelación declaró posteriormente que "es necesario utilizar con cautela" el criterio de "asegurar" aplicado por el Grupo Especial porque, si se toma en sentido demasiado literal, será "un criterio muy difícil, si no imposible, de cumplir puesto que nadie puede predecir la forma en que administradores desconocidos aplicarán, en un futuro no previsible, cualquier medida destinada al cumplimiento, por muy concienzudamente que haya sido elaborada" (*Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles: Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafo 38 [en adelante, "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21"]).

[24] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, párrafo 5.57.

IV. ARGUMENTO JURÍDICO

A. LA CUENTA DEL CANADÁ "EN SÍ MISMA"

31. Los grupos especiales del GATT/OMC han distinguido uniformemente entre la legislación discrecional y la legislación obligatoria. Por lo general, no basta con que un Miembro reclamante demuestre que una medida impugnada puede permitir al Miembro demandado infringir sus obligaciones en el marco de la OMC, sino que tiene que demostrar, más bien, que la medida exige o exigiría que el Miembro infrinja sus obligaciones, por lo menos en algunas circunstancias.[25]

32. En la decisión del Grupo Especial que entendió inicialmente en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, éste constató que el programa Cuenta del Canadá era legislación discrecional porque no había nada que indicara que la Cuenta del Canadá estaba legalmente obligada a subvencionar. Por lo tanto, constató que no le estaba permitido formular constataciones sobre la Cuenta del Canadá *per se* y limitó su análisis a las alegaciones relativas a la aplicación efectiva del programa Cuenta del Canadá.[26]

33. Algunas de las afirmaciones del Brasil en su primera comunicación en esta diferencia parecen sugerir de nuevo que la Cuenta del Canadá *per se* constituye una subvención prohibida a la exportación.[27] Sin embargo, las constataciones en que se basa el Brasil para apoyar esas afirmaciones son constataciones sobre la Cuenta del Canadá *en su aplicación* en el sector de las aeronaves de transporte regional.[28] El Brasil no presenta argumentos ni pruebas de que la Cuenta del Canadá *ordene* la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas (aparte de una constatación mal entendida de un grupo especial)[29], porque indudablemente la Cuenta del Canadá no está basada en legislación obligatoria. Desde la constatación formulada en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, no ha habido nada que modificara esta realidad. Las alegaciones del Brasil respecto de la Cuenta del Canadá sólo son pertinentes para una impugnación *de su aplicación*. Por lo tanto si el Brasil impugna la Cuenta del Canadá *en sí misma*, la impugnación no podrá tener éxito.

B. LA CUENTA MERCANTIL "EN SÍ MISMA"

34. En esta diferencia, no queda claro ni en la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil ni en la primera comunicación de ese país si las nuevas alegaciones brasileñas respecto de la EDC están limitadas a determinadas formas de supuesto apoyo financiero proporcionado por la EDC para ventas de aeronaves de transporte regional (como parecería indicar el titulo de esta diferencia) o si abarcan el supuesto suministro por la EDC de "servicios financieros" no especificados en general, como podrían sugerir los párrafos 21 a 39 y 73; si es el suministro de esos servicios no especificados a la rama de producción de aeronaves de transporte regional lo que se impugna (como parecerían indicar los párrafos 40 a 70); o incluso si se considera que la propia EDC

---

[25] Véase *Estados Unidos - Ley antidumping de 1916*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adoptado el 26 de septiembre de 2000, párrafos 60 y 88.

[26] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafos 9.208 a 9.213.

[27] Primera comunicación del Brasil, párrafos 74 a 81.

[28] En cada uno de los párrafos que el Brasil cita en la nota 107 de pie de página de su primera comunicación, el Grupo Especial utilizó en la versión inglesa las palabras "Canadá Account debt financing *in issue*" (la financiación de deudas *en cuestión* por parte de la Cuenta del Canadá) [sin cursivas en el original].

[29] La constatación en sí dice lo siguiente: "... 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 ..." Véase *Canada - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafo 10.1 b). El Brasil interpreta que esto se refiere al conjunto de la "Cuenta del Canadá". (Véase la primera comunicación del Brasil, párrafo 75.)

esta de algún modo prohibida, como podrían sugerir los párrafos 71 y 72 ("El apoyo de la EDC está supeditado a los resultados de exportación").

35. En su solicitud de resoluciones preliminares, el Canadá se ha referido al perjuicio causado por esta falta de claridad y por la negativa del Brasil a aclarar sus alegaciones cuando se le pidió que lo hiciera. El Canadá ha explicado en esa comunicación por qué las alegaciones del Brasil acerca de la EDC no reúnen los requisitos prescritos en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. No obstante, en espera de la resolución del Grupo Especial y como se señaló en la introducción, el Canadá responderá a lo que entiende que son las alegaciones del Brasil.

36. Si el Brasil impugna efectivamente la Cuenta Mercantil de la EDC en sí misma, el Canadá señala que, como constató el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*, la Cuenta Mercantil constituye una medida legislativa discrecional. De ningún modo ordena la concesión de subvenciones incompatibles con el Acuerdo SMC y no puede ser incompatible *per se* con los artículos 1 y 3 de ese Acuerdo.[30] Por lo tanto, no es sorprendente que el Brasil no disponga de pruebas para apoyar su alegación.

37. En las secciones III.A y B de su primera comunicación (párrafos 21 a 39), el Brasil parece aducir 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 párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC no respalda este argumento. Que la EDC pague o no el impuesto sobre la renta no tiene nada que ver con si concede una subvención a las exportaciones de aeronaves, ya que la cuestión no es si la EDC, en su calidad de organismo público, está o no subvencionada. Efectivamente, para los numerosos Miembros de la OMC que poseen organismos públicos de financiación, sería una gran sorpresa que esas instituciones se consideraran ilegales *per se* de conformidad con el Acuerdo SMC si reciben cualquier tipo de apoyo del gobierno.

C. INVESTISSEMENT QUÉBEC "EN SÍ MISMO"

38. En la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil y en la primera comunicación de ese país tampoco queda claro si el Brasil impugna determinadas formas de financiación proporcionadas por Investissement Québec o si impugna a Investissement Québec en sí mismo. En el segundo caso, las pruebas presentadas por el propio Brasil demuestran el amplio mandato recibido por Investissement Québec y la amplia discreción de que goza.[31] Investissement Québec es un organismo establecido por la *Ley relativa a Investissement Québec y Garantie-Québec*[32] ("La Ley"), que es sucesor de la Société de développement industriel du Québec.

39. Como lo demuestran las pruebas presentadas por el propio Brasil en el párrafo 84 de su primera comunicación, el mandato y las facultades de Investissement Québec son amplios. La "misión general" de Investissement Québec mencionada, en parte, por el Brasil en el párrafo 83 de su primera comunicación se establece en el artículo 25 de la Ley. Este artículo dispone lo siguiente:

> 25. La misión del organismo 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.

[30] Véase *supra*, párrafo 23.

[31] Primera comunicación del Brasil, párrafos 83 y 84.

[32] *An Act Respecting Investissement-Québec and Garantie-Québec*, L.R.Q. c. I-16.1, s. 28. (Prueba documental BRA-18.)

> El organismo centralizará y reunirá las medidas oficiales encaminadas a obtener, promover y apoyar las inversiones y actuará como principal canal de comunicación con las empresas interesadas.
>
> El organismo se esforzará por estimular la inversión interna y por atraer inversores ajenos a Quebec. Promoverá Quebec entre los inversores como ubicación favorable para la inversión, ofrecerá a los inversores servicios de orientación que los guíen en sus tratos con el Gobierno y les proporcionará apoyo financiero y técnico.
>
> El organismo participará en el crecimiento de las empresas, en particular facilitando las actividades de investigación y desarrollo y de exportación.
>
> El organismo se esforzará también por retener en Quebec las actuales inversiones, facilitando apoyo a las empresas establecidas en Quebec que den muestras de especial dinamismo o potencial.

40. En el artículo 28 de la Ley se dispone lo siguiente:

> 28. Cuando un proyecto revista una gran importancia económica para Quebec, el Gobierno podrá ordenar al organismo que conceda y administre la asistencia que el Gobierno determine para facilitar la realización del proyecto. El mandato podrá autorizar al organismo a establecer las condiciones y modalidades de la asistencia.

41. El artículo 34 de la Ley dispone lo siguiente:

> 34. El organismo podrá proporcionar servicios técnicos a una empresa, un departamento gubernamental o un organismo oficial o una empresa propiedad del Estado, en particular en la esfera del análisis financiero, la concertación de créditos y la administración de carteras.

42. Como demuestran estos artículos, el mandato otorgado a Investissement Québec y la discreción de que éste goza son muy amplios. En la Ley relativa a Investissement Québec no hay nada en absoluto que ordene a ese organismo suministrar financiación. Nada le ordena que proporcione financiación con la que se otorgue un "beneficio" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Y la financiación que proporciona tampoco está supeditada a los resultados de exportación. El Brasil no ha presentado pruebas que apoyen la alegación de que Investissement Québec implica, en sí mismo, subvenciones a la exportación prohibidas porque esas pruebas no existen.

D. CUENTA DEL CANADÁ - LA OPERACIÓN CON AIR WISCONSIN

i) El Canadá ofreció financiación a Air Wisconsin sobre una base de igualación en respuesta a la oferta del Brasil

43. A finales de octubre de 2000, el Canadá se enteró de que el Brasil estaba dispuesto a financiar la venta de aeronaves para el transporte regional de Embraer a Air Wisconsin en condiciones inferiores a las del mercado. La información indicaba que el Brasil ofrecía [].[33]

44. La información recibida por el Canadá acerca de la oferta del PROEX a Air Wisconsin era compatible con las pruebas de que el Brasil seguía concediendo subvenciones a la exportación prohibidas en general y para transacciones concretas. Aproximadamente en el mismo momento en

[33] Declaración [] (Prueba documental confidencial CDA-1) y carta de Air Wisconsin (Prueba documental CDA-2).

que el PROEX hizo su oferta a Air Wisconsin, el Brasil hizo ofertas similares de apoyo por el PROEX, en el contexto de campañas para la venta de aeronaves de transporte regional, a SA Airlink, una línea aérea sudafricana, y a Japan Air System.[34]

45. La información obtenida por el Canadá era también compatible con una declaración hecha por el entonces ministro de relaciones exteriores del Brasil la semana después de que el Canadá se enterara de la existencia de la oferta del Brasil a Air Wisconsin acerca de la manera en que el Brasil tenía intención de utilizar el PROEX: "para nosotros, el tipo de interés es el tipo de la OCDE, la cobertura es el 100 por ciento y no hay límite a la longitud de los plazos".[35]

46. A la luz de la oferta de financiación en condiciones inferiores a las del mercado hecha por el Brasil a Air Wisconsin, lo único que podía hacer el Canadá era ofrecer a Air Wisconsin financiación de deudas basándose en la igualación.[36] Por lo tanto, el Canadá ofreció [], con un plazo de reembolso de [] años y una relación crédito-valor del [] por ciento.[37] Como condición previa para la financiación, el Canadá exigió a Air Wisconsin que confirmara por escrito que no consideraba la oferta del Canadá más favorable, en su totalidad, que la ofrecida por el Brasil. Air Wisconsin confirmó esto por escrito el 20 de marzo de 2001.[38]

ii) La operación con Air Wisconsin puede ampararse en el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k)

47. La operación con Air Wisconsin es compatible con las obligaciones del Canadá resultantes del Acuerdo SMC porque el Canadá se limita a igualar la oferta del Brasil de forma compatible con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo. Por consiguiente, la oferta del Canadá basada en la igualación queda incluida en la exención prevista en el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC.

48. El Canadá es consciente de que, en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, el Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 dio su opinión sobre qué disposiciones del Acuerdo eran "disposiciones relativas al tipo de interés". Lo hizo basándose en la teoría de que su mandato consistía en determinar lo que era preciso para "asegurar" el cumplimiento. Posteriormente, el Órgano de Apelación declaró que "es necesario utilizar con cautela" ese criterio.[39] Además, el Grupo Especial ofreció su opinión cuando no existía realmente una transacción en litigio.

---

[34] Véanse la declaración de [], de fecha 21 de marzo de 2001, y la declaración de [], de fecha 20 de marzo de 2001 (Pruebas documentales confidenciales CDA-4 y CDA-5).

[35] Véase M.L. Abbott, *"Bombardier's partnership in the country does not change negotiations with Canada"* Valor Económico (30 de octubre de 2000) (Prueba documental CDA-6).

[36] En el contexto del Acuerdo, la "igualación" consiste únicamente en igualar el "apoyo oficial" ofrecido por otro gobierno mediante el suministro de "apoyo oficial" por el participante que iguala. La igualación no tiene que ser idéntica en todos sus elementos, es decir, puede ser igualación no idéntica, porque con frecuencia es imposible -debido a los compromisos de confidencialidad- conocer las condiciones exactas de la oferta inicial (como en este caso). Cuando se trata de aeronaves nuevas, a excepción de las de gran tamaño, la disposición del Acuerdo relativo a la igualación que se aplica es el artículo 25 del Anexo III.

[37] Air Wisconsin podrá elegir entre [] o []. En el caso de la estructura [], respecto de [] aeronaves, el Gobierno de Quebec proporciona al inversor de capital una garantía por una cuantía equivalente al [] por ciento del precio de venta de cada aeronave.

[38] Carta de Air Wisconsin (Prueba documental CDA-2).

[39] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, párrafo 38.

49. A juicio del Canadá, la interpretación correcta de las "disposiciones relativas al tipo de interés" incluye la igualación. En el contexto del Acuerdo de la OCDE, la igualación puede ampararse en el "refugio" porque las disposiciones del Acuerdo al respecto, es decir, el artículo 29 del texto principal y los artículos 25 y 31 del Anexo III, están en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" e incluso son ellas mismas "disposiciones relativas al tipo de interés". En el Acuerdo se ha desarrollado un cuerpo de disciplinas sobre la igualación a fin de regular esa práctica. En particular, en los artículos 50 a 53 del texto principal, se establecen procedimientos para la igualación. La mera existencia de este cuerpo de disciplinas demuestra que la igualación es una actividad legitima, permitida por el Acuerdo de la OCDE y que está conforme con éste.[40]

50. Por consiguiente, como el proceder del Canadá respecto de Air Wisconsin se basó en la igualación, de conformidad con lo que se permite expresamente en el Acuerdo de la OCDE[41], la transacción puede ampararse en el "refugio" del segundo párrafo del punto k) y no es considerada una subvención a la exportación prohibida por el Acuerdo SMC.

iii) La igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE

51. Con arreglo al segundo párrafo del punto k), "una práctica seguida en materia de crédito a la exportación" que esté en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE "no será considerada como una subvención a la exportación de las prohibidas por" el Acuerdo SMC.[42]

52. El Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves I* constató que algunos tipos de igualación -pero no todos- no estaban, según los propios términos del Acuerdo de la OCDE, en "conformidad" con las disposiciones de ese Acuerdo.[43] Esencialmente, el Grupo Especial equiparó la igualación, en algunas circunstancias, con una desviación.[44] El Canadá no comparte esta opinión.

53. La igualación se permite expresamente en el artículo 29, como respuesta a una "oferta inicial" que puede cumplir o no lo dispuesto por el Acuerdo de la OCDE. El Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves I* manifestó su acuerdo, declarando, en el párrafo 5.124 de su informe:

> Así pues, si un país ofrece condiciones que están dentro de las variaciones permitidas … la igualación de esas condiciones está … "en conformidad" [con el Acuerdo].

54. En el siguiente párrafo, dicho Grupo Especial declaró:

> … el artículo 29 establece además que si una oferta inicial "*no esta en conformidad* con el Acuerdo", los demás participantes pueden igualar esas condiciones no conformes. [sin subrayar en el original] [no se reproduce la nota de pie de página]

---

[40] En su informe sobre el asunto *Brasil - Aeronaves*, párrafo 184, el Órgano de Apelación mencionó la posibilidad de utilizar las disposiciones relativas a la "igualación" del Acuerdo de la OCDE.

[41] Véase la nota 36, *supra*.

[42] Véase *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, párrafo 5.78.

[43] *Id.*, párrafos 5.124 y 5.125.

[44] *Id.*

55. Sin embargo, el Grupo Especial argumentó a continuación que esta última igualación, expresamente permitida por el Acuerdo, de algún modo "se aparta […]" del Acuerdo y, por lo tanto, es una desviación.[45] La igualación no puede estar permitida por el Acuerdo y al mismo tiempo apartarse de ese mismo Acuerdo. Si el acuerdo la permite, estará "en conformidad" con él, según sus propios términos. Si el Acuerdo no la permite, no estará "en conformidad" con él, según sus propios términos.

a) La igualación es una disposición relativa al tipo de interés

56. La interpretación más lógica de la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" utilizada en el punto k) abarcaría todas las disposiciones sustantivas del Acuerdo de la OCDE que determinan qué tipos de interés están permitidos y que influyen en lo que serán el tipo de interés y la cuantía del interés en una transacción determinada pero excluiría los requisitos de procedimiento que, por su propia naturaleza, no podría cumplir un no participante.[46]

57. En el contexto del Acuerdo de la OCDE, la igualación proporciona otro posible medio permitido de determinar un tipo de interés y es compatible con ese Acuerdo. Por lo tanto, la igualación es en sí misma una disposición relativa al tipo de interés.[47]

b) La igualación es compatible con el objeto y fin del Acuerdo SMC

58. El Acuerdo SMC se basa en la premisa de que algunas formas de intervención gubernamental distorsionan el comercio internacional, otras pueden distorsionarlo y otras no lo distorsionan en absoluto. Las disciplinas impuestas por el Acuerdo SMC reflejan este enfoque aceptado, comúnmente denominado enfoque de "semáforo"[48]: las subvenciones que distorsionan el comercio deben prohibirse totalmente (luz roja); las subvenciones que pueden distorsionarlo deben ser sometidas a disciplinas *si* causan distorsiones en el mercado (luz ámbar); y las subvenciones que no distorsionan el comercio no quedan sometidas a disciplinas (luz verde). De ahí la prohibición de las subvenciones a la exportación, las disciplinas aplicadas a las subvenciones recurribles si causan un perjuicio grave y

[45] *Id.*

[46] Los procedimientos relativos a la igualación figuran en los artículos 50 a 53 del texto principal del Acuerdo. A juicio del Canadá, todos los Miembros pueden invocar el derecho a ofrecer condiciones basadas en la igualación. Si la transacción basada en la igualación de un no participante fuera impugnada en la OMC y se constatara que proporcionaba una subvención a la exportación prohibida, ese no participante podría ampararse en el refugio del punto k), siempre que la igualación se efectuara de buena fe y con la debida diligencia razonable.

[47] Tanto los Estados Unidos como las CE apoyan la opinión de que las disposiciones sobre igualación del Acuerdo son "disposiciones relativas al tipo de interés" en el sentido del segundo párrafo del punto k). (Véase *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21*, comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, párrafo 23; y comunicación de las Comunidades Europeas en calidad de tercero, párrafos 34 a 39 (Pruebas documentales CDA-7 y CDA-8)).

[48] Véase Grupo de Negociación sobre las Subvenciones y las Medidas Compensatorias, *Comunicación de Suiza*, MTN.GNG/NG10/W/17, 1º de febrero de 1988, páginas 1 y 2 ; Grupo de Negociación sobre las Subvenciones y las Medidas Compensatorias, *reunión celebrada los días 1º y 2 de junio de 1988: Nota de la Secretaría*, MTN.GNG/NG10/7, 8 de junio de 1988; y *reunión del Comité de Negociaciones Comerciales a Nivel Ministerial, Montreal, diciembre de 1988*, MTN.TNC/7(MIN), 9 de diciembre de 1988, páginas 19 a 21 (Pruebas documentales CDA-9 a CDA-11).

la inexistencia de disciplinas para determinados tipos de subvenciones a la investigación y el desarrollo.[49]

59. Aunque el Acuerdo SMC aplica disciplinas a las subvenciones que distorsionan el comercio, la naturaleza prospectiva de las medidas correctivas resultantes de la solución de diferencias significa que -si no hay igualación- los que conceden subvenciones ilegales tendrán una ventaja permanente. Los acontecimientos de este asunto demuestran en la práctica por qué el Acuerdo SMC admite la igualación. Pese a la resolución del OSD por la que se ordenó al Brasil que pusiera fin a sus subvenciones a la exportación prohibidas, el Brasil se ha negado de manera uniforme y deliberada a poner término a las subvenciones ilegales concedidas de conformidad con "compromisos" que había asumido antes de la fecha de cumplimiento, es decir, del 18 de noviembre de 1999. Esto garantiza al mercado de las aeronaves de transporte regional que podrá conservar cualquier subvención que el Brasil ofrezca para obtener una venta, lo cual, a su vez, significa que el Canadá no tendrá ninguna posibilidad y quedará fuera del mercado en lo que se refiere a esa venta a menos que ofrezca condiciones similares a las ofrecidas por el Brasil, sobre la base de la igualación.[50]

60. Por último, es significativo que la Lista ilustrativa del Acuerdo SMC proceda del Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio. Tras más de 10 años de negociaciones, en 1978 se adoptó el Acuerdo de la OCDE y en 1979, se aprobó el Código de Subvenciones de la Ronda de Tokio, junto con otros Acuerdos de esa Ronda. Dado que los signatarios del Código de Subvenciones del GATT eran también participantes en el Acuerdo de la OCDE, habría sido ilógico que permitieran la igualación en el Acuerdo pero la prohibieran en el acuerdo sobre subvenciones concertado un año después.

E. LA FINANCIACIÓN DE LA EDC A TRAVÉS DE LA CUENTA MERCANTIL

61. Si el Brasil impugna tipos concretos de financiación a través de la Cuenta Mercantil, le corresponde la carga de demostrar que esos tipos de financiación de la EDC constituyen una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC y que se trata de una subvención prohibida por el artículo 3. En particular, el Brasil debe establecer la presunción *prima facie* de que la financiación de la EDC constituye una subvención. Esto requiere que demuestre que hay una contribución financiera de un gobierno o de un organismo público con la que se otorga un beneficio.[51] El Brasil debe proceder de esa manera respecto de cada una de las aplicaciones de la Cuenta Mercantil de la EDC que impugna.

62. En el artículo 1 del Acuerdo SMC queda claro que, para que exista subvención, debe haber una contribución financiera de un gobierno o un organismo público (párrafo 1.1 a) 1) del artículo 1) y que *con ello* debe otorgarse un beneficio (párrafo 1.1 b) del artículo 1). Estas disposiciones, leídas conjuntamente, exigen que exista una relación causal entre el "beneficio" y el hecho de que la contribución financiera procede de un organismo público. En el caso de la financiación por la EDC a través de la Cuenta Mercantil, el Brasil no ha conseguido siquiera establecer una presunción *prima facie* de la existencia de esa relación.

[49] Las excepciones relativas a la investigación y el desarrollo han expirado.

[50] Véase la nota 36, *supra*.

[51] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafos 9.158 y 9.159.

i) Contribución financiera

63. En la sección III.C de su primera comunicación, el Brasil afirma que la EDC ofrece "una amplia gama de servicios comerciales" y que, aparentemente, todos ellos "constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC".[52] El Brasil no intenta justificar esta afirmación, excepto en lo que se refiere a los préstamos y las garantías de préstamos, que, según considera, quedan incluidos en el ámbito de aplicación del párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1 del Acuerdo SMC.[53] El Canadá conviene en que los préstamos y las garantías de préstamos pueden ser contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1.1 a) 1) i) del artículo 1. Sin embargo, no está de acuerdo con la afirmación del Brasil de que esos mismos préstamos y garantías de préstamos son también contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1.1 a) 1) i) de dicho artículo.[54]

64. En la misma sección, el Brasil ha identificado incorrectamente dos transacciones que constituirían contribuciones financieras en las que habría participado la Cuenta Mercantil de la EDC. Una de ellas es la de Midway. La EDC no ha participado en la transacción de Midway. La otra es la venta a Air Wisconsin.[55] El Canadá dejó claro en sus declaraciones públicas[56], y de nuevo durante las consultas celebradas con ocasión de esta diferencia, que la financiación del Gobierno canadiense para la operación con Air Wisconsin se proporcionaría únicamente a través de la Cuenta del Canadá. Durante toda la diferencia *Canadá - Aeronaves I*, tanto el Brasil como el Canadá distinguieron entre las transacciones de la Cuenta del Canadá y la financiación de la EDC a través de la Cuenta Mercantil. El Brasil también ha realizado esta distinción en la presente diferencia. Cualquier alegación de que, en una venta a Midway o en la operación con Air Wisconsin, se proporcionó financiación de la EDC a través de la Cuenta Mercantil es falsa.

65. El Brasil ha alegado también incorrectamente que Comair recibió garantías de préstamos de la Cuenta Mercantil de la EDC.[57] El Brasil basa esa alegación esencialmente en las mismas pruebas que presentó al Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*.[58] Como se ha señalado anteriormente, el Canadá negó las alegaciones del Brasil en el asunto *Canadá - Aeronaves I* y el Grupo Especial las rechazó.[59] El Canadá niega de nuevo la alegación del Brasil.

---

[52] Primera comunicación del Brasil, párrafo 40.

[53] *Id.*, párrafos 44 y 45.

[54] *Id.*, párrafo 46.

[55] *Id.*, párrafos 1, 3, 4, 43 y 44.

[56] Véase, por ejemplo, *"Bombardier Snags $2.4 B order from US airline: Air Wisconsin: Government helps out with low-cost loan"*, *The National Post*, 17 de abril de 2001, y *"Canada Ready to match Brazilian Financing Terms to Preserve Aerospace Jobs"*, *Industry Canada News Release*, 10 de enero de 2001 (Pruebas documentales BRA-2 y BRA-3).

[57] Primera comunicación del Brasil, párrafos 43 y 45.

[58] *Id.*, párrafo 43; *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafo 6.94 y nota 223 de pie de página.

[59] Informe del Grupo Especial, párrafo 9.186.

ii) Con la financiación para aeronaves de transporte regional a través de la Cuenta Mercantil no se otorga un beneficio

66. El Órgano de Apelación ha constatado que lo que permite determinar si se otorga un beneficio a los efectos del párrafo 1 b) del artículo 1 es si la contribución financiera se proporciona en condiciones más ventajosas que las que habrían estado a disposición del receptor en el mercado.[60]

67. Desde 1998, toda la financiación para aeronaves de transporte regional proporcionada a través de la Cuenta Mercantil lo ha sido en condiciones comerciales. Por lo tanto, con ella no se otorga un beneficio.[61] Tanto en la diferencia *Canadá - Aeronaves I* como en el procedimiento iniciado de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá describió las prácticas de la EDC del modo siguiente:

> La EDC realiza sus operaciones basándose en principios comerciales. Esto significa que al proporcionar financiación a las transacciones de venta, las condiciones que ofrece a los posibles compradores se basan en "precios comerciales". La EDC proporciona financiación a tipos de mercado estableciendo sus márgenes de interés de modo que reflejen el riesgo crediticio de conformidad con los principios de mercado. Los tipos de interés de la EDC se ajustan a los tipos de referencia y a los márgenes del tipo de interés comerciales que están en conformidad con las valoraciones del crédito comercial proporcionadas por organismos de evaluación como Moody's o Standard & Poor. Cuando no se dispone de evaluaciones comerciales del crédito de organismos de crédito, la EDC utiliza evaluaciones internas del crédito establecidas de conformidad con prácticas comerciales prudentes. Como en el caso de algunas otras instituciones financieras internacionales, las evaluaciones internas del crédito de la EDC se basan en los resultados de análisis que utilizan el complejo programa informático *LA Encore*. Este programa es utilizado con esos mismos fines por otras instituciones financieras importantes, como el Banco Lloyd's y el Banco Barclays en el Reino Unido.
>
> Por lo que se refiere al proceso de establecimiento de precios, el grupo de transportes de la EDC tiene un comité que examina y aprueba los precios fijados en todas las transacciones del sector de aeronaves civiles. Al establecer esos precios, la EDC compara los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente en *condiciones análogas* y con una *seguridad análoga*. A continuación, la EDC establece precios consecuentes con esa referencia. En ausencia de esa referencia, la EDC compara al prestatario pertinente con prestatarios del sector de la aviación civil respecto de los cuales se dispone de un historial crediticio análogo y que tienen un índice de solvencia comparable; la EDC establece en ese caso los precios basándose en esta otra referencia.[62]

---

[60] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 157.

[61] Como se dijo en la nota 5 de pie de página, *supra*, antes de 1998, la Cuenta Mercantil se utilizó para [] transacciones con apoyo oficial relativas a [] aeronaves. Estas transacciones fueron compatibles con el Acuerdo de la OCDE.

[62] Véase, por ejemplo, *Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial, párrafo 5 del artículo 21, páginas 103 y 104, incluidas en la Prueba documental BRA-27.

a) El Acuerdo de la OCDE sólo es pertinente si se ha constatado la existencia de una subvención

68. Como no existen pruebas del "beneficio", en los párrafos 47 a 59 de su primera comunicación, el Brasil recurre a la utilización de sofismas. Su argumento parece ser que el Acuerdo de la OCDE determina lo que es un beneficio estableciendo, por lo menos como presunción, lo que son las condiciones de mercado. Según el Brasil, si las transacciones de la EDC no están en conformidad con el Acuerdo de la OCDE no se ajustan a las condiciones de mercado y otorgan un beneficio.

69. Sin embargo, de conformidad con el Acuerdo SMC, el Acuerdo sólo es pertinente una vez que se ha constatado la existencia de subvenciones y el análisis pasa a abordar la cuestión de si esas subvenciones que, de lo contrario, estarían prohibidas están permitidas al amparo del "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I o "se utilizan para lograr una ventaja importante en las condiciones de los créditos a la exportación", de conformidad con el primer párrafo del punto k).[63] El argumento del Brasil es circular. Se basa en un criterio que requiere la existencia de una subvención para estimar si existe una subvención.

b) Los tipos inferiores al CIRR del Acuerdo no otorgan necesariamente un beneficio

70. En los párrafos 56 y 57 de su primera comunicación, el Brasil concede gran importancia a la declaración hecha por el Canadá en el procedimiento del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, según la cual, en algunas ocasiones, proporcionó créditos a la exportación a tipos de interés que, pese a situarse por debajo del CIRR, eran comerciales y no otorgaban un "beneficio" en el sentido del artículo 1. En el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Órgano de Apelación indicó que el hecho de que determinado tipo de interés neto esté por debajo de uno de los tipos a que se hace referencia en las disposiciones relativas al tipo de interés del Acuerdo, el CIRR, es una indicación positiva de que en ese caso el pago por el Gobierno se ha utilizado para lograr una ventaja importante.[64] No obstante, posteriormente puso de relieve que:

> … el CIRR constituye "*un ejemplo*" de un "punto de referencia comercial" que puede utilizarse para determinar si un "pago" se utiliza para "lograr una ventaja importante". […] El CIRR es un tipo de interés calculado para una moneda determinada en un momento determinado, que no siempre refleja necesariamente el estado real de los mercados crediticios[65] [las comillas figuran en el original].

71. Así pues, el Brasil se equivoca al intentar hallar algo siniestro en la declaración del Canadá de que, en ocasiones, ha proporcionado créditos a la exportación en condiciones comerciales a tipos de interés inferiores al CIRR. El Canadá hizo esta declaración en respuesta a la pregunta del Grupo Especial: "¿Ha proporcionado algún organismo gubernamental canadiense (inclusive la Corporación de Fomento de las Exportaciones), con posterioridad al 1º de enero de 1998 y respecto a aeronaves regionales, a) créditos a la exportación a tipos de interés fijos inferiores al CIRR?" el Canadá respondió, en parte, lo siguiente:

> Sí. Debido al plazo requerido para la fijación del CIRR (como se comenta a continuación), hubo casos en que determinadas transacciones financieras de la EDC se realizaron con arreglo a un tipo de interés inferior al CIRR aplicable en la fecha en

[63] *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación, párrafos 180 y 181.

[64] *Id.*, párrafo 182.

[65] *Brasil - Aeronaves*, informe del Órgano de Apelación de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21, párrafo 64.

> que se cerró la transacción. Sin embargo, los tipos de interés aplicados por la EDC a esas transacciones estaban basados en el mercado y correspondían al riesgo representado por el prestatario de que se trataba, y dichas transacciones incluían la protección de garantías colaterales acostumbrada.[66]

72. Contrariamente a lo que afirma el Brasil en el párrafo 57 de su primera comunicación, el Canadá sí explicó por qué esas transacciones eran comerciales. Como señaló el Grupo Especial en el párrafo 6.102 de su informe "el Canadá explica, con algún detalle, que puede darse la situación de que existan en el mercado tipos inferiores al CIRR porque el CIRR va a la zaga del mercado".[67] El Canadá declaró lo siguiente:

> Es difícil hacer una comparación útil de las transacciones de mercado y el CIRR, debido a que el CIRR es un tipo fijado mediante un cálculo, mientras que en las transacciones comerciales de aeronaves los precios se establecen con arreglo a tipos comerciales disponibles en el momento de la transacción concreta. Conviene recordar que el CIRR se determina calculando el promedio del tipo del Bono del Tesoro a 7 años (en el caso de transacciones con plazos de reembolso de hasta 10 años) durante el mes anterior y añadiendo 100 puntos básicos. Por ejemplo, el CIRR correspondiente al período del 15 de septiembre al 15 de octubre se calcularía utilizando el promedio del Bono del Tesoro a 7 años durante el mes de agosto más 100 puntos básicos. Continuando con ese ejemplo, el resultado de ese calculo es que el CIRR aplicable a las transacciones que se cierren durante el período del 15 de septiembre al 15 de octubre se calcularía utilizando el promedio del tipo del Bono del Tesoro durante agosto, es decir, casi dos meses antes. Para una entidad que realice operaciones sobre la base de principios comerciales, el cálculo del CIRR se hace de modo tal que éste no puede considerarse una representación fiable de las condiciones vigentes en el mercado.[68]

73. Sobre la base de las declaraciones del Canadá, el Grupo Especial llegó a la conclusión de que: "los pagos relativos a la financiación de créditos a la exportación para las aeronaves regionales a tipos de interés inferiores al CIRR no se utilizan necesariamente para lograr una ventaja importante en las condiciones de los créditos a la exportación".[69]

c) Las transacciones descritas por el Brasil no demuestran la existencia de un beneficio

74. La debilidad del argumento formulado por el Brasil de que el Acuerdo, tal como se aplica en el punto k), determina de algún modo cuáles son las condiciones de mercado -y, por lo tanto, cuando existe un "beneficio" a los efectos del artículo 1- queda demostrada por el párrafo 59 de la primera comunicación de ese país.

75. En el párrafo 59, el Brasil cita cinco operaciones de financiación de aeronaves de transporte regional para demostrar que "el Canadá, rutinariamente, excede el plazo de amortización de 10 años

---

[66] *Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, 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 4 a), página 94.

[67] *Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, párrafo 6.102.

[68] *Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, 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 4 a), páginas 94 y 95.

[69] *Brasil - Aeronaves*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, párrafo 6.103.

previsto en el *Acuerdo*". El Canadá ha explicado ya que el Brasil se equivoca al hablar de la participación de la EDC en dos de esas operaciones, las de Midway y Comair.[70] Lo que es más importante, los plazos mencionados en relación con las cinco transacciones oscilan entre los [] y los [] años. 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.[71] Esto quiere decir que, en la financiación disponible en el mercado para aeronaves de transporte regional, los plazos superan sistemáticamente los 10 años. Por consiguiente, los plazos mencionados por el Brasil se sitúan totalmente dentro de la gama de los plazos comerciales habituales. Esta prueba no demuestra que "el Canadá" proporcione un "beneficio" y aún menos una "ventaja importante". Por el contrario, respalda la afirmación del Canadá de que su financiación para aeronaves de transporte regional se ofrece en condiciones de mercado.[72]

76. El Brasil intenta también apoyar su afirmación de que la financiación proporcionada por la EDC a través de la Cuenta Mercantil otorga un beneficio refiriéndose a la transacción basada en la "igualación" a que hizo referencia el Canadá en el asunto *Brasil - Aeronaves I* y a la transacción con Air Wisconsin.[73] En estas dos transacciones participó la Cuenta del Canadá, por lo que no tienen pertinencia en relación con la Cuenta Mercantil (como ha explicado también el Canadá, el Acuerdo de la OCDE permite las transacciones basadas en la igualación, incluida la de Air Wisconsin).

d) Las declaraciones de carácter general de la EDC y de sus funcionarios no demuestran la existencia de un beneficio

77. En los párrafos 60 y 61 de su primera comunicación, el Brasil intenta demostrar que con los programas de la EDC se otorga un "beneficio" basándose en declaraciones de carácter general extraídas de un documento de la EDC que presentó anteriormente en el asunto *Canadá - Aeronaves I*. Las afirmaciones son que "la EDC complementa a los bancos y otros intermediarios financieros pero no puede sustituirlos", 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". En estas afirmaciones no hay nada que indique que la EDC proporciona "servicios financieros" en condiciones distintas de las de mercado. Las declaraciones citadas no hacen referencia a "servicios financieros" concretos, ni a transacciones, ni siquiera a "servicios financieros" en absoluto. Como constató el Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, la respuesta a la cuestión de si la aplicación de la Cuenta Mercantil otorga un 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.[74]

---

[70] Véanse los párrafos 64 y 65, *supra*.

[71] Véase *"CIT Structured Finance", Presentation to Aircraft Finance and Commercial Aviation Forum* (febrero de 2001) (Prueba documental CDA-12).

[72] De hecho, los "plazos" mencionados por el Brasil en el párrafo 59 parecen ser plazos de *arrendamiento* -es decir, parecen referirse a la duración de los arriendos de aeronaves- más que plazos para el *reembolso* de créditos. En las operaciones de financiación de aeronaves, el plazo para el reembolso de los créditos puede ser tan largo como la duración del arriendo pero no más. Por ello, es posible que el Brasil haya exagerado erróneamente hasta cierto punto los plazos de reembolso de estas transacciones. Sin embargo, *incluso si se han exagerado*, esos plazos siguen quedando incluidos en la gama de los plazos de reembolso habituales en condiciones comerciales.

[73] Primera comunicación del Brasil, párrafos 57 y 58.

[74] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafos 9.162 a 9.165.

78. En los párrafos 62 a 67 de su primera comunicación, el Brasil intenta aducir, basándose de nuevo en una declaración de un funcionario de la EDC que presentó al Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*, que con las contribuciones financieras de la EDC se otorga un beneficio. En esa declaración, el funcionario, Sr. Labbé, dijo, entre otras cosas, que "el apoyo financiero de la EDC ofrece a los exportadores canadienses un margen de acción". Según el Brasil, esto equivale a reconocer que la EDC proporciona un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

79. No obstante, el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I* constató 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".[75] Además, el Grupo Especial no aceptó la interpretación de la declaración propugnada por el Brasil. Supuso que "el 'margen de acción' pertinente es la capacidad de los funcionarios de la EDC para reunir paquetes financieros mejor estructurados, basándose en sus conocimientos y experiencia".[76] El Órgano de Apelación llegó a la conclusión de que lo inferido por el Grupo Especial no era ilógico ni irrazonable.[77]

80. Ahora, el Brasil parece aducir que, incluso si esto es cierto, la declaración sigue demostrando la existencia de un "beneficio" porque "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 […] también constituye la concesión de un beneficio.[78]

81. Este argumento presenta dos problemas fundamentales, uno de procedimiento y el otro substantivo. El problema de procedimiento, que se trata en el párrafo 52 de la comunicación preliminar del Canadá, es que este argumento se basa en el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC. El Brasil afirma que "el presente procedimiento se refiere explícitamente tanto al inciso i) como al iii)" de ese artículo.[79] Sin embargo, contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD, el Brasil no dijo esto explícitamente ni en su solicitud de establecimiento de un grupo especial (en la que sólo se refirió al "artículo 1" en general) ni cuando el Canadá pidió que se aclararan las alegaciones del Brasil.

82. El problema substantivo es que el Brasil no presenta ninguna prueba de que, incluso si la "capacidad, conocimientos y experiencia" necesarios para elaborar un paquete financiero constituyen una "contribución financiera", se otorgue con ellos un "beneficio" en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Servicios como la "capacidad, conocimientos y experiencia" son pagados por el receptor como parte del precio del paquete financiero. El Brasil no ha presentado ninguna prueba de que esos servicios como tales se proporcionen a precios inferiores a los de mercado y, por lo tanto, otorguen un "beneficio".

83. Parece que el Brasil intenta eludir este resultado interpretando que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 requiere, como condición previa, que se haya otorgado ya un beneficio de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) de ese artículo mediante el suministro de paquetes financieros superiores a los que el receptor podría haber obtenido en el mercado en otras circunstancias. Como ha demostrado el Canadá, el Brasil no ha probado que la EDC proporcione paquetes financieros mejores que los que un receptor podría haber obtenido en el mercado en otras circunstancias. Por consiguiente, el argumento

[75] *Id.*, párrafo 9.163.

[76] *Id.*

[77] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 213.

[78] Primera comunicación del Brasil, párrafo 66.

[79] *Id.*, párrafo 65.

del Brasil es circular también en este caso. Parte, erróneamente, de la base de que un "paquete financiero" otorga un beneficio para aducir que la "capacidad, conocimientos y experiencia" utilizados para elaborar ese paquete otorgan un beneficio.

e) El Brasil no ha demostrado que las garantías de préstamos otorguen un beneficio

84. Por último, el Brasil afirma, en los párrafos 68 a 70 de su primera comunicación, que las garantías de préstamos proporcionadas por la EDC otorgan un beneficio. En realidad, parece afirmar que todas las garantías de préstamos concedidas por un gobierno otorgan necesariamente un beneficio. El Brasil no explica cómo puede ser compatible su posición -que constituiría una sorpresa para la mayor parte de los organismos oficiales de crédito a la exportación- con la definición de "beneficio" adoptada por el Órgano de Apelación. No ha tenido en cuenta que la mayor parte de los garantes, incluida la EDC, perciben un derecho por sus garantías.

iii) Conclusión

85. En resumen, después de no haber logrado demostrar que la Cuenta Mercantil en sí misma constituye una subvención a la exportación prohibida, el Brasil tampoco ha conseguido establecer la presunción *prima facie* de que la aplicación de la financiación de la Cuenta Mercantil otorga un beneficio. Sus referencias tanto a las declaraciones de funcionarios de la EDC como a las transacciones no han demostrado que la financiación de la Cuenta Mercantil se aplique para otorgar un beneficio. Los préstamos y las garantías de préstamos de la Cuenta Mercantil no se ofrecen en condiciones más favorables que las disponibles en el mercado. No otorgan un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC y, por lo tanto, no constituyen subvenciones. Como el Brasil no ha conseguido demostrar que la financiación proporcionada por la Cuenta Mercantil constituya una subvención, la cuestión de la supeditación a los resultados de exportación no se plantea.

F. LA FINANCIACIÓN DE INVESTISSEMENT QUÉBEC

86. Corresponde al Brasil establecer la presunción *prima facie* de que la financiación proporcionada por Investissement Québec constituye una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En particular, debe establecer la presunción *prima facie* de que existen contribuciones financieras de Investissement Québec con las que se otorga un beneficio al receptor.

i) Contribución financiera

87. Las únicas contribuciones financieras de Investissement Québec que parece alegar el Brasil son el suministro de "garantías de préstamo" y "garantías de compensación de pérdidas iniciales" o "garantías de acciones".[80] 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".

ii) El Brasil no ha conseguido demostrar la existencia de un "beneficio"

88. Como ha constatado el Órgano de Apelación, la existencia de un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC puede identificarse determinando si la contribución financiera ha sido recibida por el receptor en condiciones más favorables que las que hubiera podido

[80] En la nota 131 de pie de página de su primera comunicación, el Brasil parece dar a entender que Investissement Québec puede haber ofrecido garantías de valor residual en las ventas de aeronaves de transporte regional de Bombardier. Investissement Québec nunca ha proporcionado garantías de valor residual.

obtener en el mercado.[81] El Brasil no ha demostrado que haya sido así. En cambio, sus únicos argumentos parecen ser que las garantías de acciones "ni siquiera parecen estar disponibles comercialmente" o "no existían en el mercado"[82], y que una garantía de préstamo otorgada por un gobierno necesariamente confiere un beneficio.[83]

89. El primero de estos argumentos es sorprendente viniendo del Brasil. Las garantías de acciones no sólo se ofrecen en condiciones comerciales en el sector de las aeronaves sino que se han utilizado para apoyar la venta de aeronaves de transporte regional de Embraer. Por ejemplo, según el prospecto preliminar publicado con ocasión de la financiación en 1997 de una venta por Embraer a Continental Airlines de aeronaves a reacción para el transporte regional, EMB-145, la estructura de la transacción incluye una garantía de acciones por Rolls-Royce, proveedor de los motores.[84]

90. Además, como reconoce el Brasil en el párrafo 88 de su primera comunicación, los arrendamientos financieros respaldados, que con frecuencia comprenden garantías de compensación de pérdidas iniciales, difícilmente pueden considerarse "inusuales". Son un elemento habitual de la estructura de la financiación de aeronaves, basado en la legislación fiscal vigente en determinadas jurisdicciones.

91. Tampoco ha demostrado el Brasil que las garantías de préstamos proporcionadas por Investissement Québec otorguen un "beneficio". Como ha señalado anteriormente el Canadá en relación con los argumentos formulados por el Brasil acerca de la Cuenta Mercantil, el Brasil no explica cómo puede ser compatible su posición -que constituiría una sorpresa para la mayor parte de los organismos oficiales de crédito a la exportación- con la definición de "beneficio" adoptada por el Órgano de Apelación. El Brasil no ha tenido en cuenta que la mayor parte de los garantes, entre ellos Investissement Québec, perciben un derecho por sus garantías.

iii) El Brasil no ha conseguido demostrar la supeditación a los resultados de exportación

92. Investissement Québec proporciona financiación para las ventas de aeronaves de conformidad con el artículo 28 de la Ley relativa a Investissement Québec. Como se ha señalado, en el artículo 28 se dispone que:

> Cuando un proyecto revista una gran importancia económica para Quebec, el Gobierno podrá ordenar al organismo que conceda y administre la asistencia que el Gobierno determine para facilitar la realización del proyecto. En la orden podrá autorizar al organismo a establecer las condiciones y modalidades de la asistencia.[85]

93. El artículo 28 de la Ley se utiliza para muchos tipos de proyectos, presenten o no posibilidades de exportación. Sin embargo, el Brasil aduce, basándose en el reglamento de Investissement Québec, que la financiación de éste está "supeditad[a] *de jure* a los resultados de exportación".[86] No obstante, los programas descritos en los decretos a que hace referencia el Brasil, el

---

[81] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 157.

[82] Primera comunicación del Brasil, párrafo 95.

[83] Primera comunicación del Brasil, párrafo 96.

[84] *Continental Airlines, Preliminary Prospectus*, 16 de octubre de 1997, *SEC Filing 424 b)3*, tomado de www.sec.gov, p.S-33 (Prueba documental CDA-13). Disponible también en www.continental.com/corporate en Investor Relations/SEC Filings.

[85] *An Act Respecting Investissement-Québec and Garantie-Québec*, L.R.Q. c. I-16.1, s. 28. (Prueba documental BRA-18.)

[86] Primera comunicación del Brasil, párrafo 97.

Decreto 572-2000 y el 841-2000, no tienen nada que ver con la financiación de ventas de aeronaves ni se utilizan para la financiación de ventas de aeronaves.[87]

94. Por otra parte, el Brasil parece haber hecho una lectura equivocada del Decreto 572-2000. En ese Decreto se establece que la financiación puede estar destinada a proyectos internos o de exportación pero, cuando se trata de la venta de bienes, la palabra "exportación" hace referencia a la venta fuera de Quebec. Por supuesto, esto no significa que la financiación concedida de conformidad con el decreto deba estar destinada a ventas realizadas fuera de Quebec sino que la financiación de proyectos de exportación relacionados con la venta de bienes debe implicar ventas fuera de Quebec. Esto quiere decir que los "proyectos de exportación" pueden incluir ventas puramente internas a otras partes del Canadá, al igual que exportaciones fuera del Canadá. La conclusión del Brasil de que la financiación para ventas de aeronaves proporcionada por Investissement Québec está supeditada *de jure* a los resultados de exportación se basa en la lectura equivocada de decretos no aplicables.

95. Tampoco el resto de los argumentos formulados por el Brasil apoyan su alegación. El Brasil sostiene en el párrafo 101 de su primera comunicación que prácticamente toda la producción de Bombardier se exporta y que esto demuestra que un fondo de garantía de préstamos establecido para Bombardier y las garantías de acciones "están *de jure* supeditad[os] a los resultados de exportación". El Brasil no ha demostrado que las garantías de préstamos o las garantías de acciones ofrecidas por Investissement Québec sean subvenciones. No lo son pero, incluso si lo fueran, el Brasil no ha demostrado que están supeditadas *de jure* a los resultados de exportación.

96. Según el Órgano de Apelación: "… el sentido corriente de 'supeditadas' es 'condicionadas a' o 'dependientes para su existencia de algo'".[88] Una subvención está supeditada "*de jure*" a los resultados de exportación "cuando puede demostrarse la existencia de esa condición a partir de los propios términos de la ley, reglamento u otro instrumento legal que establezca la medida".[89] El Brasil no ha identificado ningún instrumento legal que permita demostrar la supeditación a los resultados de exportación de la financiación de Investissement Québec porque ese instrumento no existe. Como mucho, el Brasil ha demostrado que una parte de la financiación proporcionada por Investissement Québec *está relacionada* con ventas de exportación. Esto no hace en modo alguno que la financiación de Investissement Québec esté supeditada *de jure* a los resultados de exportación.[90]

iv) Conclusión

97. El Brasil no ha demostrado que una parte de la financiación proporcionada por Investissement Québec otorgue un beneficio o esté supeditada a los resultados de exportación. Por lo tanto, no ha conseguido siquiera establecer la presunción *prima facie* de que la financiación de Investissement Québec constituye una subvención a la exportación prohibida.

---

[87] *Id.*, párrafos 98 a 100.

[88] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 166, en el que se cita con aprobación la definición dada por el Grupo Especial.

[89] *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, informe del Grupo Especial, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, párrafo 100.

[90] Aunque el Brasil ha alegado sólo la supeditación *de jure*, el mero hecho de que la financiación de Investissement Québec se utilice para ventas de exportación tampoco equivale a una supeditación *de facto* (véase *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 173).

V. CONCLUSIÓN

98. Las alegaciones del Brasil en esta diferencia pueden dividirse en dos categorías. Por una parte, ese país impugna la decisión del Canadá de ofrecer financiación a Air Wisconsin. Sus alegaciones a este respecto están claras pero ignoran el hecho de que lo que ha hecho el Canadá ha sido simplemente responder, sobre la base de la igualación, a una oferta de financiación hecha por el Brasil a Air Wisconsin, en un esfuerzo por obtener una venta para Embraer. De conformidad con el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, el Canadá tiene pleno derecho a proceder de ese modo. El Canadá solicita al Grupo Especial que formule la constatación correspondiente.

99. Por otra parte, el Brasil parece impugnar, a uno o varios niveles, los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil de la EDC e Investissement Québec. Como ha aducido el Canadá en su comunicación preliminar, el alcance y el contenido de estas alegaciones están lejos de estar claros. Son contrarios al párrafo 2 del artículo 6 o al párrafo 5 del artículo 21 del ESD o a ambos. No obstante, incluso en relación con el fondo de la cuestión, el Brasil no ha conseguido en ningún caso asumir la carga de establecer una presunción *prima facie* que le correspondía. En su primera comunicación, repitió en gran medida las alegaciones y las pruebas que ya habían sido rechazadas por el Grupo Especial y el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves I*.

100. Si el Brasil impugna de nuevo la Cuenta del Canadá o la Cuenta Mercantil "en sí mismas", no ha ofrecido ninguna base, *de jure o de facto*, para que este Grupo Especial modifique la constatación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I* de que estos programas se basan en legislación discrecional. El Brasil ha confirmado también, con sus propias pruebas, que Investissement Québec implica legislación discrecional. Tampoco Investissement Québec es incompatible "en sí mismo" con el Acuerdo SMC.

101. En la medida en que el Brasil impugna tipos de financiación de la Cuenta Mercantil o de Investissement Québec en general o con respecto a transacciones concretas, no ha demostrado ni puede demostrar que esa financiación constituye una subvención a la exportación prohibida. Dado que el Brasil no ha conseguido establecer una presunción *prima facie* de incompatibilidad con el Acuerdo SMC, el Canadá solicita al Grupo Especial que rechace también estas alegaciones.

ANEXO B-5

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

(27 de junio de 2001)

I. INTRODUCCIÓN

1. En su comunicación preliminar de 18 de junio, el Canadá pidió al Grupo Especial que formulara diversas constataciones con respecto a su competencia. Hoy, el Canadá responderá a las observaciones formuladas por el Brasil en su respuesta a la comunicación de 22 de junio, y al hacerlo resumirá brevemente sus posiciones acerca de estas cuestiones. Algunas de las alegaciones del Brasil son incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

A. ALGUNAS DE LAS ALEGACIONES DEL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON EL PÁRRAFO 5 DEL ARTÍCULO 21 DEL ESD

2. Al leer la respuesta contenida en la comunicación del Brasil de 22 de junio, el Canadá se enteró -por primera vez- que ese país no considera que cada uno de los párrafos numerados de su petición de establecimiento del Grupo Especial constituya una alegación separada. En lugar de ello, según el Brasil, ese país formuló una "alegación general" en el párrafo 1 con respecto a la Cuenta del Canadá. En los párrafos 2, 3 y 4 , sostiene el Brasil, sólo "se explica la naturaleza de esa alegación de manera más detallada".

3. Nada hay en la petición de establecimiento del Grupo Especial que indique que el Brasil formula en el párrafo 1 una alegación "general", de la cual los párrafos 2, 3 y 4 meramente forman parte. Cualquier interpretación razonable de la petición de establecimiento del Grupo Especial presentada por el Brasil apoya la conclusión de que el Brasil formuló alegaciones separadas, debidamente expuestas en párrafos separados. Tampoco el Brasil proporcionó esta aclaración, o cualquier otra, cuando el Canadá le pidió que lo hiciera.

4. Incluso si se aceptase la teoría de la "alegación general", lo que el Canadá no hace, eso no significa que cualquiera de las alegaciones brasileñas goce de alguna manera de inmunidad al examen que realice el Grupo Especial desde el punto de vista de la competencia. Cualquier parte de la petición de establecimiento del Grupo Especial -forme o no parte de una "alegación general"- debe cumplir las prescripciones imperativas del ESD, entre ellas las del párrafo 5 del artículo 21 y el párrafo 2 del artículo 6. Cualquier parte de esa petición en la que no se observen tales prescripciones ha de ser correctamente considerada por el Grupo Especial como ajena a su mandato.

5. Esta tardía adición de la teoría de la "alegación general" parece ser un intento del Brasil de "subsanar" las deficiencias de su petición de establecimiento del Grupo Especial. Como señaló el Canadá en su comunicación preliminar, no es posible que una parte reclamante utilice comunicaciones posteriores para "subsanar" defectos de su petición de establecimiento.

6. El Brasil declara en el párrafo 8 de su comunicación de 22 de junio que consideró "eficaz" renunciar a los procedimientos del párrafo 5 del artículo 21. El Brasil declara también, en el párrafo 9, que estimó "preferible" formular todas sus alegaciones ante este Grupo Especial, en lugar de pedir la reconstitución del Grupo Especial que había intervenido inicialmente para que examinase las cuestiones de cumplimiento, e incoar nuevos procedimientos para el examen de las nuevas alegaciones. A juicio del Canadá, la cuestión no es, claramente, lo que es "eficaz" o "preferible". La cuestión es, en cambio, lo que está permitido por el ESD.

7. Las diferencias sobre cuestiones de aplicación deben resolverse recurriendo a lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Esto resulta claramente de los términos empleados en esa disposición, que prescribe que los desacuerdos relativos a cuestiones de cumplimiento "se resolverá[n] conforme a los procedimientos de solución de diferencias, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto".

8. Si la intención de los redactores del ESD hubiera sido diferente, éstos podrían haber utilizado un lenguaje diferente. Podrían haber dicho que tales desacuerdos "podrán decidirse" recurriendo al grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto. No lo hicieron. Podrían haber dicho que tales desacuerdos "deberían" resolverse recurriendo al grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto. No lo hicieron. Según el sentido corriente de la disposición del párrafo 5 del artículo 21, la parte reclamante "recurrirá" al grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto, siempre que sea posible. El Brasil no ha intentado aducir que el recurso al párrafo 5 del artículo 21 no fuese posible en este caso.

9. Esta interpretación está en armonía con la práctica seguida hasta la fecha por los Miembros de la OMC, todos los cuales, al tratar de resolver diferencias relativas a cuestiones de aplicación, lo han hecho recurriendo al párrafo 5 del artículo 21. El Brasil es el primer Miembro de la OMC que trata de resolver una diferencia relativa a cuestiones de cumplimiento mediante actuaciones *de novo* de un grupo especial. Permitir que el Brasil proceda de esta manera sería hacer caso omiso, totalmente, del lenguaje imperativo del párrafo 5 del artículo 21.

10. Además, el Brasil pide que el Grupo Especial resuelva cuestiones de aplicación relacionadas con otra diferencia, con un mandato distinto. Este Grupo Especial carece de competencia para oír esas alegaciones.

11. Las CE están de acuerdo en que los términos del párrafo 5 del artículo 21 "no son una mera exhortación". No obstante, el Canadá disiente del argumento expuesto por las CE en el sentido de que "el uso del verbo en futuro" en el párrafo 5 del artículo 21 "no está relacionado con el recurso al procedimiento del párrafo 5 del artículo 21, sino con la intervención del grupo especial que entendió inicialmente en el asunto, una vez que se ha optado por recurrir a un grupo especial previsto en ese párrafo". La redacción del párrafo 5 del artículo 21 no apoya esa interpretación. En la parte pertinente de ese párrafo se establece que: "esta diferencia se resolverá conforme a los presentes procedimientos de solución de diferencias, *con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto*". Si los redactores del ESD hubiesen tenido la intención de proporcionar a las partes reclamantes la posibilidad de "optar", según afirman las CE, por el procedimiento previsto en el párrafo 5 del artículo 21, podrían haberlo hecho fácilmente. Además, el uso de la palabra inglesa <u>including</u> ("con intervención", en la versión española) implica claramente que la cláusula que sigue a esta palabra ("siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto") está subordinada al lenguaje imperativo de la primera parte de la frase ("se resolverá"). En otras palabras, el párrafo 5 del artículo 21 exige que las diferencias relativas a cuestiones de cumplimiento se resuelvan mediante el recurso al grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto, a menos que esto no sea posible.

12. El Canadá sostiene, por tanto, que el Brasil no ha respetado las prescripciones imperativas del párrafo 5 del artículo 21 del ESD.

B. ALGUNAS DE LAS ALEGACIONES DEL BRASIL SON INCOMPATIBLES CON EL PÁRRAFO 2 DEL ARTÍCULO 6 DEL ESD

13. En el párrafo 2 del artículo 6 del ESD se establece que en una petición de establecimiento de un grupo especial se debe, entre otras cosas, identificar las medidas concretas en litigio y hacer una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.

14. El Órgano de Apelación ha indicado claramente que la observancia del párrafo 2 del artículo 6 es un "requisito de las debidas garantías procesales" que es "fundamental para asegurar la sustanciación equitativa y regular del procedimiento de solución de diferencias".

15. Como ya se ha señalado, resulta igualmente claro que las deficiencias de que padezca una petición de establecimiento de un grupo especial, incluido el incumplimiento de los requisitos mínimos del párrafo 2 del artículo 6, no puede "subsanarse" mediante comunicaciones posteriores del reclamante.

16. En la comunicación del Canadá se señalan las deficiencias concretas de la petición del Brasil. El Canadá recuerda, con respecto a la alegación 2, que también las CE estiman que ésta no satisface el criterio establecido en el párrafo 2 del artículo 6, basándose en que el Brasil debía mencionar un acuerdo abarcado, y que "un informe de un grupo especial en una diferencia anterior ... no constituye un acuerdo abarcado". Aunque las CE exponen este argumento señalando que es diferente al expuesto por el Canadá, parecería que fuese otra manera de explicar el criterio establecido por el Órgano de Apelación de que la parte reclamante debe identificar la disposición de un tratado que se alega que ha sido infringida.

17. En los argumentos que ha expuesto el 22 de junio con respecto al párrafo 2 del artículo 6 del ESD, el Brasil invoca una vez más su teoría de la "alegación general".

18. Como afirmó el Canadá al referirse al párrafo 5 del artículo 21, nada hay en la petición de establecimiento de un grupo especial que indique que el Brasil ha hecho una alegación "general". El Brasil ha hecho alegaciones separadas, debidamente expuestas en párrafos separados. La tardía adición de la teoría de una "alegación general" parece ser un intento del Brasil de "subsanar" las deficiencias de que padece la referida petición.

19. Incluso si se aceptase la teoría de la "alegación general", que el Canadá rechaza, esto no significaría en modo alguno que el párrafo 1, o las elaboraciones subsiguientes expuestas en los párrafos sucesivos, no tuviesen que cumplir lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. Fuesen o no parte de una alegación general, las prescripciones sobre las debidas garantías de procedimiento contenidas en el párrafo 2 del artículo 6, exigen imperativamente que en la petición de establecimiento del grupo especial se identifiquen las medidas concretas en litigio y se haga una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación que sea suficiente para presentar el problema con claridad. Como ya hemos señalado en nuestra comunicación, las alegaciones 1, 2, 5 y 7 no satisfacen este criterio.

20. En el párrafo 21 de su comunicación de 22 de junio, el Brasil informa al Canadá que impugna las medidas "en sí mismas" y en su aplicación, por ejemplo en la operación de Air Wisconsin. Añade que sólo se refiere a esas medidas en lo que atañe a su papel en las operaciones relativas a las aeronaves de transporte regional.

21. El Brasil no puede tratar de "subsanar" los defectos de su petición de establecimiento del grupo especial con esos detalles adicionales. Lo que debe apreciarse en función de las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 es la petición de establecimiento del grupo especial tal como se ha presentado al OSD, y no juntamente con cualquier aclaración suplementaria que el Brasil desee ahora presentar. Además, aunque el Brasil nos recuerda el título de esta diferencia, el título asignado por la Secretaría carece de pertinencia, en un sentido o en otro, para determinar si la petición del Brasil satisface los requisitos del párrafo 2 del artículo 6. En cualquier supuesto, cuando el Canadá pidió al Brasil que aclarara el alcance de sus alegaciones, se refirió ciertamente al título de esta diferencia y preguntó a ese país si las alegaciones 1, 5 y 7 se referían a determinadas prácticas o programas sólo en cuanto estaban relacionadas con las aeronaves de transporte regional. El Brasil optó por no responder, dejando que el Canadá llegase a la conclusión de que sus alegaciones podían no estar limitadas, en realidad, de la manera que parecía indicar el título.

22. Aunque el Brasil no está autorizado a "subsanar" los defectos de su solicitud de establecimiento de un grupo especial, sus comunicaciones subsiguientes sólo han aumentado la confusión. Por ejemplo, en el párrafo 24 de la comunicación de 22 de junio se declara que "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". No obstante, en el párrafo 78 de la primera comunicación del Brasil, se declara en parte que "la Cuenta del Canadá ofrece cuatro servicios financieros principales en apoyo a los exportadores canadienses: seguros de créditos a la exportación, servicios de financiación, seguros de ejecución de contratos y seguros contra los riesgos políticos. 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 ... 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 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo". Dada esta falta de coherencia, sigue resultando totalmente oscuro qué "servicios" o "créditos a la exportación" de la Cuenta del Canadá están incluidos en las alegaciones del Brasil.

23. En el párrafo 24 de la comunicación del Brasil de 22 de junio se afirma que "también la EDC proporciona diversos tipos de apoyo que no son objeto de las alegaciones del Brasil, tales como seguros de cuentas a cobrar, garantías de obligaciones y seguros contra los riesgos políticos". No obstante, en el párrafo 40 de la primera comunicación del Brasil se dice que "la EDC ofrece 'una amplia gama de servicios financieros' a empresas canadienses. Estos servicios financieros abarcan seguros de créditos, servicios de financiación, garantías de obligaciones, seguros contra los riesgos políticos y capital. Todos constituyen contribuciones financieras en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del Acuerdo SMC". En la primera comunicación del Brasil se impugna también (comenzando en el párrafo 60) los "servicios financieros" en general, lo que parecería incluir los servicios financieros antes citados. Dada esta falta de coherencia, sigue resultando totalmente oscuro qué apoyo o servicios financieros de la EDC están incluidos en las alegaciones brasileñas.

24. En el párrafo 24 de la comunicación del Brasil de 22 de junio se afirma análogamente que Investissement-Québec "presta apoyo no incluido en las alegaciones del Brasil, tal como garantías ('suretyship'), comprendidas las garantías de tipo de cambio". No obstante, en su argumentación relativa a Investissement-Québec, en el párrafo 92 de su primera comunicación, el Brasil declara que "[l]a 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". Dada esta falta de coherencia, sigue resultando totalmente oscuro qué financiación o apoyo proporcionado por Investissement-Québec está incluido en las alegaciones brasileñas.

25. En términos más generales, cuando el Brasil declara en el párrafo 24 de su comunicación de 22 de junio que algunos tipos de apoyo no están incluidos en sus alegaciones, parece proporcionar sólo ejemplos de los tipos de apoyo que no son objeto de aquéllas. Esto plantea la obvia cuestión de qué otros tipos de actividades no son objeto de las alegaciones brasileñas.

26. Ciertamente, la inobservancia por el Brasil de las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD son particularmente evidentes cuando la petición brasileña de establecimiento de un grupo especial se lee juntamente con el párrafo 24 de la comunicación del Brasil de 22 de junio. En la alegación 1 se impugnan "[l]os créditos a la exportación, incluidos la financiación, las garantías de préstamos, o el apoyo a los tipos de interés concedidos por la Cuenta del Canadá o por conducto de ella ...". No obstante, en el párrafo 24 se declara entre otras cosas que: "[l]a Cuenta del Canadá suministra tipos de apoyo no incluidos en las alegaciones del Brasil, los que comprenden ...".

27. En la alegación 5 se impugnan "[l]os 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 ...". En el párrafo 24 se dice que "[t]ambién la EDC proporciona diversos tipos de apoyo que no son objeto de las alegaciones del Brasil, tales como ...".

28. En la alegación 7 se impugnan "[l]os créditos a la exportación y garantías proporcionadas por Investissement-Québec, incluidas ...". En el párrafo 24 se afirma que Investissement-Québec "también presta apoyo no incluido en las alegaciones del Brasil, tal como ...".

29. Así pues, en la petición de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil se utiliza un lenguaje que lo abarca todo, con el que se comunica al Canadá que se impugnan determinadas medidas, "incluidos" algunos ejemplos enumerados por el Brasil. No se informa al Canadá qué componentes de las medidas impugnadas no están así "incluidos". En su comunicación de 22 de junio, el Brasil comunica ahora al Canadá que determinadas medidas no están incluidas, aunque nuevamente sin especificar cuáles son éstas. Esto no cumple los criterios mínimos establecidos en el párrafo 2 del artículo 6.

30. El Canadá también está de acuerdo con la observación formulada en el párrafo 18 de la comunicación presentada por las CE en calidad de tercero en el sentido de que "las peticiones de establecimiento de un grupo especial redactadas en términos muy generales, como las que emplean la frase 'incluidos, entre otros', con la que se pretende abarcarlo todo, al describir la cuestión objeto de litigio, no cumplen los requisitos mínimos que se aplican a tales peticiones". El Brasil no puede haber satisfecho los requisitos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD cuando incluso en fecha tan tardía aún ha omitido especificar claramente las cuestiones en litigio.

31. El Brasil se refiere a las llamadas "circunstancias del caso" en esta diferencia. Más concretamente, el Brasil aduce que la capacidad del Canadá para defenderse en la misma no se ha visto menoscabada, porque "el Canadá es muy consciente de las cuestiones y alegaciones de que se trata y, de tal manera, ha estado y seguirá estando en condiciones de defenderse vigorosamente". No obstante, como resultado del hecho de que el Brasil no ha cumplido las prescripciones mínimas del párrafo 2 del artículo 6, el Canadá ha sufrido un perjuicio real en la conducción de su defensa. En el asunto *Tailandia - Acero*, el Grupo Especial constató que el perjuicio para Tailandia "dependía del hecho de que el carácter y alcance precisos" de la alegación de Polonia "seguían siendo poco claros y confusos" para Tailandia. El mismo razonamiento se aplica aquí. Las alegaciones del Brasil siguen siendo "poco claras y confusas" para el Canadá. Además, dadas las declaraciones contradictorias antes citadas, también parecerían poco claras y confusas para el Brasil.

32. Las deficiencias de la reclamación del Brasil no son de mera forma. El conocimiento de la reclamación a la que ha de responderse es esencial para el ejercicio por un Miembro de su derecho de defender plenamente sus leyes y programas. No debe permitirse a los Miembros reclamantes que obtengan una ventaja en un litigio oscureciendo el objeto y la base de su impugnación hasta el momento de la presentación de su primera comunicación, o aun más tarde. La claridad de la redacción de las reclamaciones protege los intereses de los Miembros demandados, así como de los terceros que participan en la diferencia y de todos los demás Miembros que pueden resultar afectados por los resultados de ésta. El párrafo 2 del artículo 6 protege los derechos de los Miembros al garantizar su conocimiento de la reclamación a la que han de responder.

33. Incluso después de la presentación de su primera comunicación, el alcance y la naturaleza precisos de las alegaciones 1, 2, 5 y 7 del Brasil siguen siendo poco claros. Por ello, el Canadá insta al Grupo Especial a que constate que tales alegaciones son incompatibles con las obligaciones que impone al Brasil y los derechos que confiere al Canadá el párrafo 2 del artículo 6, y no le han sido sometidas por tanto de manera apropiada.

34. En el párrafo 36 de su comunicación de 22 de junio, el Brasil se refiere a la petición del Canadá de que se le proporcionaran aclaraciones con respecto al alcance de las alegaciones brasileñas, y afirma que "[l]a 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". El Canadá nunca afirmó implícitamente que el Brasil tenía una "obligación jurídica de

desplegar todos los detalles de su argumentación". En lugar de ello, dada la naturaleza imprecisa y la redacción muy general de la petición brasileña de establecimiento del Grupo Especial, el Canadá pidió simplemente que se le aclarara el alcance de las alegaciones del Brasil. Este país optó por no responder a la sustancia de la carta del Canadá. Por consiguiente, el Canadá optó por afirmar su derecho a pedir una resolución preliminar en el sentido de que algunas de las alegaciones del Brasil son incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

35. En el párrafo 37 de la comunicación brasileña de 22 de junio, el Brasil se refiere a los "considerables detalles" relativos a sus alegaciones que suministró en su carta del 21 de mayo. No obstante, en esa carta no se identificaba en modo alguno el alcance de las alegaciones brasileñas. Por el contrario, el carácter excesivamente general de la petición formulada por el Brasil en esa carta implicaba que las alegaciones brasileñas eran aun más amplias de lo que parecía indicar la petición de establecimiento del Grupo Especial, en cuanto abarcaban no sólo las prácticas actuales, sino también prácticas pasadas.

36. Las CE comparten la opinión del Canadá con respecto al párrafo 2 del artículo 6. En su comunicación presentada en calidad de tercero declaran que "los derechos de defensa del Canadá y la posibilidad de que los terceros comprendan claramente el alcance de la presente diferencia están gravemente menoscabados". Las CE instan al Grupo Especial a concluir que las alegaciones 1, 2, 5 y 7 no le han sido debidamente sometidas.

37. Para concluir, el Canadá solicita respetuosamente al Grupo Especial que adopte las resoluciones relativas a la competencia indicadas en el párrafo 62 de su comunicación preliminar, a saber:

> que las alegaciones 2 y 3 plantean cuestiones de cumplimiento relacionadas con otra diferencia, que el Brasil debía formular en el marco del párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Por consiguiente, las alegaciones 2 y 3 son ajenas a la competencia del Grupo Especial;
>
> que la referencia en la alegación 1 a determinados créditos a la exportación que "seguirán siendo" subvenciones prohibidas, plantea cuestiones de cumplimiento relacionadas con otra diferencia, y es también ajena a la competencia del Grupo Especial; y
>
> que las alegaciones 1, 2, 5 y 7 son incompatibles con las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD y son por tanto ajenas a la competencia del Grupo Especial.

ANEXO B-6

DECLARACIÓN ORAL RELATIVA A LAS CUESTIONES DE FONDO
PRONUNCIADA POR EL CANADÁ EN LA PRIMERA
REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(27 de junio de 2001)

I. INTRODUCCIÓN

1. En la comunicación escrita que presentó hace nueve días, el Canadá declaró que el único elemento claro y coherente de la reclamación formulada por el Brasil en esta diferencia era la oferta por el Canadá de financiación para la venta de aeronaves de transporte regional a Air Wisconsin. No obstante, en esa comunicación, el Canadá dio una respuesta completa a las alegaciones del Brasil, tal como las entendía.

2. En su declaración de hoy, el Canadá no repetirá todos los argumentos que formuló en su primera comunicación. En cambio, comenzará por realizar un breve examen de las alegaciones del Brasil y de las respuestas del Canadá, refiriéndose detenidamente a la cuestión del "beneficio". Debido a la falta de claridad de determinadas alegaciones del Brasil y en espera de la resolución preliminar del Grupo Especial, el Canadá hará especial hincapié en la transacción de Air Wisconsin.

3. El Canadá explicará por qué sencillamente no es digno de crédito que Embraer pudiera, sin ningún apoyo del Gobierno brasileño, comprometerse a ofrecer financiación a Air Wisconsin en las condiciones descritas en la información facilitada por el Brasil el lunes. El Canadá pondrá de manifiesto que, si la oferta de Embraer realmente no implicaba apoyo del Gobierno brasileño, ello demostraría que el Acuerdo de la OCDE no puede utilizarse para determinar lo que es un beneficio a los efectos del artículo 1 del Acuerdo SMC. Significaría también que la oferta del Canadá a Air Wisconsin no otorga un beneficio.

4. Si, no obstante, la oferta de Embraer sí implicaba apoyo del Gobierno brasileño, la oferta del Canadá simplemente igualó la oferta del Brasil a Air Wisconsin. Mi colega, el Sr. Karl Blume, explicará por qué esa igualación está permitida de conformidad con el *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC") y, más concretamente, puede ampararse en el refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I de dicho Acuerdo.

II. ARGUMENTO

A. EL BRASIL NO HA DEMOSTRADO SUS ALEGACIONES

5. En su primera comunicación, el Canadá puso de manifiesto que el Brasil no ha demostrado que la Cuenta Mercantil, la Cuenta del Canadá o Investissement Québec, en sí mismos, sean ilegales. Mostró que el Brasil no ha proporcionado al Grupo Especial ninguna base para modificar las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*, según las cuales la Cuenta Mercantil y la Cuenta del Canadá se basan en legislación discrecional. El propio Brasil ha confirmado con sus pruebas que Investissement Québec es una medida legislativa discrecional. El Canadá explicó también que el Brasil no ha demostrado que cualquiera de estos programas, en su aplicación específica, ofrezca subvenciones a la exportación prohibidas.

6. En el caso de la Cuenta Mercantil de la EDC, el Canadá confirma de nuevo que, salvo las operaciones de apoyo oficial, las actividades de la Cuenta Mercantil se desarrollan con arreglo a principios comerciales y utilizando precios de mercado. 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. Por consiguiente, salvo cuando proporciona apoyo oficial, la EDC no ofrece condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado. Por lo tanto, no otorga un beneficio ni concede subvenciones a la exportación prohibidas. El Brasil no ha demostrado lo contrario. Tampoco ha demostrado que la financiación de Investissement Québec se ofrezca en condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado. Ni que la financiación de Investissement Québec esté supeditada a los resultados de exportación.

B. LA REFERENCIA AL ACUERDO DE LA OCDE NO DEMUESTRA LA EXISTENCIA DE UN BENEFICIO

7. En los argumentos sobre la Cuenta Mercantil formulados en su primera comunicación escrita, el Brasil sostiene que la oferta de condiciones más favorables que las prescritas en el Acuerdo de la OCDE es una prueba positiva de la existencia de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. Sin embargo, fuera del segundo párrafo del punto k), los textos no proporcionan ninguna base para la incorporación de las condiciones del Acuerdo de la OCDE al Acuerdo SMC. Por consiguiente, la referencia al Acuerdo de la OCDE se sitúa en el contexto de una excepción al artículo 3. Ningún principio lógico o interpretación jurídica requiere la incorporación de una excepción como referencia para una definición.

8. De hecho, es especialmente extraño que el Brasil sugiera que puede demostrar la existencia de un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC por referencia a dos condiciones prescritas en el Acuerdo de la OCDE: el plazo de reembolso de 10 años y el CIRR. Precisamente el mes pasado, en una reunión del Comité SMC, el Brasil expresó su preocupación porque, en el contexto del Acuerdo SMC, la referencia al Acuerdo de la OCDE podía proporcionar a los participantes en este último Acuerdo lo que el Brasil denominó una "carta blanca" permanente para modificar las normas de la OMC.

9. Una cosa es permitir que la conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés del Acuerdo de la OCDE proporcione un refugio que ampare lo que, de lo contrario, sería una subvención a la exportación prohibida. El Acuerdo SMC prevé esto expresamente en su punto k) y los Miembros de la OMC llegaron a un acuerdo al respecto. No obstante, otra cosa completamente distinta es permitir que el Acuerdo de la OCDE determine lo que es o no un beneficio de conformidad con el artículo 1. Esto haría que los participantes en el Acuerdo de la OCDE pudieran cambiar las normas de la OMC modificando las condiciones de dicho Acuerdo -precisamente lo que preocupaba al Brasil en la reunión del Comité SMC y algo que no han aceptado los Miembros de la OMC.

10. Si se ha otorgado o no un beneficio debe determinarse no por referencia al Acuerdo de la OCDE sino, como ha constatado el Órgano de Apelación, por referencia a las condiciones que pueden obtenerse en el mercado. Como explicó el Canadá en su comunicación escrita, el Acuerdo de la OCDE sólo pasa a ser pertinente una vez que se ha constatado la existencia de una subvención y un Miembro intenta acogerse al refugio del punto k).

11. No hay mejor ejemplo de las razones de que esto sea así que dos de las situaciones que el Grupo Especial tiene ante sí. En primer lugar, el Brasil ha aducido que las transacciones de la EDC a través de la Cuenta Mercantil otorgan un beneficio porque en ellas se ofrecen plazos de reembolso superiores al límite de 10 años prescrito en el Acuerdo de la OCDE. No obstante, como demostró el Canadá en su comunicación escrita, en la financiación de aeronaves de transporte regional, los plazos de reembolso superiores a 10 años son totalmente compatibles con las condiciones que pueden obtenerse en el mercado. Según el razonamiento del Brasil, si todas las demás condiciones de una transacción fueran iguales pero la EDC ofreciera la financiación con un plazo de reembolso de 11 años y un banco comercial ofreciera un plazo de 16 años, se consideraría que la financiación de la EDC otorgaba un beneficio simplemente porque superaría los plazos previstos en el Acuerdo de la OCDE, aunque sería claramente menos favorable que las condiciones disponibles en el mercado. El Acuerdo SMC sencillamente no puede conducir a este resultado.

12. El segundo ejemplo es la propia transacción de Air Wisconsin. Según la información que el Brasil facilitó el lunes al Grupo Especial, Embraer hizo dos ofertas a Air Wisconsin, una a lo que Embraer denomina []. En estos momentos, el Canadá no se referirá específicamente a la primera de estas ofertas, ya que aparentemente fue sustituida por la otra, salvo para declarar que, que él sepa, no existe algo denominado [].

13. El Brasil pide al Grupo Especial que crea que las ofertas hechas por Embraer no implicaban ningún apoyo del Gobierno brasileño. Se pide al Grupo Especial que crea que la financiación descrita en la carta de Embraer podía ser obtenida por Air Wisconsin en el mercado comercial, []. Sin embargo, el Acuerdo de la OCDE prescribe un plazo máximo de reembolso de 10 años y un límite del 85 por ciento para la relación crédito-valor, []. Por consiguiente, lo que alega Embraer, si se acepta, confirma hasta qué punto es ilógica la posición del Brasil de que el Acuerdo de la OCDE puede decidir cuáles son las condiciones de "mercado" a efectos de la determinación de la existencia de un "beneficio" de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC.

C. LA EXPLICACIÓN DE LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN DADA POR EMBRAER NO ES DIGNA DE CRÉDITO

14. Lo que Embraer declara exactamente en su carta es que "EMBRAER hizo dos ofertas de financiación, ninguna de las cuales implicaba apoyo del Gobierno brasileño". A juicio del Canadá, esto plantea tres posibilidades:

- La primera es que la declaración sea la verdad pero no toda la verdad. Es decir, que en el momento en que se hicieron las ofertas, quizá fuera técnicamente cierto que el Gobierno brasileño no se había comprometido formalmente a proporcionar su apoyo pero que las ofertas se formularon sobre la base de la previsión y en el entendimiento de que dicho Gobierno o un organismo de éste facilitaría el apoyo necesario.

- La segunda posibilidad es que la declaración sea falsa. Para aceptar que es cierta, habría que llegar a las siguientes conclusiones: a) el funcionario de Air Wisconsin citado en la Prueba documental CDA-1 mintió cuando dijo al funcionario de Bombardier que la oferta de Embraer implicaba apoyo del BNDES y el PROEX, o el funcionario de Bombardier mintió cuando informó de ello a su empresa; b) los funcionarios de Air Wisconsin describieron en forma inexacta el tipo de participación del Brasil cuando se reunieron con funcionarios canadienses; y c) es realista suponer que Embraer podía haber obtenido financiación comercial para []. 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 [] cuando se financian sus compras de aeronaves, incluso para relaciones crédito-valor inferiores al 70 por ciento.[1] Sin embargo, el Brasil quiere que el Grupo Especial crea que Embraer pudo []. Sencillamente, no puede darse crédito a esta alegación.

- La tercera posibilidad es que la declaración sea cierta. Es decir, que, aunque parezca increíble, Embraer descubrió una o varias fuentes de crédito comercial que estaban dispuestas a apoyar su oferta a Air Wisconsin de [].

15. Si el Grupo Especial aceptara la posición del Brasil de que Air Wisconsin podía obtener créditos comerciales en las condiciones que describe Embraer, la financiación ofrecida por el Canadá -cuyas condiciones son, esencialmente, []- no sería más favorable que las condiciones de "mercado" de Embraer. La propia Air Wisconsin confirmó esto en su carta de 20 de marzo de 2001 (presentada como Prueba documental CDA-2).

[1] Morgan Stanley Dean Witter Report, 10 de febrero de 2001 (Prueba documental CDA-14).

16. Por consiguiente, si el Grupo Especial determina que Embraer dice la verdad, la oferta del Canadá a Air Wisconsin tendría condiciones no más favorables que las que el receptor puede obtener en el mercado. Por lo tanto, habría que llegar a la conclusión de que la oferta del Canadá no otorga un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

17. Si, no obstante, el Grupo Especial considera que la oferta de Embraer a Air Wisconsin sí implicaba apoyo del Gobierno brasileño, la oferta del Canadá se hizo para igualar el apoyo del Brasil y, por lo tanto, puede acogerse al "refugio" del punto k). Cederé ahora la palabra al Sr. Karl Blume, que tratará esta cuestión.

D. LA IGUALACIÓN POR EL CANADÁ DE LA OFERTA DEL BRASIL A AIR WISCONSIN ESTÁ PERMITIDA POR EL ACUERDO SMC

18. El Brasil alega que la oferta hecha por el Canadá a Air Wisconsin constituye una subvención a la exportación prohibida, que no puede ampararse en el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, porque se basa en la igualación y la igualación no es una "disposición relativa al tipo de interés".[2]

19. El argumento del Brasil esta basado en un *obiter dictum* de un Grupo Especial anterior.[3] Ese Grupo Especial formuló sus constataciones en abstracto, sin poder referirse a una transacción que fuera realmente objeto de una diferencia. Los acontecimientos de este asunto proporcionan pruebas prácticas de por qué el Acuerdo SMC permite la igualación.

20. Las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE están expresamente permitidas por ese Acuerdo y están en conformidad con él. Además, las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE son "disposiciones relativas al tipo de interés" en el sentido del segundo párrafo del punto k). Como la actuación del Canadá respecto de Air Wisconsin se basa en la igualación expresamente permitida por el Acuerdo de la OCDE y prevista por el Acuerdo SMC, la transacción puede ampararse en el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k).

21. El segundo párrafo del punto k) prevé una excepción a la prohibición general de las subvenciones a la exportación contenida en el artículo 3 del Acuerdo SMC. De conformidad con el segundo párrafo del punto k), una "práctica seguida en materia de crédito a la exportación" que esté en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE "no será considerada como una subvención a la exportación de las prohibidas por" el Acuerdo SMC.[4]

1. La igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE

i) Conformidad con el Acuerdo

22. El Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves I* ("Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21") constató que algunas igualaciones -pero no todas- no están, según los propios términos del Acuerdo de la OCDE, en

---

[2] Primera comunicación del Brasil, párrafos 74 a 81.

[3] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles - Recurso del Brasil al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, párrafos 5.124 a 5.126 [en adelante, "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21"].

[4] *Id.*, párrafo 5.78.

"conformidad" con las disposiciones de dicho Acuerdo y, por lo tanto, no están en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" de éste.[5]

23. Esto es contrario al texto del segundo párrafo del punto k). Como admitió el propio Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, la igualación está "permitida" por las disposiciones del Acuerdo de la OCDE.[6] En el artículo 29 de ese Acuerdo se permite expresamente la igualación. La igualación no puede estar "permitida" por el Acuerdo y, al mismo tiempo, no estar en "conformidad" con ese mismo Acuerdo.

ii) La igualación es una "disposición relativa al tipo de interés"

24. Además, la igualación es, en sí misma, una de las "disposiciones relativas al tipo de interés". La interpretación más lógica de la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" abarca todas las disposiciones sustantivas del Acuerdo de la OCDE que determinan qué tipos de interés se permiten e influyen en lo que serán el tipo de interés y la cuantía de los intereses en una transacción determinada. El concepto de igualación se refiere a un conjunto de circunstancias que influyen en la determinación de los tipos de interés y es compatible y está conforme con el Acuerdo. Los Estados Unidos y las CE apoyan ambos la opinión del Canadá de que la igualación es una de las "disposiciones relativas al tipo de interés".[7]

25. Todas las "disposiciones relativas al tipo de interés" -incluida la igualación- actúan conjuntamente para imponer disciplinas en relación con las modalidades y condiciones de una transacción determinada, de una manera en que no podrían hacerlo, por sí solos, los tipos mínimos de interés. La igualación fomenta el cumplimiento de las demás "disposiciones relativas al tipo de interés".

iii) Conclusión

26. El texto del segundo párrafo del punto k) exige la "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE.[8] Como ha demostrado el Canadá, la igualación está conforme con las disposiciones de dicho Acuerdo, según los propios términos de éste. Además, la igualación es, en sí misma, una de las "disposiciones relativas al tipo de interés". Por consiguiente, la igualación está en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE.

2. Los Miembros incorporaron la disciplina de la igualación al Acuerdo SMC

27. No sólo respalda el texto del segundo párrafo del punto k) la opinión del Canadá de que la igualación está en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE sino que la igualación es también compatible con el objeto y fin del Acuerdo SMC.

28. La intención de los redactores del Acuerdo SMC no era que algunos Miembros quedaran en una situación permanente de desventaja respecto de otros Miembros que no cumplen sus obligaciones. Los redactores de dicho Acuerdo previeron esa situación e incorporaron al Acuerdo SMC la disciplina

[5] *Id.*, párrafos 5.124 a 5.126.

[6] *Id.*, párrafos 5.124 y 5.125.

[7] Véanse la comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero, párrafos 10 a 15, y la comunicación de las CE en calidad de tercero, párrafos 57 a 70.

[8] El Acuerdo de la OCDE es un "compromiso internacional en materia de créditos oficiales a la exportación" en el sentido del segundo párrafo del punto k). Véase *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21, párrafo 5.78.

de la igualación mediante el segundo párrafo del punto k). La incorporación de las disciplinas relativas a la igualación del Acuerdo de la OCDE responde a la intención de los redactores y, como ha demostrado el Canadá, es compatible con el texto del segundo párrafo del punto k).

29. La incorporación de las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE al Código de Subvenciones del GATT y al Acuerdo SMC indica que los signatarios conocían perfectamente el objeto y fin del Acuerdo de la OCDE y consideraban que éstos eran compatibles con el objeto y fin del Acuerdo SMC y los respaldaban. La incorporación de las disciplinas elaboradas por los participantes en el Acuerdo de la OCDE refleja la aceptación por todos los Miembros de los conocimientos especializados particulares de dichos participantes en la esfera de los créditos a la exportación con apoyo oficial.

30. Cuando los Miembros aprobaron los Acuerdos de la OMC, incluido el Acuerdo SMC, en 1994, el Acuerdo de la OCDE llevaba más de 15 años disciplinando con éxito las subvenciones a la exportación que distorsionan el comercio. Por lo tanto, es casi indudable que los Miembros estaban informados del éxito que había alcanzado el Acuerdo de la OCDE en el intento de limitar la utilización de esas subvenciones. Dicho éxito se debió a la aplicación de un conjunto completo de derechos y obligaciones bien equilibrados en la esfera de los créditos a la exportación. Dado que no se ha incluido en el segundo párrafo del punto k) ninguna estipulación especial, no hay razones para creer que los Miembros habrían querido descartar uno de los elementos clave de ese conjunto de derechos y obligaciones.

3. Las "disposiciones relativas al tipo de interés" -incluida la igualación- no introducen un desequilibrio en los derechos y obligaciones de los Miembros

31. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 declaró que, dado que el segundo párrafo del punto k) establece una exención respecto de una prohibición contenida en un Acuerdo de la OMC -y deja el alcance de esa exención en manos de un subgrupo de Miembros- es importante que el segundo párrafo del punto k) no se interprete de una forma tal que este subgrupo de Miembros pueda establecer *de facto* para ellos un trato más favorable en el marco del Acuerdo SMC que el que pueden disfrutar todos los demás Miembros.[9]

32. La aplicación de todas las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE -incluida la referente a la igualación- no supone *de facto* un trato más favorable para los participantes en dicho Acuerdo porque está a disposición de todos los demás Miembros de la OMC. A juicio del Canadá, todos los Miembros pueden ejercer el derecho a ofrecer condiciones sobre la base de la igualación. Si la transacción basada en la igualación de un no participante se impugnara en la OMC y si se constatara que proporcionaba una subvención a la exportación prohibida, ese no participante podría acogerse al "refugio" del punto k), siempre que la igualación se hubiera realizado de buena fe y con la debida diligencia razonable.

33. Además, en opinión del Canadá, las "disposiciones relativas al tipo de interés" no abarcan las prescripciones de procedimiento del Acuerdo de la OCDE, que, por su misma naturaleza, no podría cumplir un no participante.

[9] *Id.*, párrafos 5.132 y 5.133.

4. A nivel sistémico, la igualación apoya directamente las disciplinas realmente prescritas en el Acuerdo SMC

34. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 equiparó la igualación, en algunas circunstancias, a una desviación.[10] El texto del Acuerdo de la OCDE no respalda esta opinión. En su artículo 29, se permite expresamente la igualación como respuesta a una "oferta inicial" que puede o no cumplir lo prescrito por el Acuerdo. Es la oferta inicial la que, en algunas circunstancias, constituye una desviación, pero nunca la respuesta. La oferta inicial -cuando equivale a una desviación- se prohíbe expresamente en el artículo 27 del Acuerdo. La respuesta se permite expresamente en el artículo 29 de éste y puede ampararse en el "refugio" por ser una de las "disposiciones relativas al tipo de interés" en el sentido del segundo párrafo del punto k).

35. La igualación es una respuesta expresamente permitida cuando, en determinados casos, no se han respetado las disciplinas en materia de subvenciones a la exportación. La igualación no estimula el incumplimiento de esas disciplinas. Apoya directamente las disciplinas del Acuerdo SMC a nivel sistémico, al crear un desincentivo fuerte y eficaz contra su violación. El fortalecimiento de las disciplinas en materia de subvenciones a la exportación que proporciona la igualación en el caso del Acuerdo de la OCDE se aplica igualmente a las disciplinas del Acuerdo SMC porque la igualación es una de las "disposiciones relativas al tipo de interés" a que se hace referencia en el segundo párrafo del punto k).

36. La igualación es compatible tanto con el segundo párrafo del punto k) como con el objeto y fin del Acuerdo SMC de disciplinar las subvenciones a la exportación que distorsionan el comercio. La igualación restablece el equilibrio y elimina la ventaja ilegal que representa el paquete de financiación del Brasil, como elemento -a menudo elemento determinante- de la decisión de una línea aérea de comprar una aeronave en lugar de otra, decisión que debe basarse en las características, la calidad y el precio de la aeronave misma.

5. La transparencia no es una ventaja para los participantes en el Acuerdo de la OCDE -es una desventaja competitiva

37. Al examinar la importancia de la transparencia para el Acuerdo SMC, el Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 declaró que los no participantes en el Acuerdo de la OCDE no tendrían, como cuestión de derecho, acceso a la información acerca de los términos y condiciones ofrecidos o igualados por los participantes. Por lo tanto, a nivel sistémico, los no participantes se encontrarían en situación de desventaja respecto de los participantes.[11] Un examen más detenido de esta cuestión no revela la existencia de una desventaja sistémica para los no participantes.

38. La transparencia entre los participantes no coloca a los no participantes en situación de desventaja. Contrariamente a lo que ocurre en el caso de los no participantes, los participantes deben comunicar las modalidades y condiciones de una oferta basada en la igualación a los demás participantes. Los no participantes no estarían obligados a proporcionar información sobre sus ofertas basadas en la igualación a nadie. Cuando un participante comunica las modalidades y condiciones de una oferta basada en la igualación a los demás participantes, dicha oferta queda sometida al examen previo de éstos. La oferta basada en la igualación de un no participante no estaría sometida a ningún examen previsto en el Acuerdo de la OCDE. Por otra parte, aunque los no participantes no recibirían las modalidades y condiciones de las ofertas basadas en la igualación de los participantes tampoco los participantes recibirían las ofertas basadas en la igualación de los no participantes.

[10] *Id.*, párrafos 5.124 y 5.125.

[11] *Id.*, párrafo 5.134.

39. Además, los no participantes gozan de una ventaja porque el Acuerdo de la OCDE es un documento público. Debido a esa condición de documento público del Acuerdo, los no participantes conocen las modalidades y condiciones básicas que los participantes pueden ofrecer. En cambio, las condiciones de las ofertas hechas por los no participantes no son del dominio público.

40. Por consiguiente, la transparencia no es una ventaja para los participantes en el Acuerdo de la OCDE sino una desventaja competitiva.

III. CONCLUSIÓN

41. Señor Presidente, distinguidos miembros del Grupo Especial, tienen ustedes ante sí dos categorías distintas de alegaciones. En la primera categoría se incluyen las alegaciones formuladas por el Brasil en relación con Air Wisconsin. Al examinar estas alegaciones, deben ustedes optar por aceptar o rechazar la afirmación de Embraer de que sus ofertas a Air Wisconsin no implicaban apoyo del Gobierno. A juicio del Canadá, esta afirmación es totalmente inverosímil. Si la aceptan, deben llegar necesariamente a la conclusión de que la oferta del Canadá a Air Wisconsin no contiene condiciones más favorables que las que el receptor puede obtener en el mercado y no otorga un beneficio de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo SMC. Si la rechazan, los textos legales y las pruebas apoyan la constatación de que la oferta del Canadá se hizo para igualar el apoyo proporcionado por el Brasil y, por lo tanto, puede acogerse al "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k).

42. La otra categoría comprende las alegaciones formuladas por el Brasil en relación con los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil de la EDC y con Investissement Québec. El Brasil no ha justificado en ningún caso estas alegaciones.

43. Por consiguiente, el Canadá solicita que el Grupo Especial desestime las dos categorías de alegaciones formuladas por el Brasil. Les agradezco su paciencia y su atención.

ANEXO B-7

RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR
EL GRUPO ESPECIAL DESPUES DE SU PRIMERA REUNIÓN

(6 de julio de 2001)

Preguntas formuladas a ambas partes

Pregunta 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 con el punto k) de la Lista ilustrativa del Acuerdo SMC?

1. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura* constató en su informe que los grupos especiales no están jurídicamente vinculados por las anteriores decisiones de grupos especiales o del Órgano de Apelación, incluso si la cuestión es la misma, pero que deben tener en cuenta las conclusiones y los razonamientos de anteriores grupos especiales y del Órgano de Apelación.[1] El Canadá está de acuerdo con esta constatación. A su juicio, los informes de grupos especiales anteriormente adoptados no constituyen precedentes jurídicamente vinculantes (*stare decisis*). No obstante, como declaró el Órgano de Apelación en la página 15 de su informe acerca del asunto *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas:*

> Los informes adoptados de los grupos especiales son una parte importante del acervo del GATT. Los grupos especiales posteriores suelen examinarlos. Estos informes crean expectativas legitimas en los Miembros de la OMC y, por consiguiente, deben tenerse en cuenta cuando son pertinentes para una diferencia. Sin embargo, no son obligatorios sino para solucionar la diferencia específica entre las partes en litigio.

2. El Órgano de Apelación hacía referencia a los informes del GATT pero no hay ninguna razón para que su constatación no se aplique asimismo a los informes de la OMC.

3. La práctica general ha sido que los grupos especiales y el Órgano de Apelación respeten las constataciones pertinentes de anteriores informes. Por lo menos un publicista, observando al Órgano de Apelación, ha descrito esta situación como *stare decisis "de facto"* y ha aducido que la inexistencia de *stare decisis* es un "mito".[2] No obstante, en algunos casos, los grupos especiales han considerado conveniente apartarse de las constataciones de grupos especiales anteriores. Por ejemplo, en el actual procedimiento iniciado de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá -*

[1] *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, informe del Grupo Especial, WT/DS79/R, adoptado el 2 de septiembre de 1998, párrafo 7.30.

[2] *R. Bhala, "The Precedent Setters: De Facto Stare Decisis in WTO Adjudication," (1999) 9 J. Transnat'l L. And Pol'y 1; "The Myth About Stare Decisis and International Trade Law,"* (1999) 14 Am. U. Int'l L. Rev. 845. En este último artículo, el autor señala que, entre los que han intentado resolver la cuestión de *stare decisis* en la OMC, a su juicio sin resultados concluyentes, figuran el Presidente de este Grupo Especial y el asesor jurídico del Brasil.

Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos[3], en respuesta a una solicitud de las Comunidades Europeas (CE), el Grupo Especial formuló una resolución preliminar según la cual el párrafo 3 del artículo 10 del ESD otorga a los terceros el derecho a recibir todas las comunicaciones, incluidas las comunicaciones de réplica que se presenten antes de la audiencia. Al llegar a esta conclusión, el Grupo Especial se apartó del enfoque adoptado por anteriores grupos especiales en los asuntos *Australia - Cuero para automóviles*, *Australia - Salmón*, y *Estados Unidos - DRAM*. En cada una de estas diferencias anteriores, el Grupo Especial correspondiente había rechazado una solicitud similar de las CE. Análogamente, en el asunto *Canadá - Automóviles*, el Grupo Especial no parece haber seguido lo dicho por el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Indonesia - Automóviles* acerca del sentido del término "incondicionalmente" en el párrafo 1 del artículo I del Acuerdo General.[4]

4. En la práctica, es probable que los grupos especiales respeten las constataciones de grupos especiales anteriores a menos que exista una buena razón para no hacerlo, por ejemplo, si pueden distinguirse las circunstancias que dieron lugar a la constatación anterior o si puede demostrarse que el grupo especial anterior estaba equivocado.

5. En el presente asunto, no existe una buena razón para que este Grupo Especial se aparte de la constatación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* (DS70) según la cual los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil de la EDC implican legislación discrecional y no legislación obligatoria y, por lo tanto, no son, en sí mismos, subvenciones supeditadas a los resultados de exportación. Estos programas aún siguen implicando legislación discrecional y no obligatoria. El Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves* (DS70) constató que el Brasil no había demostrado lo contrario. Sin perjuicio de la respuesta del Canadá a la pregunta 2, en esta diferencia el Brasil no ha presentado ningún nuevo argumento ni prueba que pueda justificar la formulación de una constatación distinta por este Grupo Especial.

6. En cambio, hay buenas razones para que este Grupo Especial no se ajuste a lo que se dice en el informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* (DS70) acerca de la "igualación". El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 interpretó que la totalidad de las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE no son "disposiciones relativas al tipo de interés" en el sentido del segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa. En el presente asunto, el Canadá ha aducido en los párrafos 47 a 61 de su primera comunicación y en los párrafos 18 a 40 de su primera declaración oral argumentos que justifican la formulación por este Grupo Especial de una constatación distinta y más matizada.

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?

1. En su comunicación preliminar, el Canadá adujo que las alegaciones formuladas por el Brasil acerca de los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil de la EDC "en sí mismos" no eran de la competencia del Grupo Especial. Sin embargo, el Canadá no basó sus argumentos en el principio de la *res judicata*, es decir, en el principio de que la decisión sobre el fondo de una cuestión es

[3] WT/DS103; WT/DS113.

[4] *Canadá - Determinadas medidas que afectan a la industria del automóvil*, informe del Grupo Especial, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adoptado el 19 de junio de 2000, párrafo 10.28.

concluyente entre las partes en esa decisión y, por lo tanto, impide que esas partes inicien posteriormente una acción sobre la base de la misma alegación.

2. Es posible que el principio de la *res judicata* sea un "principio de derecho generalmente reconocido" en el sentido del párrafo 1) del artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.[5] Si esto es así, el principio debe aplicarse a los órganos internacionales que se ocupan de la solución de diferencias, salvo cuando un acuerdo internacional aplicable dispone lo contrario. El ESD no dispone lo contrario. Además, para que se aplique el principio de la *res judicata*, son necesarios tres elementos: identidad de las partes, identidad de la causa e identidad del objeto en los procedimientos posteriores.[6] Estos tres elementos están presentes en esta diferencia por lo que se refiere a las alegaciones del Brasil acerca de los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil "en sí mismos". Así pues, si el Grupo Especial considera que el principio de la *res judicata* se aplica a las diferencias planteadas en el marco de la OMC, su aplicación está justificada en el caso de las alegaciones del Brasil acerca de los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil "en sí mismos".

3. Sin embargo, no es necesario que el Grupo Especial decida si el principio de la *res judicata* se aplica en las diferencias planteadas en el marco de la OMC porque, como se señaló en la respuesta del Canadá a la pregunta 1, en cualquier caso, el Brasil no ha presentado pruebas o argumentos que justifiquen que este Grupo Especial se aparte de la constatación formulada en el asunto *Canadá - Aeronaves* (DS70) de que la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil implican legislación discrecional y, por lo tanto, no son, en sí mismas, subvenciones supeditadas a los resultados de exportación.

4. El Canadá señala también que, por lo que se refiere a la cuestión de la "igualación" prevista en el Acuerdo de la OCDE, no puede aplicarse el principio de la *res judicata* porque sólo se cumple uno de los tres criterios requeridos para su aplicación, la identidad de las partes. Además, el principio de la *res judicata* no abarca el razonamiento en que se basa una decisión.[7] En relación con la igualación, el Canadá ha aducido que son incorrectos tanto el razonamiento como la conclusión del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* (DS70).

---

[5] *Effect of Awards of Compensation Made by the United Nations Administrative Tribunal*, 1954 I.C.J. 47, página 53; *Request for Interpretation of the Judment of 11 June 1998 in the case Concerning the Land and Maritime Boundary Between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria), Preliminary Objections*, 1999 I.C.J. 3, página 36.

[6] *South West Africa (Ethiopia v. South Africa; Liberia v. South Africa)* 1966 I.C.J. 6, página 333.

[7] *Case Concerning the Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (New Application:* 1962) 1970 I.C.J. 3, página 267; *Application For Revision and Interpretation of the Judgement of 24 February 1982 in the Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya)* 1985 I.C.J. 192, página 228. Pero véase *S. Rosenne, The Law and Practice of the International Court 1920-1996, 3rd ed., vol. III: Procedure* (La Haya: Martinus Nijhoff, 1997), página 156 y nota 206. Este autor sugiere que el principio de la *res judicata* tal como lo aplica la Corte Internacional de Justicia procede de los artículos 59 y 60 de su Estatuto más que de un principio general de derecho que el Tribunal adoptaría de conformidad con el artículo 38 de su Estatuto.

Preguntas formuladas al Canadá

Pregunta 3

¿Considera el Canadá que la financiación proporcionada por la EDC mediante ventanas de mercado se facilita en condiciones y modalidades no más favorables que las que podría obtener el prestatario en el mercado comercial?

1. Sí. En términos generales, la EDC proporciona dos tipos de financiación a través de su Cuenta Mercantil. Uno de los tipos, el facilitado en las transacciones con apoyo oficial, se ha utilizado en ocasiones para la financiación de aeronaves de transporte regional. Las transacciones de esta índole han sido compatibles con el Acuerdo de la OCDE. El otro tipo de financiación a través de la Cuenta Mercantil se facilita en condiciones de mercado. Cuando proporciona esta financiación, la EDC no ofrece condiciones más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado.

Pregunta 4

La página 18 de la primera comunicación escrita del Canadá contiene una exposición de las prácticas de la EDC, en cuyo segundo párrafo se describe el proceso de establecimiento de precios que ésta utiliza. Dicho procedimiento consiste esencialmente en determinar una "referencia" u "otra referencia" y en establecer precios "consecuentes con esa referencia" o "basándose en esta otra referencia".

a) ¿Considera el Canadá que este proceso de establecimiento de precios no tiene como resultado el suministro de financiación en condiciones más favorables que las que el prestatario pertinente podría obtener en el mercado comercial?

1. Sí. Al establecer los precios de la Cuenta Mercantil para las transacciones sin apoyo oficial, la EDC determina la referencia correspondiente a cada prestatario usando la calificación crediticia de éste para una deuda análoga. Si no se dispone para ese prestatario de una calificación crediticia independiente procedente de uno de los grandes organismos de calificación, la EDC elaborará una calificación interna utilizando programas de modelización financiera (FAMAS/Moody's Finantial Analyst (Analista financiero FAMAS/Moody's) y LA Encore/Moody's Risk Advisor (Asesor en materia de riesgos LA Encore/Moody's), que son ahora propiedad de Moody's Risk Management Services, filial de Moody's Investor Services, uno de los principales organismos de calificación crediticia del mundo). Esto permite establecer una calificación crediticia basada en el mercado mediante la utilización de información financiera pasada y de proyecciones.

2. Basándose en la calificación crediticia elaborada u obtenida para cada prestatario, la EDC utiliza fuentes industriales para determinar los precios en situaciones crediticias comparables, así como precios pagados en el pasado por el prestatario de que se trate (inclusive precios pagados en el mercado secundario). Entre las fuentes industriales de estos datos sobre precios figuran las Bloomberg Fair Market Yield Curves (curvas Bloomberg de rendimiento justo de mercado)[8], los precios ofrecidos a prestatarios comparables, los precios del mercado de obligaciones y los precios de

[8] La curva Bloomberg de rendimiento justo de mercado o curva sectorial de rendimiento justo de mercado (FMC) se utiliza para comparar el rendimiento de las obligaciones según sus vencimientos, en múltiples sectores y para múltiples calificaciones crediticias. Permite la comparación de curvas sectoriales con curvas de referencia (por ejemplo, la de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos) para determinar los márgenes corrientes. Las curvas del mismo sector pueden compararse con la curva de referencia y con las basadas en calificaciones crediticias distintas.

Las FMC se trazan sobre la base de los precios de los calendarios de las nuevas emisiones de los sistemas de transacciones/cartera de los operadores e intermediadores y los servicios de evaluación que se introducen directamente en las bases de datos del sector de renta fija de que se trate cada veinticuatro horas.

transacciones estructuradas (por ejemplo, de los EETC), así como los contactos en curso con instituciones financieras e intermediarios financieros que desarrollan sus actividades en los mercados de capital.

3. Además, la EDC puede participar y de hecho participa en financiación concedida por bancos comerciales en condiciones de mercado (por ejemplo, la transacción de Kendell descrita en la respuesta del Canadá a la pregunta 11).

b) Al determinar la "referencia", la EDC tiene en cuenta "los pagos hechos recientemente en el mercado por el prestatario pertinente". ¿Cómo define el "mercado" el Canadá? ¿Está compuesto por los prestamistas comerciales, por los organismos de crédito a la exportación o por ambos?

1. El "mercado" en el que se basa el establecimiento de la referencia correspondiente a un prestatario es el mercado comercial. Está compuesto por los bancos, las demás instituciones financieras comerciales y el mercado público de obligaciones pero no comprende a los organismos de crédito a la exportación.

Pregunta 5

Únicamente a los efectos de las preguntas 5 a 7, sírvanse suponer que se interpreta que la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil queda limitada a la asistencia proporcionada a la rama de producción de aeronaves de transporte regional. En relación con la solicitud del Brasil de que se constate que la Cuenta del Canadá en sí misma, su aplicación y determinadas transacciones constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, sírvanse indicar por qué considera el Canadá que en la solicitud de establecimiento formulada por el Brasil no se identifica suficientemente la medida en litigio. Sírvanse indicar otro tanto en relación con la solicitud del Brasil de que se constate que la EDC e IQ en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones también constituyen subvenciones a la exportación prohibidas.

1. La pregunta formulada por el Grupo Especial pone de relieve el hecho de que el Brasil no identificó suficientemente, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, la medida en litigio respecto de la Cuenta del Canadá, la EDC (Cuenta Mercantil) e IQ, en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones. Pese a lo que se dice en la pregunta, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil no pidió que se constate que la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e IQ "en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones" constituyen subvenciones prohibidas a la exportación.

2. El Brasil no formuló esta distinción hasta su comunicación de réplica de 22 de junio, fecha en la que el Canadá oyó hablar por primera vez de la teoría brasileña de la "alegación general". Incluso entonces, como señalaron las Comunidades Europeas en los párrafos 10 a 14 de su declaración oral de 27 de junio, aún no estaba claro si el Brasil impugnaba un programa (por ejemplo, el programa Cuenta del Canadá "en sí mismo"), determinada financiación concedida en el marco de un programa (por ejemplo, la transacción de Kendell en el marco de la Cuenta Mercantil) o toda la financiación otorgada en el marco de esos programas, por lo menos en lo relativo a la rama de producción de aeronaves de transporte regional canadiense. Los programas "en sí mismos", "su aplicación" y "determinadas transacciones" pueden implicar todos ellos medidas con fines de solución de la diferencia, pero las medidas no serán las mismas. Al no identificar las medidas que impugna en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil ha incumplido las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

3. Es evidente que el Brasil no puede utilizar sus comunicaciones posteriores para intentar subsanar las deficiencias de su solicitud de establecimiento de un grupo especial. Esa solicitud -tal como fue presentada al OSD- debe ser el único punto de referencia para que el Grupo Especial determine si el Brasil ha cumplido lo prescrito en el párrafo 2 del artículo 6. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil no distinguió entre las alegaciones relativas a los programas "en sí mismos", a "su aplicación" y a "determinadas transacciones". En cualquier caso, tampoco en las comunicaciones posteriores del Brasil se ha aclarado cuáles son las medidas en litigio. Las CE resumieron la cuestión en el párrafo 12 de su declaración oral de 27 de junio. Preguntándose si el Brasil impugna la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e IQ en sí mismos, su aplicación o determinadas transacciones, las CE dijeron que "aún no está claro para las Comunidades Europeas lo que intenta hacer el Brasil".

4. Además, el Brasil tampoco ha identificado las medidas concretas en litigio en relación con lo que ahora parece afirmar que son sus impugnaciones de la "aplicación" de las medidas de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e IQ. Por ejemplo, como señaló el Canadá en la primera reunión sustantiva, en la solicitud del Brasil se utilizó un lenguaje general y poco preciso en relación con los tres programas ("los créditos a la exportación, incluidos …"). En cambio, en su comunicación de 22 de junio, el Brasil intentó evidentemente limitar el alcance de su alegación, pero sólo proporcionó ejemplos de tipos de medidas no incluidas en sus alegaciones. Lo único que ha conseguido la declaración del Brasil de 28 de junio es aumentar la confusión. Muchas de las afirmaciones del Brasil en esa declaración son simplemente incompatibles con su solicitud de establecimiento de un grupo especial.

5. En el párrafo 5 de la declaración del Brasil de 28 de junio se afirma que: "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" [sin subrayar en el original]. Sin embargo, esta limitación no figura en el párrafo 1 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil, en el que se impugnan "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 …". Además, pese al supuesto en que se basan las preguntas 5 a 7 del Grupo Especial, la importante limitación "para la rama de producción de aeronaves de transporte regional" tampoco figura en el párrafo 1 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil.

6. En el párrafo 7 de la declaración del Brasil de 28 de junio, se dice que "las alegaciones formuladas por el Brasil contra la EDC están limitadas a 'la financiación, las garantías de prestamos o el apoyo a los tipos de interés' para la rama de producción de aeronaves de transporte regional". No obstante, el párrafo 5 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial hace referencia a "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 …". La limitación "para la rama de producción de aeronaves de transporte regional" también está ausente en el párrafo 5 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil.

7. Análogamente, en el párrafo 9 de la declaración del Brasil de 28 de junio, se sostiene que "las alegaciones formuladas por el Brasil contra IQ están limitadas a 'las garantías de préstamos, las garantías de acciones, las garantías del valor residual y las garantías de compensación de pérdidas iniciales' para la rama de producción de aeronaves de transporte regional". No obstante, en el párrafo 7 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil, se impugnan los créditos a la exportación y garantías proporcionadas por IQ, "incluidas las garantías de préstamos, las garantías de acciones, las garantías del valor residual y las 'garantías de compensación de pérdidas iniciales' …". Tampoco el párrafo 7 de la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil contiene la limitación "para la rama de producción de aeronaves de transporte regional".

8. Por consiguiente, en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil no se identificaron suficientemente las medidas concretas en litigio, por lo que esa solicitud no cumple las normas mínimas prescritas en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

Pregunta 6

Si una medida no se identifica en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, como lo exige el párrafo 2 del artículo 6 del ESD ¿queda esa medida necesariamente fuera del mandato del grupo especial? ¿O depende también la competencia del grupo especial respecto de la medida de si el demandado ha sufrido o no un perjuicio de resultas de la no identificación de esa medida en la solicitud de establecimiento?

1. Si una medida no se identifica en la solicitud de establecimiento de un grupo especial, como lo exige el párrafo 2 del artículo 6 del ESD, la medida queda fuera del mandato del grupo especial. Las obligaciones prescritas en el párrafo 2 del artículo 6 son vinculantes. El grupo especial carece de competencia respecto de la alegación relativa a la medida, independientemente de si el demandado ha sufrido o no un perjuicio.

2. Si el reclamante no ha cumplido las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6, la solicitud de establecimiento de un grupo especial es inválida de conformidad con ese párrafo. Esa invalidez no depende de si la parte que la invoca ha sufrido un perjuicio. Incluso si su conjetura resulta exacta, un Miembro demandado no está obligado a adivinar qué es lo que se impugna - ni lo que se incluye en la reclamación, ni lo que se excluye de ésta, ni sus fundamentos de derecho. En cambio, como ha declarado el Órgano de Apelación "la parte demandada tiene derecho a conocer los argumentos a los que debe responder, así como cuáles son las infracciones que han sido alegadas, a fin de poder comenzar a preparar su defensa".[9]

3. En el párrafo 2 del artículo 6 no se impone ningún requisito adicional relativo al "perjuicio" y tampoco se establece una excepción a las obligaciones prescritas si no existe un "perjuicio". Aunque, como señaló el Canadá en el párrafo 35 de su comunicación preliminar, los grupos especiales y el Órgano de Apelación han tenido en cuenta el perjuicio, excusar el incumplimiento de las prescripciones del párrafo 2 del artículo 6 sobre la base de que el Miembro demandado no sufrió un perjuicio equivaldría a establecer una excepción a las obligaciones prescritas en ese párrafo y reduciría las obligaciones de los Miembros reclamantes, contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 3 y el párrafo 2 del artículo 19 del ESD. Cuando un Miembro ha presentado una solicitud de establecimiento de un grupo especial insuficiente, la solución no puede ser que le diga, en realidad, al demandado "usted lo adivinó, así que no era necesario que se lo dijéramos".

4. En cualquier caso, en las presentes actuaciones, el Canadá ha sufrido un perjuicio de resultas del incumplimiento por el Brasil de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6. Como señaló el Canadá en el párrafo 61 de su comunicación preliminar, el perjuicio causado a la posibilidad del Canadá de ejercer su defensa es función del hecho de que la naturaleza y el alcance precisos de las reclamaciones del Brasil siguen siendo oscuros y confusos. Este fue el criterio aplicado por el Grupo Especial que se ocupó de la diferencia *Tailandia - Acero*.[10] Las partes tienen derecho a conocer la argumentación a la que han de responder. Aun si un Miembro demandado consigue deducir una parte, o incluso la totalidad, de las reclamaciones de un Miembro reclamante a partir de una solicitud de establecimiento de un grupo especial insuficiente, el hecho de que las medidas en litigio no se

[9] *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, informe del Órgano de Apelación WT/DS122/AB/R, adoptado el 5 de abril de 2001, párrafo 88.

[10] *Tailandia - Derechos antidumping sobre los perfiles de hierro y acero sin alear y vigas doble T procedentes de Polonia*, informe del Grupo Especial, WT/DS122/R, adoptado el 5 de abril de 2001, párrafo 7.29.

identifiquen en forma concreta y/o de que no se haga una exposición clara de los fundamentos de derecho de la reclamación tendrá necesariamente como resultado la dispersión de los esfuerzos del demandado y, por lo tanto, será perjudicial para la preparación de su defensa.

Pregunta 7

En relación con la solicitud formulada por el Brasil de que se constate que Cuenta del Canadá en sí misma, su aplicación y determinadas transacciones constituyen subvenciones a la exportación prohibidas, sírvanse indicar por qué considera el Canadá que la solicitud de establecimiento presentada por el Brasil no contiene "una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad". Sírvanse hacer otro tanto respecto de la solicitud formulada por el Brasil de que se constate que la EDC e IQ en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones constituyen también subvenciones a la exportación prohibidas.

1. En la pregunta del Grupo Especial, se pide al Canadá que indique por qué la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil respecto de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil e IQ "en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones" no constituye "una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad", como lo exige el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. El Canadá pone de nuevo de relieve que, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil no pidió que se constatara que la Cuenta del Canadá, la EDC (Cuenta Mercantil) o IQ "en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones" constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. A esta omisión se debe la insuficiencia de la identificación de las medidas en litigio hecha por el Brasil, que el Canadá describió en su respuesta a la pregunta 5. Dada esta omisión, es imposible que el Canadá conteste la pregunta según está planteada. No obstante, el Canadá examinará los lugares exactos en los que el Brasil incumplió, en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, esta prescripción del párrafo 2 del artículo 6.

2. En su primera alegación, relativa a la Cuenta del Canadá, el Brasil no explicó lo que quería decir al afirmar que las medidas "seguirán siendo" subvenciones prohibidas a la exportación. Como señaló el Canadá en su comunicación preliminar, la expresión parece ser una alegación de que el Canadá no ha cumplido las resoluciones del OSD en otra diferencia, *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles* (DS70). Sin embargo, esto no se desprende claramente de la propia alegación. Por lo tanto, en ella no se hace una exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad. Por ello, la alegación es incompatible con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

3. En su segunda alegación, el Brasil no identificó las disposiciones del tratado que, según alega, infringió el Canadá. Como declaró el Órgano de Apelación en el asunto *Corea - Salvaguardia impuesta a determinados productos lácteos*, "la identificación de las disposiciones del tratado que se alega que han sido vulneradas por el demandado es siempre necesaria …; esa identificación es un requisito previo mínimo de la presentación de los fundamentos de derecho de la reclamación".[11] Como señaló el Grupo Especial que se ocupó del asunto *CE - Ropa de cama*, "el no haber siquiera mencionado en la solicitud de establecimiento el artículo del tratado que presuntamente se había infringido equivale … a no haber formulado ninguna reclamación".[12]

[11] *Corea - Medida de salvaguardia definitiva impuesta a las importaciones de determinados productos lácteos*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS98/AB/R, adoptado el 12 de enero de 2000, párrafo 124.

[12] *Comunidades Europeas - Derechos antidumping sobre las importaciones de ropa de cama de algodón originarias de la India*, informe del Grupo Especial, WT/DS141/R, adoptado el 12 de marzo de 2001, párrafo 6.15.

4. Las dos alegaciones mencionadas se refieren a la Cuenta del Canadá pero, como se ha señalado, es imposible poner estas alegaciones insuficientes en relación con solicitudes de constataciones contra los programas "en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones" porque la relación no se establece en las propias alegaciones.

5. En sus alegaciones quinta y séptima, relativas a la Cuenta Mercantil e IQ, respectivamente, el Brasil alega que las medidas son "subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3" del Acuerdo SMC. Sin embargo, ese país no explicó que, contrariamente a la diferencia *Canadá - Aeronaves* (DS70), "el presente procedimiento se refiere explícitamente tanto al inciso i) como al iii)" del artículo 1 del Acuerdo SMC hasta que presentó su primera comunicación, dos meses después.[13] Hasta entonces, el Canadá no sabía que las alegaciones formuladas por el Brasil se referían al inciso iii) del artículo 1. El Canadá no podía comprender que lo hacían a partir de las alegaciones tal como se formularon en la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil. Además, como explicó el Canadá en la primera reunión sustantiva de las partes, el hecho de que el Brasil no identificara suficientemente las medidas en litigio en lo que respecta a estas dos alegaciones hacía especialmente difícil determinar, a partir de la solicitud de establecimiento de un grupo especial, qué disposiciones legales eran el fundamento de las alegaciones. Así pues, en sus alegaciones quinta y séptima, el Brasil no hizo una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que fuera suficiente para presentar el problema con claridad. También estas alegaciones son incompatibles con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

6. Una vez más, el Canadá señala que, aunque las alegaciones quinta y séptima del Brasil se refieren a la Cuenta Mercantil y a IQ, respectivamente, es imposible poner estas alegaciones insuficientes en relación con solicitudes de constataciones contra los programas "en sí mismos, su aplicación y determinadas transacciones" porque la relación no se establece en las propias alegaciones.

Pregunta 8

Sírvanse facilitar cualesquiera reglamentos, directrices, políticas o documentos similares de carácter general o para el sector específico que sean aplicables a la decisión de aprobar transacciones concretas y/o se refieran al establecimiento de las modalidades y condiciones del apoyo proporcionado por la Cuenta del Canadá a la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

1. Sírvanse consultar las Pruebas documentales CDA-15 a CDA-23 y la Prueba documental BRA-17. Por lo que se refiere a la Prueba documental CDA-15, el procedimiento que se aplica en el caso de las transacciones de la Cuenta del Canadá por un valor superior a 50 millones de dólares canadienses sólo difiere en un aspecto del aplicado a las transacciones de la Cuenta del Canadá por un valor inferior a esa cifra. Las transacciones de más de 50 millones de dólares canadienses deben ser aprobadas por el Gabinete. Las de menos de 50 millones de dólares canadienses requieren la aprobación del Ministro de Comercio Internacional con el acuerdo del Ministro de Finanzas.

[13] Primera comunicación del Brasil, párrafo 65 (con referencia a la Cuenta Mercantil). Análogamente, en el párrafo 92 de su primera comunicación, el Brasil declara que sus alegaciones respecto de IQ abarcan los servicios en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo.

Pregunta 9

Sírvanse facilitar los instrumentos legales básicos relativos a la creación y financiación de la Cuenta del Canadá, la EDC e IQ.

1. Por lo que se refiere a la Cuenta del Canadá, sírvanse consultar las Pruebas documentales BRA-17 y CDA-24; en el caso de la Cuenta Mercantil de la EDC, las Pruebas documentales CDA-24 a CDA-32 y BRA-17; y en relación con IQ, las Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36 y BRA-18.

Pregunta 10

En primer lugar, tomamos nota de la afirmación del Canadá de que "a la luz de la oferta de financiación en condiciones inferiores a las del mercado hecha por el Brasil a Air Wisconsin, lo único que podía hacer el Canadá era ofrecer a Air Wisconsin financiación de deudas basándose en la igualación" (párrafo 46 de la primera comunicación escrita del Canadá). En segundo lugar, tomamos nota de la afirmación del Ministro Tobin de que el tipo de interés aplicado en la transacción de Air Wisconsin era "un tipo más favorable que el que se obtendría normalmente en el caso de un préstamo comercial". En tercer lugar, tomamos nota de que la transacción de Air Wisconsin se financió a través de la Cuenta del Canadá y no mediante las ventanas de mercado de la EDC. Teniendo en cuenta estas consideraciones ¿estaría de acuerdo el Canadá en que la financiación proporcionada a través de la Cuenta del Canadá para la transacción de Air Wisconsin lo era en condiciones inferiores a las del mercado y, por lo tanto, otorgaba un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC?

1. Antes de que el Brasil presentara la carta de Embraer en la que ésta describe sus ofertas de financiación a Air Wisconsin, el Canadá consideraba que la financiación proporcionada a través de la Cuenta del Canadá para la transacción de Air Wisconsin lo era en condiciones inferiores a las de mercado y, por lo tanto, otorgaba un "beneficio" en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. No obstante, como explicó el Canadá en los párrafos 15 y 16 de su declaración oral, si el Grupo Especial constatara que Air Wisconsin podía obtener créditos comerciales, sin la participación del Gobierno brasileño, en las condiciones alegadas por Embraer y el Brasil, estas condiciones serían, por definición, condiciones de mercado. La financiación ofrecida por el Canadá a través de la Cuenta del Canadá no es más favorable que la ofrecida por Embraer. Por consiguiente, la oferta hecha a través de la Cuenta del Canadá no sería más favorable que lo que Air Wisconsin podía obtener en el mercado, como lo demuestra la oferta de Embraer, y no otorgaría un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

2. Por el contrario, si el Grupo Especial constatara que la oferta de Embraer a Air Wisconsin sí implicaba apoyo del Gobierno brasileño, no podría decirse que la oferta del Canadá se hizo en condiciones de mercado, por lo que dicha oferta sí otorgaría un "beneficio". No obstante, como la financiación de la Cuenta del Canadá se ofrece sobre la base de la igualación de la oferta del Brasil, podría acogerse al refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa y no sería una subvención a la exportación prohibida.

Pregunta 11

Sírvanse facilitar detalles completos sobre las modalidades y condiciones de las siguientes transacciones a las que se hace referencia en el párrafo 43 de la primera comunicación escrita del Brasil:

- **La venta de [] aeronaves a reacción CRJ de Bombardier a Kendell;**

- **La venta de [] aeronaves CRJ a ASA Holdings, Inc. y a su filial Atlantic Southheast Airlines; y**

- **La venta de [] aeronaves CRJ-200 a ASA Holdings, Inc.**

Sírvanse facilitar también toda la documentación relativa al examen de estas transacciones por el "comité" del "grupo de transportes de la EDC" a que se hace referencia en el segundo párrafo de la descripción de las prácticas de la EDC que figura en el párrafo 67 de la primera comunicación escrita del Canadá. Sírvanse incluir las modalidades y condiciones de las transacciones concretas en que se basó el establecimiento de la "referencia" utilizada por el comité en las transacciones mencionadas o detalles pertinentes sobre el prestatario o los prestatarios en que se basó el establecimiento de la "otra referencia" utilizada en estas transacciones. Sírvanse facilitar asimismo las calificaciones crediticias de Kendell, ASA y Atlantic Southeast Airlines en el momento en que se llevaron a cabo las mencionadas transacciones.

1. Kendell: la EDC participó, a través de una oferta pública, en la financiación inicial de [] aeronaves CRJ, compartiendo el riesgo por igual con otros cinco prestamistas comerciales: []. Las modalidades y condiciones fueron establecidas por los bancos que actuaron como intermediarios []. La financiación no estaba condicionada a la participación de la EDC. Las Pruebas documentales CDA-37 a CDA-41 contienen, respectivamente, el resumen ejecutivo inicial de Kendell para la transacción, el resumen de las modalidades y condiciones del servicio (proporcionado por los intermediarios), la estrategia de precios presentada al Comité de fijación de precios de Aerospace, las calificaciones crediticias LA Encore del prestatario y el pliego de condiciones de Kendell.

2. ASA: El 1º de julio de 2001, la EDC proporcionó financiación para la compra de [] aeronaves CRJ por ASA, Inc. (incluidos ASA Holdings, Inc. y Atlantic Southeast Airlines) y comprometió financiación, que se completará [] aeronaves []. La EDC asumió su compromiso []. En marzo de 1997, expidió una carta de oferta en relación con [] y en agosto de 1998, una carta de oferta revisada para un total de [] aeronaves (incluida la oferta anterior). Los detalles sobre estas cartas, que ofrecían el precio de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + [] puntos básicos, figuran en las Pruebas documentales CDA-42 y CDA-43.

3. El Comité de fijación de precios de Aerospace no se estableció hasta después de la expedición de estas dos cartas de oferta. En el momento en que se hizo la primera oferta, LA Encore aún no existía, pero la EDC pudo obtener para ASA mediante Famas (un programa comercial de análisis financiero) una [] sobre la base de los resultados financieros obtenidos por la empresa (calificación facilitada como Prueba documental CDA-44). Los precios se establecieron teniendo en cuenta la [] entonces aplicable, los tipos pagados por la línea aérea por sus otras deudas y los tipos obtenidos recientemente en el mercado por una línea aérea comparable, [], para la financiación de aeronaves a reacción de transporte regional. Se tomó también en consideración el precio ofrecido en aquellos momentos por la EDC a [] (calificada entonces por la EDC como un []).

4. Cuando se hizo la segunda oferta, ya existía LA Encore y se obtuvo una calificación de "[]", sobre la base de la información financiera entonces disponible (Prueba documental CDA-45). A partir de los precios anteriormente ofrecidos por la EDC a [], los precios ofrecidos en aquellos momentos por la EDC a otros prestatarios similares (por ejemplo, a [], que había recibido entonces una calificación de "[]" por LA Encore), las condiciones generales del mercado y la mejora de la situación crediticia de la empresa, se decidió que los precios anteriores seguían siendo apropiados. Aunque el tipo ofrecido por la EDC, igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + [] puntos básicos, se situaba [] puntos básicos por debajo de [], se consideró apropiado por las razones mencionadas y se aprobó una [].

5. Además, la EDC se benefició de un acuerdo con [] por el que éste proporcionaba apoyo adicional a la transacción durante el período de desembolso en relación con la totalidad de las [] aeronaves, de manera que, si la [] estimada o publicada de [] caía por debajo de determinados niveles de referencia, [] protegería la posición de la EDC.

Pregunta 12

Sírvanse facilitar cualesquiera reglamentos, directrices, políticas o documentos similares de carácter general o para el sector específico que sean aplicables a la decisión de aprobar transacciones concretas y/o se refieran al establecimiento de las modalidades y condiciones del apoyo proporcionado por la EDC/Cuenta Mercantil a la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

1. Sírvanse consultar las Pruebas documentales CDA-18 a CDA-23, CDA-25 y CDA-46 a CDA-50.

Pregunta 13

¿Está la descripción de las prácticas de la EDC que figura en el párrafo 67 de la primera comunicación escrita del Canadá reflejada en reglamentos, directrices, políticas o documentos similares de la EDC, de carácter general o para el sector específico? En caso afirmativo, sírvanse facilitar la documentación pertinente.

1. La documentación pertinente es la misma que se enumeró en la respuesta del Canadá a la pregunta 12.

Pregunta 14

El Brasil se ha referido a varias transacciones de IQ en los párrafos 90 y 91 de su primera comunicación escrita. El Canadá no ha negado que IQ participará en todas estas transacciones. Sírvanse facilitar detalles completos sobre las modalidades y condiciones de éstas. Sírvanse facilitar también toda la documentación relativa al examen de estas transacciones por IQ. Sírvanse proporcionar asimismo las calificaciones crediticias de las líneas aéreas pertinentes en el momento en que tuvieron lugar estas transacciones.

1. IQ sólo ha tenido tratos con dos de los clientes de Bombardier a que hace referencia el Brasil: MESA y Midway. La calificación crediticia de MESA según Standard & Poors era B en el momento en que se aprobó la garantía. Midway no tenía una calificación crediticia pública cuando se aprobó la garantía, porque era entonces una empresa privada.

2. IQ participó también en otras tres transacciones, con Air Littoral, Atlantic Coast Arlines y Air Nostrum.

3. IQ proporcionó a cada uno de estos clientes de Bombardier una "garantía de acciones" de hasta un máximo del [] por ciento del precio de compra de las aeronaves y, en el caso de Mesa, también una garantía de préstamo del [] por ciento. El apoyo de IQ en estas transacciones se limitó a un total de [] aeronaves entregadas, repartidas del modo siguiente:

MESA

- [] aeronaves CRJ 200, de un total de [] encargadas.
- Fecha de la transacción: septiembre de 1998 y diciembre de 1999.
- Plazo: [] años.

Midway

- [] aeronaves CRJ 200, de un total de [] encargadas.
- Fecha de la transacción: julio de 1998.
- Plazo: [] años.

Air Littoral

- [] aeronaves CRJ 100/200, de un total de [] encargadas.
- Fecha de la transacción: agosto de 1997.
- Plazo: [] años.

Atlantic Coast Airlines

- [] aeronaves CRJ 200, de un total de [] encargadas.
- Fecha de la transacción: mayo de 1997.
- Plazo: [] años.

Air Nostrum

- [] aeronaves CRJ 200, de un total de [] encargadas.
- Fecha de la transacción: enero de 1999.
- Plazo: [] años.

El Canadá señala también que:

a) En las transacciones relativas a aeronaves de transporte regional se proporcionan con frecuencia garantías de acciones.

4. IQ no es el único que proporciona estas garantías. Bombardier ha informado al Canadá de que, en la industria aeroespacial, se sabe que agentes comerciales pertenecientes al sector privado como GE, Rolls-Royce y Pratt & Whitney han proporcionado en ocasiones garantías de este tipo. Por ejemplo, como se dice en el párrafo 89 de la primera comunicación escrita canadiense, el Canadá entiende que las compras de aeronaves de Embraer se han financiado en parte mediante garantías de acciones facilitadas por Rolls Royce.

b) El riesgo que asume Investissement Québec se reduce considerablemente [].

5. [] en condiciones comerciales, []. De este modo, el riesgo que corre es considerablemente menor [].

6. Para explicarlo más claramente, supongamos, por ejemplo, que hay [].

c) Como en las transacciones del sector privado, Quebec cobra una comisión inicial y una comisión periódica por su participación.

7. A cambio de su garantía, Quebec recibe una comisión inicial de [] puntos básicos para cubrir sus gastos administrativos y una comisión anual equivalente a [] puntos básicos por su exposición efectiva.

d) Sólo una pequeña proporción de los clientes de Bombardier hace uso de las garantías de acciones de Investissement Québec.

8. Sobre la base de los datos relativos a la recepción de pedidos correspondientes al período del 1º de enero de 1995 al 1º de junio de 2001, inclusive, IQ sólo concedió garantías en el caso del [] por ciento de las aeronaves de transporte regional vendidas por Bombardier.

e) Los clientes que han hecho uso de las garantías de IQ han optado todos ellos por utilizarlas únicamente para algunas de las aeronaves entregadas y no para la totalidad.

9. Ningún cliente de Bombardier ha supeditado nunca una compra de aeronaves de transporte regional a la existencia de una garantía proporcionada por IQ. Efectivamente, como puede apreciarse en las transacciones a que se ha hecho referencia, como promedio, los clientes de Bombardier que han utilizado garantías de acciones de IQ han optado por hacerlo para menos del [] por ciento de sus unidades.

Pregunta 15

Sírvanse describir los procedimientos para la adopción de decisiones acerca del suministro del apoyo de IQ a la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

1. El Comité crediticio de Canadair Québec Capital (CQC) analiza la transacción propuesta. Este Comité está integrado por tres miembros, [] representan [].

2. Si el análisis del crédito arroja un resultado positivo, el Comité crediticio formula una recomendación al Consejo de Administración de CQC, que la examina y puede decidir aceptarla o no aceptarla.

3. Si la decisión del Consejo de Administración de CQC es positiva, la transacción propuesta se presenta al Consejo de Administración de IQ para su examen y aprobación.

Pregunta 16

Sírvanse facilitar detalles completos sobre las modalidades y condiciones de las transacciones a que correspondieron los 300 millones de dólares (aproximadamente) de financiación de IQ a que se hace referencia en el artículo de prensa citado en el párrafo 85 de la primera comunicación escrita del Brasil.

1. Sírvanse consultar la respuesta a la pregunta 14.

Pregunta 17

Sírvanse facilitar cualesquiera reglamentos, directrices, políticas o documentos similares de carácter general o para el sector específico que sean aplicables a la decisión de aprobar transacciones concretas y/o se refieran al establecimiento de las modalidades y condiciones del apoyo proporcionado por IQ a la rama de producción de aeronaves de transporte regional.

1. Sírvanse examinar los criterios facilitados como Prueba documental CDA-51. El Comité crediticio aplica estos criterios para formular sus recomendaciones.

Pregunta 18

Desde la creación de IQ ¿qué proporción del apoyo total proporcionado por éste ha estado directa o indirectamente relacionada con aeronaves de transporte regional de Bombardier?

1. Desde la creación de IQ, ha estado directa o indirectamente relacionado con aeronaves de transporte regional de Bombardier el 6,3 por ciento de su apoyo total.

Pregunta 19

Desde la creación de IQ ¿qué proporción del apoyo proporcionado por éste en relación con aeronaves de transporte regional de Bombardier ha implicado la exportación de dichas aeronaves fuera del Canadá?

1. La totalidad del 6,3 por ciento ha implicado la exportación de aeronaves de transporte regional fuera del Canadá.

Pregunta 20

Desde el 1º de enero de 1995 ¿qué proporción de la producción de aeronaves de transporte regional de Bombardier se ha exportado fuera del Canadá?

1. Del 1º de enero de 1995 al 31 de mayo de 2001, Bombardier entregó el 96,4 por ciento de sus aeronaves de transporte regional, incluidas las aeronaves a reacción y de turbohélice, a clientes ubicados fuera del Canadá. Bombardier aún no ha reunido los datos sobre sus entregas correspondientes a junio de 2001, pero confirma que no modificarán significativamente el porcentaje anteriormente citado.

Pregunta 21

Desde la creación de IQ ¿qué proporción del apoyo total proporcionado por éste ha implicado la exportación de bienes/servicios fuera del Canadá?

1. Desde la creación de IQ, el 23,41 por ciento del apoyo proporcionado por éste ha implicado la "exportación" de bienes y servicios fuera de Québec, lo cual incluye otras partes del Canadá. IQ no distingue entre las "exportaciones" dentro y fuera del Canadá. Por consiguiente, el porcentaje del apoyo proporcionado por IQ que ha implicado exportaciones fuera del Canadá no será superior al 23,41 por ciento de su apoyo total y muy probablemente será inferior, pero los datos disponibles no permiten determinar el porcentaje exacto.

Pregunta 22

Sírvanse facilitar una copia de la notificación presentada a la OCDE por el Canadá en relación con su decisión de igualar la oferta de Embraer a Air Wisconsin. Sírvanse demostrar cómo cumplió el Canadá las prescripciones del Acuerdo de la OCDE relativas a la igualación en el caso de la transacción de Air Wisconsin.

1. Se ha facilitado una copia de la notificación del Canadá como Prueba documental CDA-52.[14]

[14] Véase la Prueba documental CDA-52. El valor del contrato y el valor del crédito, es decir, los puntos 7 a) y b), se han suprimido en la notificación. Estos valores son delicados desde el punto de vista comercial ya que permitirían calcular el precio medio de las aeronaves. Además, el Canadá considera que esta información no es pertinente a la pregunta formulada por el Grupo Especial.

2. En el artículo 53 del Acuerdo de la OCDE se dispone que los participantes que tengan intención de igualar modalidades y condiciones ofrecidas por un no participante deben "hacer todo lo posible por comprobar que esas modalidades y condiciones reciben apoyo oficial" e informar a los demás participantes de la naturaleza y el resultado de sus esfuerzos en ese sentido. El Acuerdo exige también que los participantes notifiquen a todos los demás participantes las modalidades y condiciones que tienen intención de apoyar por lo menos 10 días naturales antes de asumir un compromiso al respecto. Si cualquier otro participante solicita la celebración de conversaciones durante ese período, el participante que ha hecho la notificación debe esperar otros 10 días antes de asumir el compromiso.

3. Funcionarios del Gobierno del Canadá se reunieron en Ottawa con funcionarios de Air Wisconsin y United Airlines el 19 de diciembre de 2000. Los funcionarios canadienses formularon diversas preguntas a Air Wisconsin. Según las respuestas de ésta, el Canadá llegó a la conclusión de que la oferta de Embraer implicaba apoyo del Gobierno brasileño para la financiación de las exportaciones, []. Los programas de financiación de las exportaciones del Gobierno brasileño que se mencionaron fueron el BNDES y el PROEX.

4. Las respuestas de Air Wisconsin confirmaron también anteriores declaraciones de funcionarios brasileños, entre ellos, del entonces Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, Luis Felipe Lampreia, que había declarado que: "para nosotros, el tipo de interés es el tipo de la OCDE, la cobertura es el 100 por ciento y no hay límites a la longitud de los plazos".[15]

5. El Canadá notificó a los demás participantes su intención de igualar la oferta del Brasil el 12 de enero de 2001. En la notificación, el Canadá informó a los demás participantes de su conocimiento de la oferta brasileña. Ningún participante solicitó la celebración de conversaciones durante el período de espera de 10 días. La autorización ministerial que permitió a la EDC comprometer financiación de la Cuenta del Canadá, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1) del artículo 23 de la Ley de Desarrollo de las Exportaciones, se expidió el 25 de abril de 2001. La EDC envió una carta de oferta a Air Wisconsin el 10 de mayo de 2001.

Pregunta 23

Desde el 1º de enero de 1995 ¿cuántas transacciones que implicaran la venta de aeronaves de transporte regional de Bombardier se han financiado en el mercado comercial, es decir, sin ningún tipo de asistencia por parte de la Cuenta del Canadá, la EDC o IQ y sin ningún otro tipo de asistencia oficial?

1. Del 1º de enero de 1995 al 31 de mayo de 2001, en unidades, se financió en el mercado comercial el [] por ciento del libro de pedidos de Bombardier.

Pregunta 24

En relación con el párrafo 75 de la primera comunicación escrita del Canadá, sírvanse explicar exactamente cómo y por qué la Prueba documental CDA-12 demuestra que los plazos de la financiación para las ventas de aeronaves de transporte regional que puede obtenerse normalmente en condiciones comerciales varían de 10 a 18 años. A este respecto, tomamos nota de que en la página 21 de la Prueba documental CDA-12 se hace referencia a distintos tipos de fuentes de financiación ("privada, EETC, de organismos estatales de crédito a la exportación"), inclusive a la financiación oficial. Sírvanse explicar quién redacto la comunicación contenida en esa Prueba documental y con qué objeto. Sírvanse explicar también qué es el Aircraft Finance and Commercial Aviation Forum (Foro de la financiación de aeronaves y la aviación comercial).

[15] Véase la Prueba documental CDA-6.

1. La Prueba documental CDA-12 contiene el resumen de una comunicación presentada por [] al Foro de la financiación de aeronaves y la aviación comercial, que tuvo lugar en Ginebra en febrero de 2001.

2. [] es una de las principales fuentes mundiales de financiación y capital de arrendamiento financiero para muchos sectores, entre ellos la aviación comercial. Ofrece paquetes de arrendamiento financiero y financiación adaptados al cliente para la compra de aeronaves nuevas y usadas, en particular de aeronaves de transporte regional. Las transacciones en que ha participado han movilizado 7.600 millones de dólares EE.UU. para la financiación de aeronaves de transporte regional. [] facilita también a escala mundial financiación transitoria, financiación de deudas a largo plazo y servicios de asesoramiento financiero. Sus credenciales figuran en el sitio de la Red: []

3. El Foro de la financiación de aeronaves y la aviación comercial es una conferencia anual sobre financiación de aeronaves que se celebra en Ginebra. Está reconocido internacionalmente como la principal conferencia sobre financiación de aeronaves y aviación comercial y reúne a todos los grandes participantes en el sector. El que se celebró este año fue el 15º Foro anual de Ginebra. Intervinieron en él 90 oradores y miembros de grupos, que trataron temas como los elementos fundamentales de la financiación de aeronaves y los últimos acontecimientos relativos a las fuentes, estructuras y productos de la financiación de aeronaves.

4. La comunicación de [] fue preparada para el Foro y presentada por el Director Administrativo del Grupo aeroespacial []. Dado el profundo conocimiento de la financiación de aeronaves de transporte regional que posee [] y su participación en la preparación de paquetes de arrendamiento financiero y financiación para transacciones relativas a aeronaves de transporte regional en el mercado comercial, el Canadá considera que la declaración contenida en la comunicación, según la cual los plazos para la financiación de aeronaves de transporte regional oscilan entre 10 y 18 años, refleja la realidad comercial y demuestra que los plazos de la financiación de mercado para aeronaves de transporte regional son superiores a 10 años. El Canadá señala también que el Brasil no ha impugnado la afirmación del Canadá de que los plazos de la financiación de aeronaves de transporte regional que puede obtenerse normalmente en condiciones comerciales varían de 10 a 18 años.

ANEXO B-8

SEGUNDA COMUNICACIÓN ESCRITA DEL CANADÁ

(13 de julio de 2001)

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN B-84

II. ARGUMENTOS B-84

A. Las reclamaciones genéricas del Brasil carecen de fundamento B-84

1. Las reclamaciones del Brasil contra las medidas "en sí mismas" son infundadas B-84

a) El Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* constató claramente que EDC y Cuenta del Canadá eran discrecionales B-85

b) No hay "pruebas ni información nuevas" del Brasil B-86

c) El Brasil tergiversa la prueba relativa a la medida "en sí misma" B-87

d) IQ no es incompatible "en sí misma" y el Brasil no ha logrado demostrar que lo sea B-88

i) IQ no proporciona un "beneficio" B-89

ii) IQ no está "en sí misma" supeditada a la exportación B-90

e) Las reclamaciones del Brasil contra las medidas "en sí mismas" procuran erróneamente condenar a todos los organismos de promoción de la exportación B-91

i) El Brasil procura eludir su obligación de probar que hubo un "beneficio" B-91

ii) El argumento del Brasil no está avalado por el texto del Acuerdo SMC B-92

iii) El argumento del Brasil ignora el criterio aplicado por el Órgano de Apelación para determinar si existe una "subvención" B-92

2. Las reclamaciones del Brasil no cumplen el criterio relativo a las medidas "tal como se aplican" B-93

a) La distinción del Brasil entre "tal como se aplica" y "transacciones específicas" es insostenible B-93

b) El Brasil no ha identificado las medidas que impugna "tal como se aplican" B-93

c) El Brasil es el único responsable de no haber podido identificar las medidas que impugna B-94

3. El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de la aplicación específica de las medidas del Canadá B-94

a) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de la Cuenta Mercantil B-94

b) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de IQ B-96

Página

c) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de la Cuenta del Canadá B-97

B. El Acuerdo SMC permite la oferta del Canadá sobre una base de igualación en respuesta a la oferta del Brasil a Air Wisconsin B-98

1. La igualación se ajusta a las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo B-98

2. El Canadá cumplió sus obligaciones en el marco de la OMC cuando igualó la oferta del Brasil B-99

a) La cláusula de la NMF del artículo I no impone a la OMC una obligación de asegurar en general que todas sus normas se apliquen por igual B-99

b) El Canadá ofreció financiación a Air Wisconsin sobre la base de la igualación de buena fe y utilizando la debida diligencia razonable, en respuesta a la oferta del Brasil B-99

c) La oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación se ajusta a las disposiciones de procedimiento del Acuerdo B-100

3. La interpretación del Canadá de las "disposiciones relativas a los tipos de interés" trata a todos los Miembros en pie de igualdad B-102

4. La igualación no idéntica es una disposición relativa a los tipos de interés B-102

III. CONCLUSIÓN B-104

I. INTRODUCCIÓN

1. En la presente comunicación de replica el Canadá demostrará, una vez más, que pese a la amplitud de su impugnación y sus afirmaciones, el Brasil no ha logrado demostrar *prima facie* que los programas Cuenta del Canadá, Cuenta Mercantil[1] o Investissement Québec ("IQ"), "en sí mismos", "tal como se aplican" o con respecto a "transacciones específicas" sean incompatibles con las obligaciones del Canadá en virtud del Acuerdo SMC.

2. El Canadá demostrará lo siguiente:

- no hay ningún fundamento para que este Grupo Especial revoque las constataciones de *Canadá - Aeronaves I* [2] de que la EDC (Cuenta Mercantil) y la Cuenta del Canadá son discrecionales;
- IQ no es "en sí misma" incompatible con el Acuerdo SMC;
- las reclamaciones del Brasil contra los programas "en sí mismos" condenarían impropiamente a todos los organismos de crédito a la exportación, y no se ajustan ni a los hechos ni a la ley;
- el Brasil procura establecer una distinción insostenible entre sus impugnaciones a medidas "tal como se aplican" y respecto de "transacciones específicas"; y
- el Brasil no ha logrado demostrar que alguna transacción específica, ya sea de la Cuenta Mercantil, de IQ o de la Cuenta del Canadá, incluida la de Air Wisconsin, es incompatible con las obligaciones del Canadá en el marco del Acuerdo SMC, porque no lo son.

II. ARGUMENTOS

A. LAS RECLAMACIONES GENÉRICAS DEL BRASIL CARECEN DE FUNDAMENTO

1. Las reclamaciones del Brasil contra las medidas "en sí mismas" son infundadas

3. Como lo ha señalado el Canadá, no hay ninguna base para concluir que la EDC (Cuenta Mercantil) o la Cuenta del Canadá o IQ "en sí mismas" sean incompatibles con el Acuerdo SMC. De conformidad con la jurisprudencia bien establecida de la OMC, una medida se puede considerar incompatible "en sí misma" con las obligaciones de una parte sólo si la medida ordena una violación de las obligaciones del Miembro en algunas o todas las circunstancias posibles.[3] Ninguno de los programas impugnados dispone que se debe proporcionar financiación en forma incompatible con las obligaciones del Canadá. Por consiguiente, aun si las reclamaciones del Brasil contra las medidas

[1] El Brasil ha optado por referirse a lo que parece ser la Cuenta Mercantil de la EDC como la "EDC". El Canadá pide al Brasil que aclare si cuando se refiere a la "EDC" se está refiriendo a alguna cosa distinta de la Cuenta Mercantil.

[2] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/R, e informe del Órgano de Apelación, adoptado el 20 de agosto de 1999 [en delante denominados "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial" y "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación"].

[3] Véase, por ejemplo, *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adoptado el 26 de septiembre de 2000, párrafos 60 y 88 [en adelante denominado "*Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916*, informe del Órgano de Apelación"].

"en sí mismas" correspondieran a la competencia de este Grupo Especial, no hay una base fáctica o jurídica para sostener esas reclamaciones.

4. En sus respuestas a la pregunta 2 del Grupo Especial relativas a las reclamaciones del Brasil contra los programas de la Cuenta del Canadá y la EDC (Cuenta Mercantil) "en sí mismos", el Brasil afirma, primero, que el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* no constató que estos programas fueran discrecionales sino, más bien, que el Brasil no había demostrado que fueran imperativos; y, segundo, que el Brasil ha ofrecido nuevas pruebas y argumentos en este caso.[4] Ambas afirmaciones son insostenibles.

a) El Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* constató claramente que EDC y Cuenta del Canadá eran discrecionales

5. Con respecto a la EDC, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* declaró, en el párrafo 9.129 de su informe:

> Constatamos que el Brasil no ha demostrado que el programa de la EDC en sí mismo ordene la concesión de subvenciones. *El programa de la EDC constituye en realidad una legislación discrecional*. [Se han añadido las cursivas.]

6. Contrariamente a lo que afirma el Brasil, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* constató claramente que el programa de la EDC era discrecional.

7. Con respecto a la Cuenta del Canadá, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* declaró, en el párrafo 9.213 de su informe:

> Constatamos que el Brasil no ha demostrado que el programa Cuenta del Canadá *per se* ordene el otorgamiento de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación. *Por el contrario, el programa Cuenta del Canadá es una medida legislativa discrecional*. [Se han añadido las cursivas.]

8. Contrariamente a lo que afirma el Brasil, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* constató claramente que el programa de la Cuenta del Canadá era discrecional.

9. No hay ninguna razón para que este Grupo Especial se aparte de las constataciones del grupo especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I*, de que la EDC (Cuenta Mercantil) y la Cuenta del Canadá son discrecionales. El Brasil no ha presentado argumentos o pruebas de que el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* erró en sus constataciones. El Brasil tampoco ha ofrecido ninguna base que permita distinguir entre las circunstancias que dieron lugar a las constataciones de *Canadá - Aeronaves I* y las circunstancias de la presente diferencia.

10. El Brasil sostiene también que la negativa del Canadá a proporcionar al Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* cierta información sobre transacciones específicas de la EDC podría haber afectado a las constataciones sobre las medidas "en sí mismas" de ese Grupo Especial. Ahora bien, como lo reconoce el Brasil, esa información se refería a transacciones específicas. De hecho, como lo establece claramente el Órgano de Apelación en el párrafo 205 de su informe, la información de que se trata se refería a una sola transacción, relativa a una sola línea aérea, ASA.[5] De

[4] *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales*, respuestas del Brasil a las preguntas del Grupo Especial, 6 de julio de 2001 [en adelante denominada "respuesta del Brasil"].

[5] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 205.

ninguna manera podía haber afectado a las constataciones del Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* sobre las medidas "en sí mismas".

11. Además, respecto de esta información el Órgano de Apelación indicó que nada impedía al Brasil presentar otra reclamación de solución de diferencias contra el Canadá "relativa a la compatibilidad de *ciertas medidas de financiación de la EDC*" con las disposiciones del Acuerdo SMC.[6] "Ciertas medidas de financiación de la EDC" no es equivalente al programa de la EDC "en sí mismo". Tampoco podría haberse considerado equivalente a la Cuenta del Canadá "en sí misma". El Brasil, por lo tanto, tergiversa el informe del Órgano de Apelación cuando declara que "el Brasil, en este caso, sigue el consejo del Órgano de Apelación".

b) No hay "pruebas ni información nuevas" del Brasil

12. En sus comunicaciones anteriores, el Canadá demostró, y esto no constituye una sorpresa, que el Brasil no había ofrecido nuevas pruebas o información en apoyo de sus alegaciones de que la Cuenta del Canadá o la Cuenta Mercantil "en sí mismas" fueran incompatibles con el Acuerdo SMC.[7] El Brasil no lo ha hecho porque ningún aspecto de estos programas constituye una orden de violar el Acuerdo SMC.

13. En su respuesta a la pregunta 2, el Brasil no identifica las supuestas nuevas pruebas que ha proporcionado. En realidad, tampoco afirma que estas nuevas "pruebas" demuestran que la Cuenta Mercantil o la Cuenta del Canadá ordenan la utilización de subvenciones a la exportación prohibidas. En cambio, el Brasil afirma, sin ningún fundamento, que las "pruebas" demuestran que el "*modus operandi*" o "la propia existencia" de los programas tiene por objeto proporcionar subvenciones a la exportación. Esto no constituye demostración alguna de que los programas ordenen la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas.[8]

14. Con respecto a la Cuenta Mercantil, el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* determinó lo siguiente: "El Brasil no ha demostrado que el programa de la EDC en sí mismo ordene la concesión *subvenciones*."[9] [Se han añadido las cursivas.] Por lo tanto, al no presentar nuevas pruebas, el Brasil no sólo no ha logrado demostrar que el programa de la Cuenta Mercantil ordene el uso de subvenciones a la exportación prohibidas, sino que tampoco ha demostrado que ordene el empleo de subvenciones en general. Si no ha logrado probar esa afirmación es porque la financiación de la Cuenta Mercantil no ordena el empleo de subvenciones.

15. El Brasil tampoco ha demostrado que la financiación de la Cuenta del Canadá ordene la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas. Las nuevas pruebas presentadas por el Brasil respecto de las operaciones de la Cuenta del Canadá se refieren únicamente a la transacción de Air Wisconsin. La oferta del Canadá de apoyo de la Cuenta del Canadá sobre una base de igualación en respuesta al apoyo del Gobierno del Brasil a la oferta de Embraer a Air Wisconsin no es una

---

[6] *Idem*, párrafo 206.

[7] Primera comunicación escrita del Canadá, 18 de junio de 2001, párrafos 33 y 36 [en adelante denominada "Primera comunicación escrita del Canadá"] y respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial, 6 de julio de 2001, respuesta al párrafo 5 de la pregunta 1; respuesta al párrafo 3 la pregunta 2.

[8] En su respuesta a la pregunta 2 del Grupo Especial, el Brasil tergiversa también la posición del Canadá con respecto a la transacción de Air Wisconsin y a las operaciones de la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil. También en este caso el Brasil procura confundir el hecho de que la transacción de Air Wisconsin tiene que ver con la Cuenta del Canadá y no con la Cuenta Mercantil. La posición del Canadá con respecto a la transacción de Air Wisconsin figura a partir del párrafo 69.

[9] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Grupo Especial, párrafo 9.129.

subvención a la exportación prohibida de conformidad con el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC.

16. El Canadá también tiene derecho a ofrecer financiación en términos no más favorables que los que el receptor podría obtener en el mercado, porque esa financiación no confiere un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En la primera reunión de las partes, el Brasil parecía sostener, sobre la base de una carta que presentó Embraer[10], que la oferta de Embraer a Air Wisconsin comprendía sólo financiación comercial y no apoyo del Gobierno brasileño. En ese caso, la oferta de Embraer definiría necesariamente las condiciones disponibles para Air Wisconsin en el mercado. En la medida en que Air Wisconsin no reciba financiación de la Cuenta del Canadá en condiciones más favorables que las ofrecidas por Embraer -y ese no será el caso- la oferta de la Cuenta del Canadá no confiere un beneficio y, por lo tanto, no es una subvención.

c) El Brasil tergiversa la prueba relativa a la medida "en sí misma"

17. En su intento por evadir las constataciones del Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* de que ni el programa de la Cuenta del Canadá ni el programa de la EDC (Cuenta Mercantil) son "en sí mismos" incompatibles con el Acuerdo SMC, el Brasil, en su respuesta a la pregunta 26, tergiversa lo que significa que una medida sea "en sí misma" incompatible con las obligaciones de un Miembro.

18. El Brasil afirma que una medida es incompatible "en sí misma" con las obligaciones de un Miembro "cuando ordena una medida por la autoridad ejecutiva que es incompatible con las obligaciones de un Miembro de la OMC". El Brasil cita el párrafo 6.13 del informe del Grupo Especial del GATT en *Estados Unidos - Calzado, distinto del de caucho, procedente del Brasil*[11] como prueba de esta afirmación. De hecho, el párrafo 6.13 de ese informe dice en realidad:

> El Grupo Especial señaló que las PARTES CONTRATANTES habían decidido en casos anteriores que las disposiciones legislativas que ordenaran a las autoridades ejecutivas adoptar una medida incompatible con el Acuerdo General eran incompatibles en sí mismas … .

19. El criterio descrito por el Grupo Especial que entendió en *Calzado, no de caucho* fue el criterio aplicado por el Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* en la constatación de que la Cuenta del Canadá y la EDC (Cuenta Mercantil) no eran incompatibles "en sí mismas" con el Acuerdo SMC.

20. Contrariamente a lo sostenido por el Brasil en su respuesta a la pregunta 26, un Miembro no puede referirse a una transacción individual para "ilustrar y probar que una medida es incompatible 'en sí misma'". Para probar que un programa es incompatible "en sí mismo", un Miembro debe probar que la autoridad ejecutiva está jurídicamente obligada a actuar de manera incompatible con el Acuerdo de la OMC en algunas circunstancias. Un programa no es incompatible "en sí mismo" con las normas de la OMC sólo porque pudiera aplicarse en forma incompatible con las obligaciones de un Miembro en algunas circunstancias o en todas. Tampoco el hecho de que una medida se haya aplicado de manera incompatible la convierte en incompatible "en sí misma" con las normas de

[10] Carta de Paulo César de Souza e Silva, Director de Financiación de Ventas de Embraer, a Roberto Azevêdo, Consejero de la Misión Permanente del Brasil, Ginebra, de fecha 25 de junio de 2001, enviada por facsímil al Grupo Especial el 25 de junio de 2001.

[11] *Estados Unidos - Denegación del trato de nación más favorecida con respecto al calzado, distinto del de caucho, procedente del Brasil*, informe del Grupo Especial, adoptado el 19 de junio de 1992, BISD 39S/150.

la OMC.[12] Por lo tanto, en los casos se estableció una distinción entre las medidas que requieren (ordenan) acciones incompatibles con la OMC y las que conceden la discreción para adoptar esas medidas.[13]

21. El argumento del Brasil de que, a falta de una prueba de que se requiere una medida incompatible, un Miembro puede investigar transacciones individuales para sustentar su caso, está en contradicción con el criterio establecido y es falaz. El Brasil no puede ignorar el hecho de que no hay en los programas que ha impugnado ninguna disposición que ordene la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas.

d) IQ no es incompatible "en sí misma" y el Brasil no ha logrado demostrar que lo sea

22. Como ha explicado el Canadá, los artículos 25 y 34 de la Ley de IQ[14] muestran claramente que la autoridad de IQ no se limita a la financiación de las exportaciones.[15] Su autoridad es muy amplia, y también lo es su discreción para determinar cómo debe ejercerla. Al igual que la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil, ninguna parte de la Ley de IQ requiere la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas. Por lo tanto, IQ no puede ser incompatible "en sí misma" con el Acuerdo SMC.

23. La autoridad de IQ para participar en transacciones de aeronaves de transporte regional se deriva del artículo 28 de la Ley de IQ. El artículo 28 (anterior artículo 7 de la *Ley de la Société de développement industriel du Québec*[16]) dice lo siguiente:

> Cuando un proyecto tenga una importancia económica significativa para Quebec, el Gobierno puede ordenar al organismo que conceda y administre la asistencia determinada por el Gobierno para facilitar la realización del proyecto. *El mandato puede autorizar al organismo a determinar las condiciones de la asistencia.* [Se han añadido las cursivas.]

24. El texto del artículo 28 muestra que la autoridad ejecutiva disfruta de completa discreción en cuanto a las condiciones de la asistencia que presta. El artículo 28 no ordena la concesión de subvenciones supeditadas a los resultados de exportación. En realidad, el artículo 28 no se refiere para nada específicamente a la asistencia a la exportación. Se la utiliza principalmente para proyectos que no tienen ningún componente de exportación, así como para proyectos que comprenden exportaciones.

25. La participación de IQ en transacciones de aeronaves de transporte regional está autorizada más concretamente por los Decretos 792-96 (26 de junio de 1996); 879-97 (2 de julio de 1997); 1187-98 (16 de septiembre de 1998) y 1488-2000 (20 de diciembre de 2000).[17] Estos Decretos sencillamente facultan a IQ (y anteriormente facultaban a la SDI) a conceder garantías o

---

[12] *Comunidad Económica Europea - Reglamento relativo a la importación de piezas y componentes*, informe del Grupo Especial, adoptado el 16 de mayo de 1990, BISD 37S/147, párrafo 5.25.

[13] Véase *Estados Unidos - Ley Antidumping de 1916*, informe del Órgano de Apelación, párrafos 60 y 88.

[14] *An Act Respecting Investissement-Québec and Garantie-Québec*, L.R.Q. c. I-16.1, s. 28. (Prueba documental BRA-18)

[15] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 38 a 42.

[16] R.S.Q., c. S-11.01.

[17] Presentados como Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36.

contragarantías hasta ciertas sumas de dinero. En virtud de estos decretos, IQ goza de completa discreción. En ninguna parte de estos decretos se *ordena* la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas.

26. Tampoco concede IQ subvenciones a la exportación prohibidas cuando otorga garantías o contragarantías con arreglo a sus facultades dimanantes de los decretos porque esas garantías y contragarantías siempre se proporcionan en las condiciones del mercado.

27. Contrariamente a lo que afirma el Brasil en el último párrafo de su respuesta a la pregunta 29 del Grupo Especial, en ninguna parte del programa de IQ se "dispone" la provisión de garantías de préstamos y garantías de acciones. En su respuesta, el Brasil tampoco identifica el elemento del programa de IQ que supuestamente "dispone" esas garantías. Por último, el Brasil no ha establecido que, "en sí mismas", las garantías de préstamos o de acciones proporcionadas por IQ confieran un beneficio o estén supeditadas a los resultados de exportación.

28. El programa de IQ prevé la provisión de garantías, pero no la exige. Toda garantía proporcionada por IQ resulta del ejercicio de sus facultades discrecionales. Por consiguiente, el programa de IQ no podría ser incompatible "en sí mismo" con el Acuerdo SMC aun si el Brasil estableciera que, "en sí mismas", las garantías de préstamos o de acciones proporcionadas por IQ confieren un beneficio y están supeditadas al resultado de la exportación.

29. Lejos de requerir el suministro de una subvención prohibida, la descripción paso a paso del proceso de adopción de decisiones de IQ para la provisión de asistencia financiera a la industria de las aeronaves de transporte regional (hecha por el Canadá en su respuesta a la pregunta 15 del Grupo Especial) muestra que hay tres niveles de discreción para decidir si se proporciona o no apoyo.

i) IQ no proporciona un "beneficio"

30. Además, los criterios establecidos en la Prueba documental CDA-51 demuestran que IQ debe proporcionar su asistencia financiera en condiciones de mercado. Los criterios disponen que:

> Le support de la Société ne sera pas disponible pour des transactions:
>
> A. sauf si la compagnie aérienne (ou l'acheteur), sur la base d'état financiers couvrant une période minimale de deux années consécutives précédant le financement et des projections pour au moins la prochaine année:
>
> i) a une valeur nette tangible positive;
>
> ii) a un mouvement de trésorerie positif; et
>
> iii) est, ou est affiliée avec, (par voie de "code sharing", contrat d'affrètement, etc.) une compagnie aérienne.
>
> B. si la rémunération que la Société est appelée à recevoir est inférieure à ce qui est offert sur le marché pour une structure et un risque similaire, pour une transaction entre participants non reliés ("arm's length") et ce, en tenant compte de la nature compétitive des transactions.
>
> C. si le financement est d'une durée supérieure à ce qui est disponible pour un financement sans support gouvernemental pour une transaction de même nature (RJ, "arm's length", crédit, type de financement, juridiction, etc.), et ce, en tenant compte de la nature compétitive des transactions.

31. Por consiguiente, IQ "en sí misma" no puede ordenar la concesión de una subvención a la exportación.

32. Además, IQ "en sí misma" no ordena la provisión de subvenciones a la exportación prohibidas porque los derechos que aplica por prestar apoyo a la industria de las aeronaves de transporte regional se ajustan al mercado. Como se desprende de los criterios establecidos más arriba, IQ no prestará apoyo para transacciones si la remuneración que obtendrá es inferior a la ofrecida en el mercado. Por lo tanto, el Brasil no satisface su obligación de demostrar que IQ "en sí misma" confiere un beneficio.

ii) IQ no está "en sí misma" supeditada a la exportación

33. En los párrafos 56 a 62 de su declaración oral del 27 de junio de 2001, el Brasil parece sostener que IQ está, o posiblemente las garantías de IQ están, "en sí mismas", supeditadas a la exportación, aun cuando gran parte de la asistencia de IQ comprende la venta de mercancías y servicios dentro del Canadá. En su respuesta a la pregunta 21 del Grupo Especial, el Canadá explicó que sólo el 23,41 por ciento del apoyo de IQ se había prestado para ventas de mercancías y servicios fuera de Quebec, incluidas las ventas en otras partes del Canadá.

34. Frente a los hechos que demuestran claramente que IQ no puede "en sí misma" estar supeditada a la exportación, en su declaración oral el Brasil sostiene que esos hechos inoportunos subvierten de alguna forma las disciplinas de la subvención a la exportación del Acuerdo SMC. El Brasil pregunta: "¿puede el Canadá convertir una subvención, que de otra forma estaría supeditada a la exportación, en una subvención no supeditada a la exportación disponiendo que una parte de su territorio, pero no todo, es elegible para la venta de productos subvencionados?".

35. Primero, el Brasil parece basar su argumento en el Decreto 572-2000, que define "exportación" como "fuera de Quebec". En el párrafo 93 de su primera comunicación escrita el Canadá explicó que ese decreto no tiene nada que ver con la financiación de ventas de aeronaves. Tampoco impide la financiación de proyectos dentro de Quebec. Por el contrario, el Decreto 572-2000 se refiere al programa FAIRE, el Fondo de Promoción de Inversiones Privadas y Creación de Empleo ("Fonds pour l'accroissement de l'investissement privé et la relance de l'emploi"). Casi toda la financiación proporcionada con arreglo a este programa es para proyectos dentro de Quebec.[18]

36. Segundo, ni el Canadá ni Quebec "convirtieron" nada que estuviera "de alguna forma supeditado a la exportación, en una subvención no supeditada a la exportación". La mayor parte de la financiación otorgada por IQ no sale de Quebec, y mucho menos del Canadá. El hecho de que esto no comprenda exportación y de que la financiación de IQ no esté supeditada a la exportación, no se debe a ningún tipo de "conversión". Se debe a que "exportación", en el sentido del Acuerdo SMC, se refiere al movimiento de mercancías y servicios entre Miembros, y no dentro de éstos.

[18] La Declaración oral del Brasil (párrafos 71 y 72), que parece indicar una contradicción en la posición del Canadá, también se basa en una confusión de los diferentes programas. El criterio de elegibilidad para "el desarrollo de la exportación" al que se refiere el Brasil está contenido en el "Programme de développement des exportations" (Programa de desarrollo de las exportaciones). En virtud de ese programa no se proporcionaron garantías ni financiación al sector de las aeronaves civiles. El apoyo de financiación para la transacción a la que se refiere el Brasil en el párrafo 71 fue proporcionado con arreglo al párrafo 7 de la Ley de la SDI (que luego pasó a ser el artículo 28 de la Ley de IQ) [véase la Prueba documental BRA-18], y no al Programme de développement des exportations (programa de desarrollo de las exportaciones).

e) Las reclamaciones del Brasil contra las medidas "en sí mismas" procuran erróneamente condenar a todos los organismos de promoción de la exportación

37. En su respuesta a las preguntas 28 y 29 del Grupo Especial, el Brasil intenta superar su completa falta de nuevas pruebas que refuten la conclusión del Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I*, de que la Cuenta del Canadá y EDC (Cuenta Mercantil) son discrecionales, o que refuten la prueba de que IQ es discrecional.[19] Basa su intento en el extraordinario argumento de que *todos* los organismos de créditos a la exportación proporcionan necesariamente subvenciones a la exportación prohibidas. Con este argumento, el Brasil procura eludir su obligación de probar la existencia de una subvención, y en particular de un beneficio. El argumento del Brasil no está avalado por el texto del Acuerdo SMC, y es contrario a lo que grupos especiales anteriores y el Órgano de Apelación determinaron que constituía una "subvención".

i) El Brasil procura eludir su obligación de probar que hubo un "beneficio"

38. El "contexto sustantivo" de los organismos de promoción de la exportación no es, como pretende el Brasil, que "existen para subvencionar exportaciones". Esos organismos varían en cuanto a condición jurídica, políticas y productos. Por lo general, existen para facilitar las exportaciones proporcionando productos financieros y de gestión de riesgos. No subvencionan necesariamente las exportaciones. El criterio para determinar si ofrecen una subvención no es "¿se trata de un organismo de promoción de la exportación?". El criterio es si el receptor de los servicios financieros recibe una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[20]

39. En ciertos casos, los créditos a la exportación con apoyo oficial pueden conferir una subvención. Pueden, por ejemplo, utilizarse para proporcionar o asegurar créditos en mercados insolventes y absorber riesgos que "ningún banquero en su sano juicio estaría dispuesto a asumir". Ahora bien, en la Prueba documental BRA-54, de la que el Brasil extrajo esta cita, se dice que se trata de un "caso extremo". No significa que la EDC o cualquier otro organismo de promoción de la exportación ofrezcan necesariamente subvenciones.

40. El Brasil difícilmente pueda sostener, por ejemplo, que la participación de EDC en la transacción de Kendell comprendía la asunción de riesgos que "ningún banquero en su sano juicio" estaría dispuesto a asumir. Como explica el Canadá en su respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial, la EDC participó en la transacción de Kendell, una oferta pública, sobre la base de una participación igual en el riesgo con siete bancos comerciales. Las condiciones de la transacción fueron determinadas por los bancos participantes, []. Los otros bancos fueron []. Evidentemente, todos los siete bancos estaban muy dispuestos a asumir los mismos riesgos que la EDC.

41. De igual modo, en los párrafos 23, 24, 54 y 68 de su declaración oral del 27 de junio de 2001, y nuevamente en su respuesta a la pregunta 29 del Grupo Especial, el Brasil sostiene que cuando EDC o IQ proporcionan una garantía de préstamo o de acciones, automáticamente proporcionan un beneficio porque su clasificación crediticia es, invariablemente, superior a la del receptor de la financiación. Según el Brasil, toda garantía o contragarantía proporcionada por un organismo de crédito de un gobierno automáticamente constituye una subvención porque, dada la clasificación crediticia más alta de los gobiernos, confieren automáticamente un beneficio.

42. El Brasil no ha demostrado la validez de este argumento. La aceptación de este argumento del Brasil sería equivalente a sugerir que todo garante que tenga una clasificación crediticia más alta que la del receptor de la financiación estaría automáticamente proporcionando una subvención. El

[19] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 39 a 42.

[20] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 157.

argumento del Brasil es también desconcertante dada la declaración que figura en el sitio en la Web de BNDES, el banco de desarrollo del Gobierno del Brasil, de que: "A fin de hacer posible la exportación de productos brasileños, BNDES-*exim* opera con los mismos instrumentos de garantía ofrecidos por los organismos de créditos a la exportación más grandes."[21]

ii) El argumento del Brasil no está avalado por el texto del Acuerdo SMC

43. El artículo 1.1 del Acuerdo SMC dispone:

> A los efectos del presente Acuerdo, se considerará que existe subvención:
>
> a) 1) cuando haya una contribución financiera de un gobierno o de cualquier organismo público en el territorio de un Miembro (denominados en el presente Acuerdo "gobierno"), es decir:
>
> i) cuando la práctica de un gobierno implique una transferencia directa de fondos (por ejemplo, préstamos y aportaciones de capital), o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos (por ejemplo, garantías de préstamos);
>
> (…)
>
> y
>
> b) con ello se otorgue un beneficio.

44. Si fuera correcto el argumento del Brasil de que el suministro por un gobierno de una garantía o una contragarantía entraña automáticamente un beneficio y, por lo tanto, es una subvención, el párrafo b) del artículo 1.1 sería redundante. Como una "contribución financiera" en los términos del artículo 1.1 a) 1) i) es proporcionada siempre por un gobierno u organismo público, no podría haber una contribución financiera en forma de una garantía sin conferir un beneficio y, por lo tanto, una subvención. Ahora bien, el doble criterio del artículo 1.1 implica necesariamente que un gobierno u órgano público puede proporcionar una contribución financiera en forma de una garantía sin conferir un beneficio y, por lo tanto, sin conceder una subvención.

iii) El argumento del Brasil ignora el criterio aplicado por el Órgano de Apelación para determinar si existe una "subvención"

45. Según el Órgano de Apelación, para que haya una subvención se requiere una contribución financiera y un beneficio. La existencia de un beneficio se puede determinar estableciendo si se concedió una contribución financiera al receptor en términos más favorables que los que éste hubiera podido obtener en el mercado.[22] En la determinación de la existencia de un "beneficio", el acento está puesto en determinar si el receptor recibió condiciones más favorables que las disponibles en el mercado. El acento no está puesto en la identidad del ente que proporciona la contribución financiera que, por definición, es siempre un gobierno o un órgano público.

46. El hecho de que los grupos especiales y el Órgano de Apelación hayan procurado determinar si la contribución financiera de un gobierno o de órgano público se hizo en condiciones de mercado implica necesariamente que esas contribuciones financieras se pueden proporcionar en condiciones de mercado y sin conferir, en sí mismas, un beneficio.

---

[21] "BNDES-*exim*. Su acceso a los mercados mundiales", http://www.bndes.gov.br/english/exim.htm, página 2 (Prueba documental CDA-53).

[22] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 157.

47. De esta forma, y contrariamente a lo afirmado por el Brasil en su respuesta a la pregunta 29 de que corresponde al Canadá probar de alguna forma que sus programas están comprendidos en el ámbito de la excepción del punto k), la carga de la prueba corresponde al Brasil, quien debe demostrar que los programas del Canadá imponen obligatoriamente medidas que son incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC en cualquier circunstancia. El Brasil no ha logrado presentar esta prueba. No puede hacerlo porque ni la Cuenta Mercantil, ni la Cuenta del Canadá ni IQ requieren que el Canadá proporcione subvenciones a la exportación prohibidas.

2. Las reclamaciones del Brasil no cumplen el criterio relativo a las medidas "tal como se aplican"

48. En su respuesta a la pregunta 25 del Grupo Especial, el Brasil declara que impugna los programas del Canadá "en sí mismos", "tal como se aplican" y respecto de transacciones específicas. Al adoptar esta posición, el Brasil parece distinguir entre una impugnación "tal como se aplica" y una impugnación "respecto de transacciones específicas". A juicio del Canadá, una impugnación "tal como se aplica" es lo mismo que una impugnación respecto de "transacciones específicas". Ambas se refieren a la impugnación de una aplicación específica de una medida.

a) La distinción del Brasil entre "tal como se aplica" y "transacciones específicas" es insostenible

49. Si se acepta la posición implícita del Brasil y se considera que una impugnación de una medida "tal como se aplica" es distinta de una impugnación a "transacciones específicas", la base de una impugnación "tal como se aplica" será entonces que el programa se aplica de tal forma que todas las transacciones, y no solamente las especificadas, son incompatibles con las obligaciones del Miembro. Además, si la impugnación del Brasil a la medida "tal como se aplica" se ha de distinguir de una impugnación a la medida "en sí misma", la base de la impugnación "tal como se aplica" será que aun si no hay un requisito jurídico de que las transacciones con arreglo al programa deban ser incompatibles, el programa se aplica de tal manera que todas las transacciones son incompatibles. A juicio del Canadá, no hay ninguna base jurídica para caracterizar de esa forma la impugnación de una medida "tal como se aplica".

b) El Brasil no ha identificado las medidas que impugna "tal como se aplican"

50. La distinción entre una impugnación a un programa "en sí mismo", "tal como se aplica" y a transacciones específicas es importante, dada la falta de claridad de las reclamaciones del Brasil. Como lo destacó el Canadá en su respuesta a la pregunta 5 del Grupo Especial, el Brasil no hizo esta distinción en sus reclamaciones. Ninguna de las reclamaciones incluidas por el Brasil en su solicitud de establecimiento de un grupo especial, aparte de las relativas a Air Wisconsin, identifica transacciones específicas.

51. En su respuesta a la pregunta 26, el Brasil sostiene que la demostración de que una transacción individual en el marco de un programa es incompatible con las obligaciones de un Miembro "debe ser suficiente" para constatar que un programa es incompatible "tal como se aplica". No sólo no debe ser suficiente, sino que no puede ser suficiente, por cuestión de lógica.

52. Aun si el Brasil lograra identificar transacciones específicas en el marco de un programa que son incompatibles con las obligaciones del Canadá en el marco del Acuerdo SMC -y no puede hacerlo- esto sólo significaría que, en el caso de esas transacciones específicas, un programa *se ha aplicado* en forma incompatible con las obligaciones del Canadá. Ahora bien, esto no significaría que todas las transacciones en el marco del programa son o serán incompatibles con esas obligaciones. El Brasil no ha logrado identificar en el marco de la Cuenta del Canadá, la Cuenta Mercantil o IQ, ni siquiera una sola transacción que sea incompatible con las obligaciones del Canadá. Aun si lo hubiera

hecho, esto demostraría sólo que la transacción es incompatible, y no que todas las transacciones en el marco del programa "tal como se aplica" son incompatibles.

c) El Brasil es el único responsable de no haber podido identificar las medidas que impugna

53. El Brasil procura imputar al Canadá su imposibilidad de identificar las transacciones específicas que impugna. Según el Brasil, el Canadá es responsable porque no notificó ninguna de sus medidas impugnadas en virtud del artículo 25 del Acuerdo SMC y porque supuestamente se negó a responder a las preguntas del Brasil durante las consultas. Estas afirmaciones son insostenibles.

54. El artículo 25 dispone la notificación anual de las subvenciones al 30 de junio de cada año. El Canadá no notificó subvenciones porque no hubo ninguna subvención que estuviera obligado a notificar. Como observó el Órgano de Apelación en su informe sobre *Canadá - Aeronaves I*, el Brasil tenía derecho a pedir información con arreglo al párrafo 8 del artículo 25 del Acuerdo SMC en relación con ciertas medidas de financiación de la EDC.[23] Con arreglo al párrafo 8 del artículo 25 un Miembro puede, entre otras cosas, solicitar una explicación de por qué una medida *no* se ha notificado con arreglo al artículo 25. El Brasil nunca solicitó esta explicación.

55. Además, las alegaciones del Brasil acerca de las consultas del 21 de febrero de 2001 no son más que poses. El Brasil llegó a las consultas con una larga y amplia lista de preguntas para el Canadá. El Brasil no suministró estas preguntas al Canadá con anticipación a las consultas para que el Canadá pudiera realizar una investigación y preparar respuestas. Cuando el Canadá no pudo responder a muchas de las preguntas en la consulta, el Brasil declaró la reunión terminada, indicó al Canadá que solicitaría el establecimiento de un grupo especial y así lo hizo ocho días más tarde.

56. El Brasil sostiene que pidió al Canadá respuestas escritas a sus preguntas y que el Canadá "se negó" a proporcionarlas. Eso no es verdad. El Canadá no "se negó" a examinar ninguna cuestión en las consultas, por más desalentadoras que hubieran resultado esas consultas desde el punto de vista del Canadá. El Brasil no puede utilizar estas tergiversaciones para justificar su incapacidad para identificar adecuadamente las medidas que impugna.

3. El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de la aplicación específica de las medidas del Canadá

a) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de la Cuenta Mercantil

57. El Brasil no ha logrado demostrar que las transacciones específicas de la Cuenta Mercantil sean incompatibles con las obligaciones del Canadá en el marco de la OMC. Aparte de su argumento relacionado con el CIRR, que el Canadá ha refutado[24], la única prueba que ha presentado es que la financiación canadiense excede el plazo de 10 años del Acuerdo de la OCDE.[25] El Canadá ha explicado en sus comunicaciones por qué el Acuerdo no refleja necesariamente las condiciones del mercado[26] y que en el mercado comercial, el reembolso de los préstamos de financiación de aeronaves

[23] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, párrafo 206.

[24] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 70 a 73.

[25] *Acuerdo sobre directrices aplicables a los créditos a la exportación con garantía oficial*, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) 1998, [en adelante denominado el "Acuerdo de la OCDE"] (Prueba documental BRA-42).

[26] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 70 a 75; Declaración oral del Canadá, párrafos 10 a 13.

de transporte regional normalmente excede los 10 años. El Canadá confirmó esto en su Prueba documental CDA-12, y lo describió con más detalles en su respuesta a la pregunta 24 del Grupo Especial.

58. En sus observaciones sobre esta prueba, y en respuesta a la pregunta 35 del Grupo Especial, el Brasil en realidad no impugna la postura del Canadá de que la financiación comercialmente disponible para aeronaves de transporte regional excede los 10 años. No podría hacerlo en forma creíble, dada su postura en *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves, recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD* (PROEX II). En su respuesta a la pregunta 6 del Grupo Especial, el Brasil declaró con respecto a PROEX, en relación con el período de financiación máximo de 10 años, que:

> existía, y sigue existiendo, una exención de ese tope que se aplica únicamente a los aviones de reacción de transporte regional. Eso se debe a que es necesario para el Brasil facilitar una financiación de las aeronaves regionales en condiciones acordes con el mercado.[27]

59. En cambio, en respuesta a la pregunta 35, el Brasil recurre al razonamiento inductivo, implicando, sin decirlo, que como no pudo conseguir financiación para aeronaves de transporte regional por más de 10 años en dos bancos determinados, ese tipo de financiación comercial no debe existir. Además de fallar por su base desde un punto de vista lógico, el argumento del Brasil es falso. Sostiene que el Canadá no ha explicado qué entidades comerciales ofrecen plazos superiores a 10 años pero que en *Canadá - Aeronaves I*, el Canadá se refirió específicamente a estos dos bancos, Bank of America y Citibank, "como bancos que proporcionan financiación en este campo".

60. La lectura del párrafo 6.31 del informe del Grupo Especial que entendió en *Canadá - Aeronaves I* demuestra que el Canadá no dijo nada de eso. En el párrafo al que se refiere el Brasil, el Canadá se refirió a esos bancos indicando que empleaban a expertos en financiación comercial, y no que proporcionaban financiación para aeronaves de transporte regional en condiciones comerciales.

61. Además, contrariamente a lo que alega el Brasil, en *Canadá - Aeronaves I* el Canadá identificó entidades comerciales que ofrecían financiación para aeronaves de transporte regional con vencimientos superiores a 10 años.[28] El Canadá identificó, por ejemplo, la emisión de 1997 por Northwest Airlines de certificados de transferencia para la financiación de 12 aeronaves de British Aerospace Avro RJ85. El vencimiento de los certificados 1997-1A (Clase A) es a 18,25 años (de septiembre de 1997 a enero de 2016): *Northwest Airlines* 1997-1 *Pass Through Trusts*, Credit Suisse First Boston, Lehman Brothers, Morgan Stanley Dean Witter, prospecto de 16 de septiembre de 1997, páginas S-1, S-5 y S-6.[29]

62. El Canadá identificó también la emisión de 1997 por Continental Airlines de certificados de transferencia para la financiación de nueve aviones de reacción de transporte regional Embraer EMB-145ER. El vencimiento de los certificados 1997-3A (Clase A) es a 15,25 años (diciembre

---

[27] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, anexo 2-4, página 156.

[28] *Canadá - Aeronaves I*, Comunicación de apelado del Canadá, 28 de mayo de 1999, párrafo 64 y nota 55.

[29] *Northwest Airlines 1997-1 Pass Through Trusts*, Credit Suisse First Boston, Lehman Brothers, Morgan Stanley Dean Witter, prospecto de 16 de septiembre de 1997 (Prueba documental CDA-54).

de 1997 a marzo de 2013): *Continental Airlines* 1997-3 *Pass Through Trusts*, Morgan Stanley Dean Witter, prospecto de 23 de julio de 1997, páginas 1, S-3.[30]

63. El informe de Morgan Stanley Dean Witter, presentado como Prueba documental CDA-14, ofrece más pruebas de que el plazo estándar de financiación disponible en el mercado para aeronaves de transporte regional varía entre 10 y 18 años.[31] Ese informe contiene datos sobre la estructura de la fijación de precios para las transacciones en el mercado comercial. Indica que las líneas aéreas de los Estados Unidos han financiado aeronaves de transporte regional en el mercado utilizando tramos de los certificados fiduciarios ampliados de equipo (EETC) que se caracterizan por un vencimiento superior a 10 años. Por ejemplo, los tramos EETC Clase A y B emitidos el 19 de septiembre de 1997 por Atlantic Coast Airlines para 6 aeronaves CRJ-200 y 8 British Aerospace J-41 tienen vencimientos a 16 años (Clase A) y 13 años (Clase B), respectivamente.[32] Otros ejemplos incluyen los tramos EETC emitidos por Midway el 6 de agosto de 1998 para 8 aeronaves CRJ-200, con vencimientos a unos 16,5 y 14,5 años.[33]

64. En resumen, el Brasil no ha logrado demostrar de ninguna manera que en algún caso en que el Canadá concedió plazos de financiación superiores a 10 años, esos plazos eran más favorables que los disponibles en el mercado y, por lo tanto, conferían un beneficio.

b) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de IQ

65. El Brasil no ha probado que la asistencia financiera de IQ "tal como se aplica" a las transacciones de aeronaves de transporte regional constituye una subvención. Como se describe en el párrafo 30 de la presente comunicación, los criterios aplicados a las transacciones para las que se ha solicitado asistencia de IQ aseguran que la asistencia para la financiación se ofrezca en condiciones de mercado.[34] Por consiguiente, no hay beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

66. En su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá explicó también que, a cambio de sus garantías, IQ recibe una comisión inicial de [] puntos básicos para cubrir sus costos administrativos, así como un derecho anual equivalente a [] puntos básicos sobre su exposición efectiva.

67. Desde un punto de vista comercial, este derecho está justificado por el hecho de que [].

68. Como resultado de esto, y de conformidad con los criterios de IQ establecidos en la Prueba documental CDA-51, la participación de IQ en las transacciones de financiación de aeronaves de transporte regional tiene lugar en condiciones no más favorables que las disponibles en el mercado y no confieren un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

---

[30] *Continental Airlines 1997-3 Pass Through Trusts*, Morgan Stanley Dean Witter, prospecto de 23 de julio de 1997 (Prueba documental CDA-55).

[31] "EETC Market Update: Monthly Update: Airlines" (Morgan Stanley Dean Witter, Fixed Income Research, North America, Investment Grade Credit - Industrials) 10 de febrero de 2001 (Prueba documental CDA-14).

[32] *Idem*, página 13.

[33] *Idem*, página 15.

[34] Véase la Prueba documental CDA-51.

c) El Brasil no ha logrado demostrar la incompatibilidad de transacciones específicas de la Cuenta del Canadá

69. La única transacción de la Cuenta del Canadá impugnada por el Brasil es la que se refiere a Air Wisconsin. La posición del Canadá es que la oferta a Air Wisconsin se hizo sobre la base de la igualación en respuesta a una oferta de Embraer a Air Wisconsin de financiación apoyada por el Gobierno brasileño. La oferta del Canadá, por lo tanto, tiene derecho al "refugio" del segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. La respuesta del Canadá al argumento del Brasil de que la oferta de igualación del Canadá no está comprendida en el punto k) figura en la sección B *infra*.

70. Además, aunque en su respuesta a la pregunta 32 el Brasil parece sugerir que la segunda oferta de Embraer se hizo para "competir con la oferta hecha por Bombardier y el Canadá", esa segunda oferta es de fecha 29 de diciembre de 2000. Esa fecha es anterior a la fecha de la oferta de igualación del Canadá. La oferta del Canadá no se anunció hasta el 10 de enero de 2001 y la carta de oferta no se envió hasta el 10 de mayo de 2001. Esto confirma que la oferta del Canadá se hizo en respuesta a la de Embraer o el Brasil, contrariamente a lo que el Brasil parece sugerir en su respuesta a la pregunta 32.

71. Sin embargo, el Brasil sostiene también que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no comprendía un compromiso de apoyo del Gobierno brasileño.[35] En su respuesta a la pregunta 32, el Brasil parece reconocer lo que su Prueba documental BRA-56 establece claramente: la segunda oferta de Embraer [] en beneficio de Air Wisconsin. Esto está en consonancia con la información proporcionada por Air Wisconsin [].[36]

72. Esto también está en consonancia con los estados financieros provisionales de 31 de marzo de 2001 de Embraer, que revelan la continuada dependencia de Embraer del apoyo de PROEX. La declaración advierte:

> Si el programa PROEX u otros programas similares no están disponibles en el futuro, o si sus condiciones se reducen sustancialmente, los costos de la financiación a los clientes serían mayores y se reduciría la competitividad de costos de la empresa en el mercado de las aeronaves de reacción de transporte regional.[37]

73. Ahora bien, si el Grupo Especial aceptara la posición del Brasil de que Air Wisconsin disponía de crédito comercial en las condiciones alegadas por Embraer y el Brasil, y sin participación del Gobierno del Brasil, esas condiciones serían, por definición, las condiciones del mercado. Aunque la Prueba documental BRA-56 del Brasil no dice nada en cuanto a ciertas condiciones que cabría esperar en una oferta de este tipo, como los derechos administrativos, el Canadá observa que el número de aeronaves ofrecidas, la suma financiada y los plazos de reembolso ofrecidos por el Canadá son, en conjunto, no más favorables que las condiciones que el Brasil alega son las del mercado

---

[35] Véase el Segundo párrafo de la respuesta del Brasil a la pregunta 31. Brasil no indica si Embraer hizo su oferta en la expectativa de recibir apoyo del Gobierno brasileño.

[36] Prueba documental confidencial CDA-1 del Canadá.

[37] *Embraer - Empresa Brasileira de Aeronática S.A.: Interim Financial Statements Together with Report of Independent Public Accountants, 31 de marzo de 2001*, páginas 22 y 23 (el documento completo figura en http://www.embraer.com/english bajo Relaciones con inversores, estados financieros, comunicados a la Comisión de Bolsa y Valores (SEC)) (Prueba documental CDA-57). *Embraer - Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A.: Financial Statements Together with Report of Independent Public Accountants, 31 de diciembre de 1998, 1999 y 2000*, páginas F-2, F-92 (el documento completo figura en http://www.embraer.com/english bajo Relaciones con inversores, estados financieros, comunicados a la Comisión de Bolsa y Valores (SEC)) (Prueba documental CDA-58).

comercial. La oferta del Canadá, por lo tanto, no conferiría un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.[38]

B. EL ACUERDO SMC PERMITE LA OFERTA DEL CANADÁ SOBRE UNA BASE DE IGUALACIÓN EN RESPUESTA A LA OFERTA DEL BRASIL A AIR WISCONSIN

74. Las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE están permitidas expresamente en el Acuerdo de la OCDE y se conforman a sus disposiciones. Además, las disposiciones sobre igualación del Acuerdo son "disposiciones relativas a los tipos de interés" en el sentido del segundo párrafo del punto k). Por consiguiente, dado que la acción del Canadá con respecto a Air Wisconsin se basó en la igualación expresamente permitida por las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo de la OCDE, la transacción está comprendida en el "refugio" del segundo párrafo del punto k).

1. La igualación se ajusta a las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo

75. En su respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial, el Brasil declara que el "recurso a las disposiciones sobre igualación del Acuerdo de la OCDE no constituye 'conformidad con' las 'disposiciones relativas a los tipos de interés' del Acuerdo de la OCDE". El Brasil alega también que el significado común del punto k), en su contexto, junto con el objeto y la finalidad del Acuerdo SMC apoya esta interpretación. El Brasil basa esta afirmación en el razonamiento del Grupo Especial sobre el párrafo 5 del artículo 21 de *Canadá - Aeronaves I* ("Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21").[39]

76. El Canadá ha demostrado que la interpretación del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 no se ajusta al significado común del segundo párrafo del punto k).[40] No es lógico decir que una transacción de igualación -que incluye los tipos de interés y otras condiciones- está específicamente permitida por el Acuerdo de la OCDE y al mismo tiempo decir que no está "en conformidad" con las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo. El Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 trata de justificar este resultado con un argumento que interpreta "disposiciones relativas a los tipos de interés" en forma extremadamente limitada, en el sentido de que sólo se refiere al tipo normal permitido sin ninguna otra condición. El Grupo Especial trató luego de eludir el carácter ilógico de ese resultado refiriéndose selectivamente a otras disposiciones, como la suma financiada y el plazo de la financiación, en la teoría de que constituían mediciones para determinar si la financiación "estaba en conformidad". Esta es una interpretación muy forzada en comparación con la propuesta por el Canadá, que incluiría las transacciones de igualación específicamente permitidas por el Acuerdo.

77. La respuesta del Brasil a la pregunta 36 no refuta el argumento del Canadá de que la igualación está específicamente "permitida" por las disposiciones del Acuerdo, y en conformidad con ellas, y, por lo tanto, está en conformidad con las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo.

78. Además, el Canadá demostró en los párrafos 27 a 40 de su declaración oral que la igualación está en consonancia con el objeto y la finalidad del Acuerdo SMC.

---

[38] El Canadá ha logrado también obtener algunos detalles sobre la referencia a [] de la primera oferta de Embraer a Air Wisconsin. El denominado tipo [] es, por lo general, un tipo aplicable a hipotecas comerciales sobre bienes raíces denominados en libras esterlinas. El Canadá no ha encontrado pruebas de que sea un tipo disponible en los mercados de capital internacionales.

[39] Véanse los párrafos primero y octavo a décimo de la respuesta del Brasil a la pregunta 36.

[40] Véase la primera comunicación escrita del Canadá, párrafos 51 a 57, y la Declaración oral del Canadá, párrafos 22 a 26.

2. El Canadá cumplió sus obligaciones en el marco de la OMC cuando igualó la oferta del Brasil

a) La cláusula de la NMF del artículo I no impone a la OMC una obligación de asegurar en general que todas sus normas se apliquen por igual

79. En su respuesta a la pregunta 36 del Grupo Especial, el Brasil sostiene que la "igualación" resulta en una violación de los requisitos de la cláusula de la nación más favorecida del artículo I del GATT de 1994.[41] Este argumento, en cada una de sus formas, carece totalmente de fundamento y debe rechazarse.

80. El artículo I constituye una obligación de los Miembros de acordar trato de nación más favorecida ("NMF") a productos de otros Miembros. A diferencia de lo que parece sostener el Brasil, el artículo I no constituye una obligación que requiera que todas las normas escritas de la OMC beneficien por igual a cada Miembro de la OMC. Esa interpretación no tiene absolutamente ningún fundamento en el texto del artículo I del GATT ni el de cualquier otra norma de NMF de la OMC.

81. Si hubiera alguna obligación de elaborar o interpretar obligaciones de la OMC de modo que cada norma beneficiara por igual a todos, como parece sostener el Brasil, el trato especial y diferenciado de los países en desarrollo con arreglo a cualquiera de los acuerdos de la OMC estaría prohibido, como lo estaría cualquier otra regla o excepción que *de facto* o *de jure* pudiera considerarse que beneficia a un Miembro o grupo de Miembros más que a otros.

82. Por lo tanto, aunque el Canadá no concuerda con el Brasil en que la norma que permite la igualación favorece a los participantes en el Acuerdo más que a los no participantes, en ningún caso hay una base para sostener que el punto k) constituye, o podría constituir, una violación del artículo I del GATT.

b) El Canadá ofreció financiación a Air Wisconsin sobre la base de la igualación, de buena fe y utilizando la debida diligencia razonable, en respuesta a la oferta del Brasil

83. A juicio del Canadá, la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" utilizada en el segundo párrafo del punto k) abarca todas las disposiciones sustantivas que determinan los tipos de interés que están permitidos, y que influyen en lo que serán el tipo de interés y la cuantía del interés en una transacción determinada. El Canadá opina que la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" excluiría los requisitos de procedimiento que, por su propia naturaleza, no podría cumplir un no participante.[42]

84. La igualación, en el contexto del Acuerdo de la OCDE, puede ampararse en el "refugio" del punto k) porque las disposiciones sustantivas del Acuerdo al respecto, es decir, el artículo 29 del texto principal y los artículos 25 y 31 del Anexo III, están en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" e incluso son ellas mismas "disposiciones relativas al tipo de interés".[43] El "refugio" del punto k) está a disposición de todos los Miembros de la OMC que cumplan estas disposiciones. Los requisitos de procedimiento del Acuerdo, como la notificación, no son "disposiciones relativas al tipo de interés", y en todo caso no podrían ser cumplidas por no participantes. Ahora bien, así como en virtud del Acuerdo un participante debe obrar con la debida

[41] Véanse los párrafos decimoquinto a decimoséptimo de la respuesta del Brasil a la pregunta 36.

[42] Véase el párrafo 56 de la Primera comunicación escrita del Canadá, y el párrafo 32 la Declaración oral del Canadá.

[43] Véase la Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 49.

diligencia cuando recurre a la igualación[44], un Miembro de la OMC que procura ampararse en las disposiciones de igualación debe actuar de buena fe y sobre la base de la debida diligencia razonable.

85. El Canadá ofreció financiación de la deuda a Air Wisconsin sobre la base de la igualación, de buena fe y aplicando la debida diligencia razonable, en respuesta a la oferta del Brasil. Funcionarios del Gobierno del Canadá se reunieron con funcionarios de Air Wisconsin y United Airlines el 19 de diciembre de 2000 en Ottawa. Los funcionarios del Gobierno plantearon diversas preguntas a Air Wisconsin. De las respuestas de Air Wisconsin, el Canadá concluyó que la oferta de Embraer comprendía apoyo del Gobierno del Brasil para la financiación de la exportación a [].

86. La información recibida por el Canadá en esa reunión estaba en consonancia con pruebas de que el Brasil seguía ofreciendo subvenciones a la exportación prohibidas, en general y para transacciones específicas. Aproximadamente al mismo tiempo que hizo su oferta a Air Wisconsin, el Brasil hizo ofertas similares de apoyo oficial en el contexto de campañas de venta de aeronaves de transporte regional a SA Airlink, una línea aérea sudafricana, y a Japan Air System.[45]

87. Las respuestas de Air Wisconsin corroboraron también declaraciones anteriores de funcionarios brasileños, incluido el entonces Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, Luis Felipe Lampreia, quien dijo: "para nosotros, el tipo de interés es el tipo de la OCDE, la cobertura es del 100 por ciento y no hay límites para el plazo de reembolso".[46]

88. En respuesta a la oferta de financiación del Brasil a Air Wisconsin, el Canadá ofreció a Air Wisconsin financiación de la deuda sobre la base de la igualación. El Canadá ofreció un tipo [] con un plazo de reembolso de [] años y una relación crédito-valor del [] por ciento.[47] A la luz de todas las pruebas presentadas por Air Wisconsin y por otras líneas aéreas, y de la admisión del propio Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, la oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación se hizo de buena fe y con la debida diligencia razonable. Por consiguiente, la oferta del Canadá a Air Wisconsin se conforma a las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo.

c) La oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación se ajusta a las disposiciones de procedimiento del Acuerdo

89. Si el Grupo Especial opina que algunas de las disposiciones de procedimiento del Acuerdo son en realidad disposiciones sustantivas que determinan los tipos de interés que están permitidos y que influyen en lo que serán el tipo de interés y la cuantía del interés de una transacción determinada, o si algunas de las disposiciones de procedimiento son en realidad "disposiciones relativas al tipo de interés", la oferta del Canadá a Air Wisconsin también se conforma a las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo.

90. El Brasil presenta cuatro argumentos para demostrar por qué la oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación no cumple las disposiciones de procedimiento del Acuerdo.[48] Todos los argumentos del Brasil carecen de fundamento.

---

[44] Acuerdo de la OCDE, artículos 50 a 53.

[45] Véanse las Pruebas documentales confidenciales CDA-4 y CDA-5.

[46] Véase la Prueba documental CDA-6.

[47] Air Wisconsin tendrá la opción de escoger entre [] o un [] para cada una de las [] aeronaves. En el caso de una estructura de [], con respecto a [] aeronaves, el Gobierno de Quebec proporciona una garantía al inversor de capital por una suma igual al [] por ciento del precio de venta de cada aeronave.

[48] Véanse los párrafos cuarto a séptimo de la respuesta del Brasil a la pregunta 36.

91. Primero, el Brasil cita el apartado a) del artículo 53 del Acuerdo para sostener que el Canadá no hizo "todos lo necesario para verificar" que las condiciones "no conformes" ofrecidas por Embraer estaban "apoyadas oficialmente" por el Brasil, porque el Canadá no preguntó esto al Brasil. Tras una lectura del apartado a) del artículo 53 del Acuerdo, es claramente evidente que el texto de ese apartado no requiere que se pregunte a un no participante cuya oferta se iguala si proporciona apoyo oficial en condiciones más favorables que las generalmente previstas en el Acuerdo. Los que redactaron el Acuerdo pudieron fácilmente incluir ese requisito, si se requiriese la consulta al no participante, como lo hicieron para los participantes en el artículo 52.

92. Además, no había motivos para consultar al Brasil. Aún hoy, el Brasil niega su participación en la oferta de Air Wisconsin. Sin embargo, no resulta plausible que Embraer, sin el apoyo oficial del Brasil, hubiera podido organizar financiación en las condiciones propuestas y de la magnitud ofrecida -[]- para una clasificación crediticia relativamente baja como la de Air Wisconsin. Por cierto, la mención de [], y la práctica anterior del Gobierno del Brasil no dejaba lugar a dudas de que se proporcionaría apoyo oficial del Brasil.[49]

93. El Brasil procura explicar que no tiene importancia la [].[50] Ahora bien, Embraer admite que continúa basándose mucho en el apoyo oficial del Brasil.[51] Teniendo en cuenta esta admisión, es muy probable que la financiación de la magnitud ofrecida en esas condiciones contara con apoyo oficial del Brasil.

94. El Canadá hizo exactamente lo que requiere el apartado a) del artículo 53. Hizo "todos los esfuerzos necesarios para verificar si esas condiciones contaban con apoyo oficial". El Canadá hizo esto dirigiéndose directamente a Air Wisconsin.[52]

95. El segundo argumento del Brasil es que el Canadá no demostró que hubiera informado y notificado a otros participantes. Este argumento carece de fundamento y debe ser rechazado. En su respuesta a la pregunta 22 del Grupo Especial, el Canadá proporcionó una copia de su notificación en virtud del Acuerdo de la OCDE. Mediante esa notificación, el Canadá cumplió los requisitos de información y notificación del artículo 53 del Acuerdo.

96. Tercero, el Brasil arguye que la igualación no idéntica no está permitida por el artículo 53 del Acuerdo. La igualación de la oferta de un no participante está explícitamente permitida en el Acuerdo. La igualación no idéntica también está explícitamente permitida. En ninguna parte del artículo 53 (Igualación de las condiciones ofrecidas por un no participante) se establece que sólo está permitida la igualación idéntica. La igualación en la forma permitida por el Acuerdo comprende en general tanto la igualación idéntica como la no idéntica. La igualación de la oferta de un no

---

[49] Véase la Prueba documental BRA-56 y la respuesta del Brasil a la pregunta 32.

[50] Véase la respuesta del Brasil a la pregunta 32.

[51] Según Embraer, sin el apoyo oficial del Brasil se reduciría la competitividad en materia de costos de Embraer. El apoyo oficial del Brasil, en el presente y en el futuro, parece tener un efecto sustancial en Embraer. Véase la nota 32 de la Declaración financiera de Embraer para 1998-2000 (Prueba documental CDA-57).

[52] En su respuesta a la pregunta 34, el Brasil parece poner en tela de juicio la veracidad de la declaración escrita de Air Wisconsin (véase la Prueba documental CDA-2) alegando que Air Wisconsin estaba contractualmente obligada a hacer esa declaración. En lugar de impugnar la declaración, la obligación contractual apoya su veracidad. Cuando Air Wisconsin acordó hacer esa declaración, lo hizo teniendo conocimiento de que estaría expuesta a investigación en un procedimiento de solución de diferencias de la OMC. Al poner esa declaración por escrito -teniendo conocimiento de la forma en que sería investigada- Air Wisconsin tenía que tener absoluta certeza de su exactitud. La obligación contractual refleja simplemente el acuerdo de Air Wisconsin a hacer la declaración.

participante será en general no idéntica porque los no participantes no están sujetos a los requisitos de notificación del Acuerdo y no tienen ninguna otra obligación de responder a las consultas de los participantes. En esos casos, como en éste, suele resultar muy difícil, debido a compromisos de confidencialidad, conocer las condiciones exactas de la oferta inicial.

97. Cuarto, el Brasil sostiene que la oferta del Canadá a Air Wisconsin contenía condiciones más favorables que la oferta de Embraer. Si bien la oferta del Canadá no era idéntica a la del Brasil, no contenía condiciones más favorables que la oferta del Brasil.[53]

98. Por lo tanto, aun si las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo incluyen algunas disposiciones de procedimiento, la oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación se conforma a las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo. La oferta del Canadá a Air Wisconsin, por lo tanto, puede ampararse en el "refugio" del segundo párrafo del punto k).

3. La interpretación del Canadá de las "disposiciones relativas a los tipos de interés" trata a todos los Miembros en pie de igualdad

99. En su respuesta a la pregunta 36, el Brasil sostiene que una interpretación de las "disposiciones relativas a los tipos de interés" que incluya la igualación elimina la claridad y la certidumbre en cuanto a la aplicación del Acuerdo SMC para todos los Miembros que no son participantes en el Acuerdo.[54] El razonamiento del Brasil parece ser que los no participantes no serían notificados de las condiciones igualadas por los participantes, y, por lo tanto, estarían en desventaja frente a los participantes. En los tres párrafos siguientes de su respuesta, el Brasil utiliza este razonamiento para sostener que la autorización de la igualación violaría, en efecto, el artículo I del GATT.[55] Todos estos argumentos se pueden resumir de la siguiente manera: a juicio del Brasil, permitir la igualación en virtud del punto k) es más favorable para los participantes que para los no participantes. Como lo señaló el Canadá en su declaración oral, difícilmente podría considerarse que el hecho de poder igualar ofertas sin estar sujetos a los requisitos de transparencia del Acuerdo constituye una desventaja para los no participantes.[56]

100. El Brasil sostiene que hay divergencia de opiniones entre los participantes en cuanto a la igualación y sugiere que esas supuestas diferencias de opinión socavarían la claridad y la certidumbre relativas a la aplicación del Acuerdo SMC.[57] El Brasil no entiende correctamente la posición de los Estados Unidos y de las Comunidades Europeas. No hay desacuerdo entre los participantes en el sentido de que la igualación es una "disposición relativa a los tipos de interés", ni sobre la forma en que funcionan las disposiciones del Acuerdo sobre igualación.

4. La igualación no idéntica es una disposición relativa a los tipos de interés

101. El Brasil sostiene que el Canadá no obra con sinceridad cuando sostiene que la igualación no idéntica es una "disposición relativa a los tipos de interés" porque, a juicio del Brasil, esto daría lugar a una "carrera hasta el final".[58] Como se señaló más arriba en el párrafo 96, la opinión del Brasil

[53] Véase *supra*, párrafo 73.

[54] Véanse los párrafos undécimo a decimocuarto de la respuesta del Brasil a la pregunta 36.

[55] Véase *idem*, párrafos decimoquinto a decimoséptimo.

[56] Véase la Declaración oral del Canadá, párrafos 37 a 40.

[57] Véase el decimocuarto párrafo de la respuesta del Brasil a la pregunta 36.

[58] Véase *idem*, decimoctavo párrafo.

ignora que la igualación no idéntica está permitida por el Acuerdo, y en conformidad con él. Dado que las disposiciones sobre igualación son "disposiciones relativas a los tipos de interés", la igualación no idéntica está en conformidad con las "disposiciones relativas a los tipos de interés" del Acuerdo.

102. Si bien la oferta del Canadá no era idéntica a la oferta del Brasil a Air Wisconsin, la oferta del Canadá no contenía condiciones más favorables que las del Brasil, es decir, no era más baja que la oferta del Brasil.[59] Contrariamente a lo que parece sugerir el Brasil, las disposiciones sobre igualación del Acuerdo no permiten la subvaloración.[60] La declaración del Brasil de que la igualación no idéntica "no significa en realidad igualar", parece indicar que se puede hablar de igualación sólo si la oferta es idéntica a la oferta inicial.[61] Este es un criterio imposible de satisfacer, ya que exigiría que los competidores "se comunicaran" sus ofertas y utilizaran estructuras e instrumentos de financiación idénticos. De hecho, la igualación no idéntica está permitida por el Acuerdo porque un participante que iguala una oferta puede tener información incompleta, por ejemplo, cuando iguala la oferta de un no participante, y porque diferentes organismos de crédito tienen medios diferentes de proporcionar créditos a la exportación.

103. La igualación, por definición, implica atributos iguales o similares. Por lo tanto, un Miembro que intencionalmente, o por descuido, presentara una oferta más baja que la de otro Miembro no la estaría igualando y no podría ampararse en el "refugio" del punto k). El Canadá no hizo una oferta más baja que la del Brasil. El Canadá neutralizó la ventaja injusta de Embraer resultante del apoyo del Brasil y permitió a Air Wisconsin adoptar una decisión basada exclusivamente en los méritos de la aeronave.

104. El argumento del Brasil de la "carrera hasta el final" está equivocado. Las "disposiciones relativas a los tipos de interés" incluyen la igualación, y no la subvaloración. El éxito del Acuerdo al imponer disciplinas al apoyo oficial mediante subvenciones a la exportación que distorsionan el comercio demuestra que los temores de una "carrera hasta el final" son infundados. La igualación es uno de los elementos esenciales del éxito del Acuerdo al imponer disciplinas al apoyo oficial mediante subvenciones a la exportación. El fortalecimiento de las disciplinas sobre las subvenciones a la exportación que la igualación aporta al Acuerdo se aplica igualmente al Acuerdo SMC ya que la igualación es una "disposición relativa a los tipos de interés" con arreglo al segundo párrafo del punto k).[62]

105. Por todas estas razones, el Acuerdo SMC permite al Canadá hacer una oferta sobre la base de la igualación, en respuesta a la oferta del Brasil a Air Wisconsin. Concretamente, la oferta del Canadá a Air Wisconsin sobre la base de la igualación está en conformidad con las "disposiciones sobre los tipos de interés" del Acuerdo. La oferta del Canadá a Air Wisconsin, por lo tanto, puede ampararse en el "refugio" del segundo párrafo del punto k).

---

[59] Véase *supra*, párrafos 73 y 85 a 88.

[60] El Canadá no está seguro de si el Brasil considera que la presentación de ofertas más bajas está o no permitida por las disposiciones sobre igualación. El argumento del Brasil de que la oferta del Canadá debe ser igual a la oferta de Embraer, y no más favorable que ésta, parecería indicar que el Brasil entiende que la presentación de ofertas más bajas no está permitida. Véase el séptimo párrafo de la respuesta del Brasil a la pregunta 36. No obstante, el argumento del Brasil de la "carrera hasta el final" parece indicar que el Brasil entiende que las ofertas más bajas están permitidas. Véase *idem*, decimoctavo párrafo. En todo caso, a juicio del Canadá, en virtud de las disposiciones sobre igualación del Acuerdo, la igualación no idéntica no debe ser más favorable, según el leal saber y entender del Miembro, que la oferta inicial.

[61] Véase *idem*, decimoctavo párrafo.

[62] Véase la Declaración oral del Canadá, párrafos 34 a 36.

III. CONCLUSIÓN

106. El Brasil no ha logrado probar sus reclamaciones en esta diferencia. No ha logrado probar que la Cuenta Mercantil, la Cuenta del Canadá o los programas de IQ constituyen subvenciones a la exportación prohibidas "en sí mismas". Tampoco ha probado que las transacciones específicas a las que se aplicaron estos programas comprendían subvenciones a la exportación prohibidas.

107. En el caso de la transacción de Air Wisconsin, el Brasil ha sostenido que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no comprendía apoyo del Gobierno del Brasil y que el Canadá, por lo tanto, no podía hacer una oferta de igualación con arreglo al punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC. El argumento del Brasil carece de credibilidad. Si este Grupo Especial constata que la oferta de Embraer a Air Wisconsin comprendía efectivamente apoyo del Gobierno del Brasil, debe determinar también que la oferta del Canadá sobre la base de la igualación puede ampararse en el "refugio" del punto k).

108. Subsidiariamente, si el Grupo Especial aceptara la posición del Brasil de que Air Wisconsin contaba con crédito comercial con arreglo a las condiciones ofrecidas por Embraer, esas condiciones serían necesariamente las condiciones del mercado. La oferta del Canadá, al no ser más favorable que esas condiciones, no conferirían un beneficio y no constituirían una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC.

109. Por consiguiente, el Canadá solicita respetuosamente que este Grupo Especial desestime todas las reclamaciones del Brasil.

ANEXO B-9

RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS FORMULADAS
POR EL GRUPO ESPECIAL ANTES DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(26 de julio de 2001)

A continuación se presentan las respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial el 20 de julio de 2001. En determinadas preguntas del Grupo Especial, en particular las preguntas 43 y 44, se pide al Canadá que responda a argumentos concretos formulados en la Segunda comunicación escrita del Brasil antes de la segunda reunión substantiva con las partes. Aunque el Canadá tiene sumo gusto en facilitar las respuestas solicitadas, de conformidad con los procedimientos de trabajo, se reserva el derecho a ampliar sus respuestas mediante una réplica formal en la segunda reunión substantiva.

Pregunta 37

Desde el 1º de enero de 1995 ¿proporcionaron la EDC y/o IQ alguna garantía o apoyo oficial a Comair o a Midway? En caso afirmativo, sírvanse facilitar detalles completos sobre las modalidades y condiciones de la transacción o las transacciones pertinentes y toda la documentación relativa al examen de la transacción o transacciones por la EDC y/o IQ.

1. **Midway**: En su Primera comunicación, el Brasil adujo que la relación de la EDC con Midway constituía una contribución financiera. El Canadá respondió que la EDC no había participado en la transacción de Midway. Lo repetimos de nuevo: la EDC no participó en la transacción de Midway.

2. En el párrafo 66 de su Segunda comunicación, el Brasil parece afirmar que no se enteró de que el apoyo para la transacción de Midway provino de IQ hasta que leyó la respuesta que dio el Canadá el 6 de julio a la pregunta 14 del Grupo Especial. El párrafo 91 de la Primera comunicación del Brasil, de fecha 30 de mayo, demuestra que esta afirmación no es cierta. En ese párrafo, el Brasil declara que entiende que IQ participó en la transacción de Midway. En su respuesta a la pregunta 14, el Canadá facilitó al Grupo Especial detalles completos sobre las modalidades y condiciones de la participación de IQ en la transacción de Midway.

3. **Comair**: En los párrafos 43 y 59 de su Primera comunicación, el Brasil parece afirmar que las garantías estatales proporcionadas por la Cuenta Mercantil de la EDC a Comair fueron la base de algún tipo de alegación respecto de esta transacción, o posiblemente una parte de lo que el Brasil denominó más adelante su alegación contra la EDC "en sí misma". En respuesta, el Canadá declaró que la Cuenta Mercantil de la EDC no ha proporcionado garantías a Comair (y que IQ tampoco participó en ninguna transacción con Comair).

4. Fue el Brasil quien hizo hincapié en las garantías estatales en los párrafos 43 y 59 de su Primera comunicación, y no el Canadá. El Brasil incluso puso la expresión en cursivas en el párrafo 43, a fin de que no hubiera duda de que esas supuestas garantías eran la base de su reclamación. Antes de su Segunda comunicación, el Brasil nunca sugirió que impugnara la transacción de Comair salvo en lo relativo a las garantías estatales. Además, al citar en su Primera comunicación el formulario 10-K de Comair, el Brasil omitió un párrafo. En el párrafo omitido queda claro que la descripción hecha por Comair de cómo "espera" financiar la compra de determinadas aeronaves no se refiere a las aeronaves entregadas a que alude el Brasil sino a otras aeronaves cuya entrega estaba prevista para después del 31 de marzo de 1998. Es lógico que las *expectativas* de Comair en materia de financiación se refirieran a entregas futuras y no a aeronaves ya entregadas.

5. La EDC proporcionó []. Estas transacciones de la Cuenta Mercantil se autorizaron en 1996 y 1998 y [] para las transacciones de ASA descritas por el Canadá en su respuesta a la pregunta 11 del Grupo Especial.[1]

6. Las Pruebas documentales CDA-58 y CDA-59 del Canadá contienen las cartas de oferta y la documentación en la que se describe el proceso de establecimiento del precio de estos préstamos. De la documentación se deducen claramente los esfuerzos que hizo la EDC para asegurarse de que la transacción se financiaría en condiciones de mercado.

7. Para una mejor comprensión, el Canadá ofrece también la siguiente sinopsis:

- Los precios que figuran en la primera carta de oferta se establecieron en abril de 1996 sobre la base de una calificación crediticia atribuida de [], obtenida a partir de los resultados financieros más recientes de la línea aérea, ya que el programa LA Encore no comenzó a utilizarse hasta mediados de 1997. En esos momentos, la Bloomberg Fair Market Curve (curva Bloomberg de rendimiento justo de mercado) (FMC)[2] indicaba que con valores industriales estadounidenses con la calificación [] se tomaban préstamos al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Actualmente, gracias a la disponibilidad del programa LA Encore, después de introducir en él los resultados de Comair en 1994, 1995 y 1996, hallamos que la calificación obtenida para esta empresa en 1996 es []. La FMC para los créditos [] en el momento en que tuvo lugar la transacción daba como resultado un tipo igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Se tuvo también en cuenta el precio que podía obtener Comair en el mercado en aquellos momentos, que fue facilitado a la EDC con carácter confidencial por una conocida institución financiera; se informó a la EDC de que los precios fijados para [] entregas hechas a Comair en aquella época por 3 ó 4 bancos europeos se situaban en el intervalo correspondiente al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [] puntos básicos, con plazos de reembolso, duración media y relaciones crédito/valor similares a los ofrecidos en la propuesta de la EDC. Por último, también se tomaron en consideración los precios que ofrecía entonces la EDC a otras líneas aéreas. Sobre la base de todos los datos mencionados, en la primera carta de oferta enviada por la EDC a Comair (el 16 de julio de 1996) se propuso un tipo de interés igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Este precio basado en el mercado, situado [] puntos básicos por debajo de la [], fue autorizado.

- En diciembre de 1996 y marzo de 1997, se enviaron a Comair cartas en las que se le ofrecía un plazo de reembolso de 10 años y un tipo de interés igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Este precio se ofreció debido a los satisfactorios resultados financieros obtenidos por Comair y al hecho de que ésta había podido recibir ofertas de financiación de hasta [] aeronaves a un tipo igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + [] mediante un EETC con un plazo de reembolso de [] años, aunque la EDC estimó que el precio total, incluidas todas las

[1] [].

[2] La curva Bloomberg de rendimiento justo de mercado o curva sectorial de rendimiento justo de mercado (FMC) se utiliza para comparar el rendimiento de las obligaciones según sus vencimientos, en múltiples sectores y para múltiples calificaciones crediticias. Permite la comparación de curvas sectoriales con curvas de referencia (por ejemplo, la de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos) para determinar los márgenes corrientes. La curvas del mismo sector pueden compararse con la curva de referencia y con las basadas en calificaciones crediticias distintas. Las FMC se trazan utilizando precios procedentes de calendarios de nuevas emisiones, sistemas de operaciones comerciales/cartera, agentes por cuenta propia, corredores y servicios de evaluación, que se introducen directamente, de un día para otro, en bases de datos relativas a los sectores de obligaciones especificados.

comisiones que habrían de abonarse, se situaría en realidad más cerca del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos + []. Además, en el momento en que se hicieron estas ofertas, los créditos con la calificación [] obtenían tipos iguales al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [] puntos básicos y los créditos con la calificación [] se negociaban al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [], según la []. Este precio de la EDC basado en el mercado, situado [], fue autorizado.

- Cuando se envió la siguiente carta, en agosto de 1997, el programa LA Encore ya estaba en funcionamiento y se calculó para Comair una calificación []. El tipo de interés ofrecido, igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [], se basó en los satisfactorios resultados que seguía obteniendo Comair, así como en las referencias anteriormente mencionadas (bancos, EETC) y en los precios ofrecidos por []. Además, también se tuvo en cuenta el precio recientemente ofrecido a [], ya que se consideró que esta línea aérea constituía un riesgo similar. En el momento del envío de esta carta, la FMC para los créditos con una calificación [] daba como resultado plazos de reembolso de 10 años y un tipo igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Fue necesaria una [] de [], que se autorizó sobre la base de las referencias de mercado anteriormente mencionadas.

- El 18 de agosto de 1997, la EDC accedió a permitir a Comair que ampliara la duración media del componente de deuda de las transacciones estructuradas como arrendamientos financieros respaldados estadounidenses de [] a [] años. La solicitud de Comair en este sentido fue examinada por la EDC sobre la base del riesgo de la deuda durante el plazo del préstamo y de una reducción de la relación crédito-valor. La EDC consideró aceptable el riesgo que suponía este cambio, sobre la base del examen de los datos proporcionados en aquellos momentos por tasadores de aeronaves autorizados acerca de los valores residuales proyectados de las aeronaves CRJ en comparación con el perfil del riesgo de la financiación propuesta. Esta opción requería que la relación crédito-valor se redujera al [] por ciento. Las demás modalidades y condiciones no se modificaron.

- Análogamente, una condición incluida en la carta de la EDC del 17 de septiembre de 1997 fue el aumento de la duración media a [] años y la limitación de la relación crédito-valor al [] por ciento. Las demás modalidades y condiciones no se modificaron.

- El 31 de marzo de 1998, la EDC envió a Comair una carta de oferta en la que, además de las modalidades y condiciones propuestas en cartas anteriores, ofrecía una opción de préstamo directo con un plazo de reembolso de 10 años y un tipo de interés igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años + [] o al tipo LIBOR + []. Este precio tomaba en consideración los resultados financieros obtenidos por Comair (calificada entonces como [] por LA Encore) y la oferta de precios similares a []. El tipo flotante se basó en los tipos de conversión aplicados en aquellos momentos. El [] correspondiente al 31 de marzo de 1998 indicaba que los créditos calificados como [] atraían un tipo de interés igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años + [] o al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [].

- El 14 de abril de 1998, la EDC elevó el plazo de reembolso ofrecido a [] años en la opción de préstamo directo (aunque Comair nunca utilizó esa opción). La financiación estructurada como arrendamiento financiero respaldado estadounidense se ofrecía con una duración media de [] años y una relación crédito-valor del [] por ciento. También se tomaron en cuenta las proyecciones del valor residual hechas por

los tasadores y los perfiles de la deuda de la EDC. Se autorizó debidamente la aprobación de una [] de [] puntos básicos [], sobre la base de las mencionadas referencias comerciales en materia de precios.

- En febrero de 1999, la EDC envió su carta más reciente a Comair. En ella se ofrecía a la línea aérea la opción de un tipo fijo (Bonos del Tesoro de las Estados Unidos a 10 años + []) o un tipo flotante (LIBOR en dólares de los Estados Unidos a 6 meses + []) y se vinculaba la conversión a una referencia basada en el mercado para los adelantos posteriores a marzo de 2000. Estos precios se basaban en la calificación crediticia de [] de la línea aérea, considerada como la primera en su género del sector. También se tomaron en consideración los precios ofrecidos para créditos análogos, tanto a nivel interno de la EDC como en el mercado (inclusive a las líneas aéreas y los valores industriales, por ejemplo, a []) y los tipos de conversión entre los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos y el LIBOR aplicados en aquellos momentos. A partir de estas consideraciones basadas en el mercado, se obtuvo una [] de [] puntos básicos [] (en la opción del tipo flotante, se alcanzaba []).

Pregunta 38

Sírvanse facilitar detalles completos sobre las modalidades y condiciones de cualquier apoyo suministrado por la SDI para las transacciones de Atlantic Southeast y Northwest mencionadas en el párrafo 91 de la Primera comunicación escrita del Brasil. Sírvanse facilitar también toda la documentación relativa al examen de cualquier transacción o transacciones pertinentes de la SDI. Sírvanse proporcionar asimismo las calificaciones crediticias de la línea o las líneas aéreas en el momento de la transacción o las transacciones pertinentes.

1. La SDI no participó en las transacciones de Atlantic Southeast o de Northwest. Tampoco lo hizo IQ, como declaró el Canadá en su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial.

Pregunta 39

Sírvanse responder a la sugerencia (hecha en el párrafo 132 de la Segunda comunicación escrita del Brasil) de que el Canadá no ha explicado cómo se utilizaron 135 millones de los 300 millones de dólares (aproximados) de financiación de IQ que se mencionan en el artículo de prensa citado en el párrafo 85 de la Primera comunicación escrita del Brasil.

1. El Brasil sostiene que, "por una cuestión de simple matemática, la lista de transacciones incluida en la respuesta del Canadá a la pregunta 14 no puede ser completa". El Brasil se equivoca. El Canadá ha incluido en la lista todas las transacciones en las que participó IQ. El Brasil no ha tenido en cuenta que el artículo de periódico en el que se basó se refería a dólares canadienses, mientras que, cuando el Brasil habla de 20 millones de dólares como precio medio de una aeronave de Bombardier, alude a dólares de los Estados Unidos. Lo que el Brasil describe como una discrepancia de casi 135 millones de dólares se debe en su mayor parte a que no ha tenido en cuenta la diferencia entre el valor del dólar canadiense y el dólar de los Estados Unidos.

2. Por ejemplo, a un tipo de cambio corriente de aproximadamente 1,545 dólares canadienses por dólar de los Estados Unidos, el valor de los fondos comprometidos estimado por el Brasil en 164,6 millones de dólares EE.UU. se convierte en unos 254,3 millones de dólares canadienses. Además, es práctica de IQ mantener fondos en reserva cuando concede financiación para prevenir posibles variaciones de los tipos de cambio. Esta reserva representa la mayor parte del resto de la diferencia, si no toda.

3. Por otra parte, como queda claro tanto en el artículo como en la pregunta formulada por el Grupo Especial, la cifra de 300 millones de dólares es una aproximación utilizada por el autor del

artículo. Por ello, contrariamente a la afirmación hecha por el Brasil en el párrafo 132 de su comunicación de que el Sr. Cyr "declara que se utilizaron 300 millones de dólares", en el artículo se hace referencia a "unos 300 millones" y se cuida de no atribuir esa estimación al Sr. Cyr. Por último, como ha reconocido el Brasil, el precio medio de [] millones de dólares asignado por el Brasil a las aeronaves de Bombardier también es una aproximación.

Pregunta 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.

1. Ninguna de estas líneas aéreas eran empresas públicas en el momento en que tuvieron lugar las transacciones de que se trata. [] realizó una valoración crediticia interna y llegó a las siguientes calificaciones crediticias de Air Littoral y Air Nostrum en el momento de las transacciones:

Atlantic Coast Airlines: []
Air Littoral: []
Air Nostrum: []

2. Estas calificaciones internas están ajustadas a las calificaciones de organismos internacionales de calificación crediticia como Standard & Poor y Fitch IBCA. Por ejemplo, Atlantic Coast Airlines es ahora una empresa pública con una calificación de [] según Standard & Poor.

Pregunta 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.

1. Sírvanse consultar las Pruebas documentales CDA-60 a CDA-64. Por lo que se refiere a la documentación relativa a cualesquiera [], sírvanse consultar la Prueba documental CDA-65. En este documento, denominado [].

Pregunta 42

Sírvanse responder a las observaciones formuladas por el Brasil en los párrafos 137 y 138 de su Segunda comunicación escrita acerca de la respuesta del Canadá a la pregunta 17 del Grupo Especial.

1. Párrafo 137: independientemente de lo que "sospecha" el Brasil, no existe una versión actualizada de los "critères d'évaluation". Siguen siendo los mismos desde que IQ sucedió a la SDI en 1998.

2. Párrafo 138: el Canadá facilitó los "critères d'évaluation" contenidos en la Prueba documental CDA-51 en un esfuerzo por dar una respuesta lo mas completa posible a la pregunta del Grupo Especial, aunque los "critères" no establecen modalidades y condiciones. No existen otras directrices, etc., que establezcan las modalidades y condiciones del apoyo proporcionado por IQ a la rama de producción de aeronaves de transporte regional. Como ha explicado el Canadá y como lo demuestran los hechos y las pruebas, a reserva de los "critères d'évaluation", IQ goza de un discreción

muy amplia para decidir si debe proporcionar ese apoyo y qué modalidades y condiciones debe aplicar al hacerlo.

Pregunta 43

Sírvanse responder a lo dicho por el Brasil en el párrafo 153 de su Segunda comunicación escrita.

1. Cuando el Canadá declaró en su respuesta a la pregunta 23 del Grupo Especial que, del 1º de enero de 1995 al 31 de mayo de 2001, el 70,04 por ciento del libro de pedidos de Bombardier se financió en el mercado comercial, no incluyó los pedidos en los que participaron entidades estatales canadienses mediante lo que el Brasil denomina operaciones de "ventana de mercado". No hubo ninguna participación de entidades estatales canadienses.

Pregunta 44

Sírvanse responder a lo dicho por el Brasil en los párrafos 62 y 63 de su Segunda comunicación escrita.

1. **Párrafo 62**: El Brasil afirma que "se trata entonces de determinar si Bombardier podría ofrecer financiación igualmente atractiva a sus clientes si no contara con el apoyo de la EDC". El Canadá entiende que el Brasil aduce que Bombardier debe demostrar que podría hallar en el mercado comercial financiación en condiciones tan favorables como las que ofrece la EDC a los clientes de Bombardier. El Canadá no está de acuerdo.

2. Bombardier no es la parte que necesita la financiación -esa parte es el comprador de la aeronave. La idea del Brasil ignora el criterio aplicado por el Órgano de Apelación, según el cual puede identificarse la existencia de un beneficio determinando si el receptor ha recibido una "contribución financiera" en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[3] Independientemente de que sea la EDC u otra institución financiera la que facilite la financiación, quien debe reembolsar esa financiación no es Bombardier sino el comprador de la aeronave. Las condiciones en las que puede hacerlo son determinadas por las características del comprador, en particular por el riesgo crediticio que representa. Las condiciones en las que Bombardier podría obtener financiación no son pertinentes a esta determinación.

3. Tampoco puede aducirse que Bombardier recibe un beneficio si la EDC facilita financiación en condiciones que el prestatario podría obtener en el mercado. Desde que presentó su Primera comunicación, el Brasil ha hecho grandes esfuerzos para evitar, en su argumentación contra la Cuenta Mercantil e IQ, el criterio del "beneficio" aplicado por el Órgano de Apelación. El argumento del Brasil acerca de la Cuenta Mercantil que figura en el párrafo 62 representa una continuación de esa tendencia.

4. Lo que implica la afirmación hecha por el Brasil en el párrafo 62 es que las operaciones de la EDC -o las de cualquier organismo de crédito a la exportación- son innecesarias cuando no ofrecen más de lo que ofrece el mercado. Cuando un organismo de crédito a la exportación actúa en las condiciones de mercado, ello no quiere decir que la financiación que proporciona no resultará atractiva para sus clientes. Por definición, todas las instituciones financieras del sector privado facilitan también financiación en condiciones de mercado. Según el razonamiento del Brasil, la mayor parte de esas instituciones son "innecesarias" ya que no proporcionan nada en condiciones mejores que las que podrían obtenerse sin ellas en el mercado.

[3] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafo 157.

5. Los prestatarios buscan las instituciones financieras cuyos conocimientos expertos responden mejor a sus necesidades. Los prestatarios de la EDC buscan su gran experiencia y sus conocimientos especializados en la facilitación de todos los aspectos de las transacciones de exportación. Basándose totalmente en insinuaciones, el Brasil intenta penalizar a la EDC por realizar bien su trabajo. El Brasil no puede eludir de esta manera su obligación de demostrar que existen todos los elementos de una subvención a la exportación prohibida.

6. Según la lógica del Brasil, cualquier financiación facilitada por un organismo de crédito a la exportación sería ilegal *per se*. Sin embargo, no es esto lo que disponen los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. En particular, el artículo 1 no sólo exige que haya una contribución financiera de un gobierno o un organismo público, sino también que con ella se otorgue un beneficio. El Brasil no ha demostrado que las contribuciones financieras proporcionadas por la EDC a través de la Cuenta Mercantil otorgan un beneficio porque sus alegaciones carecen de base.

7. En el párrafo 62, el Brasil persiste también en su práctica de utilizar la transacción de Air Wisconsin para impugnar la Cuenta Mercantil. El Brasil sabe perfectamente que la transacción de Air Wisconsin no está relacionada con la Cuenta Mercantil. El Canadá sugiere que el Brasil procede de ese modo porque las transacciones de la Cuenta Mercantil se efectúan en condiciones de mercado.

8. Por último, incluso si la definición de la cuestión por el Brasil fuera apropiada -y claramente no lo es- el Brasil aún tendría que demostrar la existencia de un beneficio probando que Bombardier no podría obtener "financiación igualmente atractiva" si no existiera la EDC. El Brasil no ha demostrado esto ni ha hecho ningún intento de demostrarlo.

9. **Párrafo 63**: A lo largo de toda esta diferencia, el Canadá ha confirmado que, como constató el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*[4], el programa de la EDC constituye legislación discrecional. Esta constatación no se basó en el punto k). Nada ha cambiado desde la constatación del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I*, y el Brasil no ha presentado ningún argumento o prueba que demuestre lo contrario. La posición del Canadá no depende en modo alguno de la defensa afirmativa que ofrece el punto k).

10. Además, la afirmación del Brasil de que "toda medida que existe para proporcionar subvenciones a la exportación sigue siendo imperativa, esté comprendida o no en el ámbito de del 'refugio' del punto k)" no es pertinente. Incluso si el criterio de la incompatibilidad de una medida "en sí misma" fuera que "existe para proporcionar subvenciones a la exportación", el Canadá ha explicado anteriormente que la EDC existe para proporcionar asistencia a la financiación, no subvenciones. Sin embargo, el criterio no es que la medida "existe para proporcionar subvenciones a la exportación". El criterio de si una medida "en sí misma" es incompatible con la prohibición de las subvenciones a la exportación es si debe necesariamente dar lugar, por lo menos en algunas circunstancias, a la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas. Ni en la Ley del Desarrollo de las Exportaciones[5] ni en ningún otro lugar hay nada que ordene a la EDC conceder subvenciones a la exportación prohibidas cuando proporciona financiación.

11. El argumento que formula el Brasil en el párrafo 63 no es en absoluto pertinente a los hechos de esta diferencia o a los argumentos del Canadá. Por lo tanto, el Canadá se pregunta si el Grupo Especial ha solicitado observaciones sobre el párrafo 63 porque el Brasil contradice en él su propia posición en la diferencia *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*. En ese asunto, el Brasil adujo que, una vez que él "ha establecido *prima facie* que el PROEX III permite el cumplimiento de las

[4] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Grupo Especial, WT/DS70/R, adoptado el 20 de agosto de 1999.

[5] *Export Development Act*, R.S.C. 1985, c. E-20, s.10. (Prueba documental BRA-17.)

disposiciones sobre tipos de interés del *Acuerdo de la OCDE* atendiendo a la distinción tradicional entre legislación imperativa y legislación discrecional, el PROEX III debe considerarse que está en conformidad con las obligaciones que corresponden al Brasil en el marco de la OMC hasta que el Canadá demuestre lo contrario".[6]

12. El Grupo Especial que se ha ocupado de este procedimiento ha constatado que el PROEX III no es "en sí" incompatible con el Acuerdo SMC porque, entre otras cosas, permite al Brasil actuar en conformidad con el segundo párrafo del punto k). Como ha dicho el Grupo Especial, "así pues, el Brasil ha invocado correctamente la cláusula de resguardo del segundo párrafo del punto k) con respecto al PROEX III en sí".[7] Es curioso, si no sorprendente, que la posición adoptada por el Brasil en la presente diferencia equivalga a una afirmación de que el Grupo Especial que se ocupó del procedimiento relativo al PROEX III incurrió en un error de derecho.

Pregunta 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.

1. Contrariamente a lo que afirma el Brasil, el hecho de que la EDC proporcionara financiación a ASA a través de la Cuenta Mercantil a un tipo de interés inferior a la [] habitual de sus [] no "demuestra […] que la EDC concedió contribuciones financieras en condiciones más favorables que las prevalecientes en el mercado". Más especialmente, no demuestra que la rentabilidad de los préstamos de la EDC tuviera como resultado la recepción por ASA de una contribución financiera en condiciones más favorables que las que podía obtener en el mercado comercial. En ningún caso podría demostrar esto, porque el precio aplicado en la transacción se ajustó a las condiciones del mercado. [] de la EDC es un requisito interno, que prevé expresamente la posibilidad de excepciones. Estas excepciones pueden hacerse para establecer precios de mercado, como ocurrió en el caso de la transacción de ASA.

2. Como se señaló en la respuesta del Canadá a la pregunta 11 del Grupo Especial, cuando se envió la primera carta de oferta a ASA, el programa LA Encore aún no existía pero la EDC pudo obtener mediante Famas (un programa comercial de análisis financiero) una [] para ASA sobre la base de los resultados financieros obtenidos por la empresa durante los tres años anteriores. La EDC estableció su precio teniendo en cuenta i) la [] entonces aplicable, ii) los tipos pagados por la línea aérea por sus otras deudas y iii) los tipos obtenidos recientemente en el mercado por una línea aérea comparable, [], para la financiación de aeronaves a reacción de transporte regional. Además, la EDC tomo en consideración el precio ofrecido en aquellos momentos por la EDC a [].

3. Como se ha dicho anteriormente, la [] o curva sectorial de rendimiento justo de mercado (FMC) se utiliza para comparar el rendimiento de las obligaciones según sus vencimientos, en múltiples sectores y para múltiples calificaciones. Permite la comparación de curvas sectoriales con curvas de referencia (por ejemplo, la de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos) para determinar los márgenes corrientes. Las curvas del mismo sector pueden compararse con la curva de referencia y con las basadas en calificaciones crediticias distintas. Las FMC se trazan utilizando precios procedentes de calendarios de nuevas emisiones, sistemas de operaciones comerciales/cartera, agentes

[6] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/R/W/2, aún no adoptado, párrafo 5.122.

[7] *Id.*, párrafo 5.206.

por cuenta propia, corredores y servicios de evaluación, que se introducen directamente, de un día para otro, en bases de datos relativas a los sectores de obligaciones especificados.

4. En el momento en que se envió la primera carta de oferta a ASA, valores industriales estadounidenses genéricos con una calificación crediticia de [] se negociaban al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Si LA Encore hubiera funcionado cuando se envió la carta, habría producido una calificación de [], sobre la base de los resultados financieros obtenidos por la empresa durante los tres años anteriores. En aquellos momentos, la FMC indicaba que estos créditos atraían tipos iguales al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [].

5. Según los estados financieros de ASA, el 31 de diciembre de 1995 la empresa poseía una línea de crédito no utilizada de [] de dólares EE.UU., a un tipo de L + [] (que, convertido en un tipo fijo, según el margen apropiado en aquellos momentos, equivalía al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []).

6. Cuando se envió la primera carta de oferta a ASA, la EDC había ofrecido antes financiación a Comair esencialmente en las mismas condiciones. Como se dijo en la respuesta del Canadá a la pregunta 37, aproximadamente en el momento en que la EDC formuló la primera oferta a ASA, [] podía obtener de varios bancos europeos precios que se situaban en el intervalo del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [] para su programa de adquisición de aeronaves CRJ y había recibido una oferta de emisión de un EETC al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [] (que, según las estimaciones, era igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [], incluidas las comisiones y cargas). Además de los tipos nominales mencionados, los préstamos de los bancos y el EETC propuesto ofrecían modalidades y condiciones similares a las ofrecidas por la EDC. Cuando se hizo la primera oferta a ASA, la EDC había ofrecido anteriormente a [] financiación cuyas condiciones eran esencialmente las mismas.

7. Como se señaló en la respuesta del Canadá a la pregunta 11, el precio ofrecido en la segunda carta de oferta de la EDC, de fecha 26 de agosto de 1998, se basaba en la calificación de la línea aérea como [] mediante el programa LA Encore, la FMC entonces aplicable, los precios ofrecidos al mismo tiempo por la EDC a sus otros prestatarios (incluida [], que, por entonces, tenía una calificación similar según LA Encore) y los resultados satisfactorios que seguía obteniendo la empresa. En aquellos momentos, la FMC para los créditos industriales genéricos con una calificación similar de la categoría [] era del orden del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + [].

8. En marzo de 1998, la EDC presentó a [] una carta de oferta en la que proponía un tipo nominal igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años + []. Este precio se basaba en las referencias de mercado que se habían tenido en cuenta al hacer a [] las ofertas de precios anteriores y las entonces vigentes.

9. Los resultados financieros obtenidos por ASA siguieron siendo satisfactorios, como lo demostraron su calificación crediticia según LA Encore y su constante rentabilidad. La empresa merecía claramente el precio recibido de la EDC.

10. Por último, como se señaló en la respuesta del Canadá a la pregunta 11, mediante [] si la calificación crediticia estimada o publicada de ASA caía por debajo de determinados niveles de referencia, [] compraría las cuentas a cobrar de ASA o pagaría a la EDC un margen de interés superior preestablecido en el mencionado acuerdo.

Pregunta 46

Sírvanse explicar con mayor detalle (independientemente de la declaración de un funcionario de Air Wisconsin) por qué y cómo las ofertas de Bombardier a Air Wisconsin igualaron las condiciones de la oferta de Embraer. ¿Considera el Canadá que las condiciones

de la financiación ofrecidas por Bombardier eran "económicamente equivalentes a la oferta de Embraer" (véase el párrafo 89 de la Segunda comunicación escrita del Brasil)? En caso afirmativo, sírvanse explicar por qué y cómo.

1. Como cuestión preliminar, el Canadá desea aclarar que la "igualación" de ofertas en litigio en este procedimiento es la igualación por el Canadá del apoyo oficial ofrecido por el Brasil y no la igualación por Bombardier de una propuesta comercial de Embraer.

2. El Canadá decidió llevar a cabo la igualación para que ambas partes tuvieran las mismas oportunidades y para asegurarse de que la empresa canadiense que presentaba la oferta no quedaría en situación de desventaja debido a la oferta de financiación subvencionada hecha por Embraer. El Canadá intentó garantizar que, en la transacción de Air Wisconsin, el comprador no adoptara su decisión sobre la base de las "condiciones con apoyo oficial más favorables".[8] En los párrafos 85 a 88 de su comunicación de réplica, el Canadá ha explicado los esfuerzos que debió realizar con la debida diligencia para lograr que su oferta de financiación igualara la oferta del Brasil. Estos esfuerzos tuvieron éxito.

3. El Canadá no está seguro de lo que quiere decir el Brasil al hablar de condiciones "económicamente equivalentes" y tampoco acepta que existan razones relacionadas con los textos o de otro tipo para utilizar la equivalencia económica como base para comparar las ofertas igualadas. La cuestión es si la financiación ofrecida por el Canadá es más favorable que la ofrecida por el Brasil. La respuesta es negativa. Por consiguiente, si "económicamente equivalentes" significa que cada paquete financiero, en su conjunto, tiene efectivamente el mismo valor para el prestatario (es decir, no es más favorable), la respuesta a la pregunta del Grupo Especial es que las condiciones de la oferta formulada por el Canadá no eran más que "económicamente equivalentes" a las de la oferta del Brasil.

4. En el curso de este procedimiento, el Brasil se ha visto obligado a facilitar la oferta brasileña a Air Wisconsin. La comparación de las dos ofertas de financiación realizada por el Canadá, que figura en el anexo A, demuestra que, punto por punto, hay diferencias entre ambas ofertas. No obstante, como explicó el Canadá en el párrafo 102 de su comunicación de réplica, el Acuerdo de la OCDE permite la igualación no idéntica, tanto porque la información de que dispone el participante que iguala sobre la oferta que desea igualar puede ser imperfecta como porque los diversos organismos de crédito a la exportación utilizan instrumentos distintos para proporcionar sus créditos.

5. La comparación de las dos ofertas demuestra que, tomadas en su conjunto, las condiciones de la oferta de financiación canadiense no son más favorables para Air Wisconsin que las de la oferta brasileña y pueden incluso tener menos valor. Por ejemplo, en la oferta del Brasil no se hace expresamente referencia a la necesidad de garantías y se propone [], mientras que en la oferta del Canadá se exigen garantías específicas y sólo se hace referencia a []. Si éste era el compromiso ofrecido por el Brasil, es muy posible que la oferta brasileña fuera significativamente más favorable que la del Canadá. Por consiguiente, la comparación de ambas ofertas confirma que, como declaró Air Wisconsin en su carta, la oferta del Canadá, considerada en su totalidad, no es más favorable que la del Brasil.[9]

---

[8] OCDE, *The Arrangement on Guidelines for Officially Supported Export Credits* (París: OECD, 1998), página 5 (Prueba documental BRA-42).

[9] Carta de [], dependiente de Air Wisconsin Airlines Corporation, a A. Sulzenko, Ministro Auxiliar adjunto de Política Industrial y Científica, de fecha 20 de marzo de 2001 (Prueba documental CDA-2).

Pregunta 47

En el párrafo 32 de su comunicación de réplica, el Canadá aduce que las comisiones que cobra IQ por sus garantías cuando proporciona apoyo a la rama de producción de aeronaves de transporte regional se establecen de acuerdo con el "mercado". ¿En qué se basa este argumento? Además el Brasil aduce que en el decreto más reciente (Prueba documental CDA-36), se suprimen las comisiones como condición para la concesión de una garantía. Sírvanse formular observaciones sobre si/cómo la eliminación de estas comisiones representaría una diferencia para el análisis por el Grupo Especial de las cuestiones relativas al "beneficio".

1. En su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá explicó que IQ "recibe una comisión inicial de [] puntos básicos para cubrir sus gastos administrativos y una comisión anual equivalente a [] puntos básicos por su exposición efectiva".[10] El hecho de que la garantía se concede a "tipos de mercado" sólo puede demostrarse considerando el valor del servicio financiero suministrado a la luz de la exposición al riesgo del proveedor del servicio.

2. En los párrafos 67 y 68 de su comunicación de réplica y en su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial, el Canadá explicó que la exposición efectiva al riesgo de IQ es fundamental para la determinación de lo que constituye una comisión apropiada. De resultas de [], la exposición al riesgo de IQ disminuye considerablemente. En realidad, [], el riesgo que representa una posible falta de pago del comprador de las aeronaves queda, en gran medida, sustituido por [].

3. El hecho de que la comisión se establece según el mercado queda demostrado además por la práctica comercial de utilización de las garantías. Como señaló el Canadá en el párrafo 9 de su respuesta a la pregunta 14 del Grupo Especial:

> Ningún cliente de Bombardier ha supeditado nunca una compra de aeronaves de transporte regional a la existencia de una garantía proporcionada por IQ. Efectivamente, como puede apreciarse en las transacciones a que se ha hecho referencia, como promedio, los clientes de Bombardier que han utilizado garantías de acciones de IQ han optado por hacerlo para menos del [] por ciento de sus unidades.

4. Esto demuestra que, en la práctica, IQ proporciona servicios de financiación en competencia con otras instituciones financieras interesadas en participar en el mercado de financiación de aeronaves y que, en el caso de la gran mayoría de las aeronaves vendidas por Bombardier, la garantía de IQ no es suficientemente atractiva para los clientes de Bombardier. En otros términos, el hecho de que el [] por ciento de las aeronaves que se financian lo sean sin que IQ proporcione una garantía de acciones demuestra que, en la mayor parte de las ocasiones, los clientes de Bombardier son, en el mejor de los casos, indiferentes a las garantías de acciones de IQ. La consecuencia necesaria de esto es que las comisiones que IQ cobra por sus garantías se establecen según el mercado; de lo contrario, los clientes de Bombardier no serían tan indiferentes a su disponibilidad.

5. Dado que [], las comisiones cobradas [] son más que suficientes para compensar a IQ por el riesgo que corre y por el servicio que presta.

6. La segunda parte de la pregunta del Grupo Especial se refiere al argumento formulado por el Brasil según el cual el Decreto 1488-2000[11] (el más reciente) suprime las comisiones como condición para la concesión de una garantía. Si el Brasil quiere dar a entender con este argumento que IQ ya no

[10] Respuesta del Canadá a la pregunta 14 del Grupo Especial, párrafo 7.

[11] Décret 1488-2000 concernant une participation de 226 000 000 $ d'Investissement-Québec pour la vente d'avions par Bombardier Inc., 20 de diciembre de 2000 (Prueba documental CDA-36).

cobra comisiones, se equivoca. El Decreto 1488-2000 no suprime las comisiones como condición para la concesión de una garantía. Tampoco especifica la naturaleza o la cuantía de las comisiones que puede cobrar IQ. Lo que ocurre es que las comisiones que han de cobrarse quedan sometidas a la facultad discrecional de IQ de estipular, a reserva de los "critères d'évaluation" que figuran en la Prueba documental CDA-51, las modalidades y condiciones que deben cumplirse antes de que facilite una garantía. Puede decirse incluso que, si IQ no cobrara una comisión apropiada, no cumpliría el "Critère B", que dispone que el apoyo de IQ no se concederá si la remuneración que éste debe recibir es inferior a la ofrecida en el mercado en una transacción de estructura y riesgo similares realizada en condiciones de plena competencia.

7. La transacción de Air Wisconsin es la mejor prueba de que, contrariamente a lo que afirma el Brasil, el Decreto 1488-2000 no suprime las comisiones. Como se explica más detalladamente en la respuesta a la pregunta 48, *infra*, IQ cobra comisiones por su participación en la transacción de Air Wisconsin.[12] De hecho, IQ ha cobrado comisiones en todas las transacciones en que ha participado y ha previsto comisiones en todas las ofertas de financiación que ha formulado.

8. Como las comisiones de que se trata no se han suprimido, la cuestión de si su eliminación influiría en el análisis del "beneficio" por el Grupo Especial y de cómo lo haría no es pertinente.

Pregunta 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.

1. La participación de IQ en la oferta a Air Wisconsin sí se ajusta a la práctica descrita en los párrafos 66 y 67 de la Segunda comunicación escrita del Canadá. En su carta de 25 de junio de 2001, el Canadá indica que IQ cobra una comisión anual de [] puntos básicos.[13] Como se explicó anteriormente en el párrafo 5 de la respuesta del Canadá a la pregunta 47, []. Además, la participación de IQ está sometida a las condiciones habituales, como la aplicación de la debida diligencia. Según cual sea el resultado de esa debida diligencia, es posible que las comisiones de IQ (sobre la exposición del [] por ciento) superen los [] puntos básicos pero nunca serán inferiores a [] puntos básicos.

2. IQ cobra siempre la comisión inicial de [] puntos básicos por concepto de administración para cumplir su obligación de autofinanciar sus operaciones de conformidad con el artículo 40 de la Ley correspondiente.[14] Todas las instituciones financieras comerciales cobran sistemáticamente esta comisión de [] puntos básicos por concepto de administración.

[12] Véase, en la carta del Canadá al Grupo Especial de 25 de junio de 2001, la última frase de la descripción de las garantías y transacciones de Investissement Québec: "[]."

[13] Véase *id.*, última frase del último párrafo.

[14] *An Act Respecting Investissement-Québec and Garantie-Québec*, L.R.Q. c I-16.1, s. 40. (Prueba documental BRA-18.)

3. El hecho de que no se haya mencionado la [] en la descripción de la oferta hecha a Air Wisconsin se debe a que esta []. Sin embargo, de conformidad con el Decreto 879-97, [].[15]

ANEXO A

COMPARACIÓN DE LAS OFERTAS DE FINANCIACIÓN HECHAS A AIR WISCONSIN

Tema	Canadá	Brasil

[15] Dècret 879-97 concernant la participation de la Société de développement industriel du Québec relativement à la vente d'avions par Bombardier Inc., 2 de julio de 1997, páginas 2 y 3, subpárrafo c) ii). (Prueba documental CDA-34.)

ANEXO B-10

DECLARACIÓN ORAL PRONUNCIADA POR EL CANADÁ
EN LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(31 de julio de 2001)

I. INTRODUCCIÓN

1. Señor Presidente, distinguidos miembros del Grupo Especial, las alegaciones del Brasil no están respaldadas por los hechos. Ni por la ley.

2. Ni los hechos ni la ley respaldan la afirmación del Brasil de que los programas del Canadá "en sí mismos" son incompatibles con sus obligaciones en el marco de la OMC. Lo cierto es que existe una amplia discrecionalidad en lo que se refiere a la forma en que se aplica cada uno de estos programas. La ley esta clara: como estos programas no obligan al Canadá, en ninguna circunstancia, a conceder subvenciones a la exportación prohibidas, no pueden ser incompatibles "en sí mismos" con la prohibición de las subvenciones a la exportación. El Brasil no ha presentado nada que indique lo contrario o que afecte a las constataciones anteriores del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves I* (DS70).

3. Ni los hechos ni la ley respaldan tampoco la afirmación del Brasil de que estos programas se han aplicado en forma incompatible con las obligaciones del Canadá en el marco de la OMC. Las normas aplicables a esta diferencia son claras: a menos que exista una contribución financiera de un gobierno o un organismo público y que con ello se otorgue un beneficio, no hay subvención. Se otorga un beneficio si el receptor recibe una contribución financiera en condiciones más favorables que las que puede obtener en el mercado. Si no la recibe, no hay subvención.

4. Debido a la insuficiencia de las alegaciones formuladas por el Brasil y a la falta de claridad de sus comunicaciones, el Canadá aún no sabe qué transacciones de la Cuenta Mercantil o de Investissement-Québec impugna ese país "en su aplicación". Sin embargo, el Brasil no ha demostrado que ninguna de las transacciones que ha mencionado en sus comunicaciones implique una contribución financiera y que con ello se otorgue un beneficio. El Brasil no ha asumido la carga de la prueba que le corresponde. No obstante, en respuesta a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, el Canadá ha presentado amplias pruebas que demuestran que estas transacciones tuvieron lugar en condiciones no más favorables que las que el receptor habría podido obtener en el mercado y, por lo tanto, no implicaron subvenciones.

5. El Brasil sólo ha impugnado una transacción de la Cuenta del Canadá en su aplicación: la transacción de Air Wisconsin. Existen pruebas convincentes de que las ofertas de Embraer sí implicaban apoyo del Gobierno brasileño. Si esto es cierto, la oferta de apoyo hecha por el Canadá sobre la base de la "igualación" puede acogerse al refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k). El Canadá debía asumir la carga de establecer una presunción *prima facie* en este sentido y lo ha hecho. El Brasil sostiene que el Acuerdo SMC no otorga al Canadá el derecho a igualar las ofertas brasileñas subvencionadas. El Canadá ha demostrado que como cuestión de derecho esta afirmación es errónea desde el punto de vista jurídico. El Brasil sostiene también que, incluso si el Canadá tiene derecho a igualar sus subvenciones, la oferta canadiense a Air Wisconsin no cumplió los requisitos para la igualación de la oferta brasileña. Como ha demostrado el Canadá, la afirmación del Brasil es errónea, tanto desde el punto de vista jurídico como fáctico.

6. Si el Grupo Especial aceptara que, como aduce el Brasil, las condiciones que Embraer se ofreció a conseguir para Air Wisconsin a través de instituciones de terceros se basaban en créditos comerciales y no en apoyo oficial, esas condiciones serían, por definición, condiciones que

Air Wisconsin podía obtener en el mercado. El Brasil debe asumir la carga de demostrar que las condiciones de la financiación ofrecida por el Canadá son más favorables que las que, según aduce, Air Wisconsin podía obtener en el mercado. El Brasil no ha cumplido este requisito. En cambio, el Canadá ha demostrado que las condiciones que ofreció no eran más favorables que las que, según se alega, Air Wisconsin podía obtener en el mercado.

7. En esta declaración, el Canadá hará lo siguiente:

- en primer lugar, se referirá al intento del Brasil de eludir la carga de la prueba que le corresponde y al hecho de que no ha expuesto sus alegaciones con suficiente claridad;

- a continuación, tratará más detenidamente el hecho de que el Brasil no ha sustanciado impugnación de los programas del Canadá "en sí mismos" y "su aplicación" a determinadas transacciones.

8. En resumen, Sr. Presidente, el Canadá demostrará que, cuando se aplican los debidos criterios jurídicos a los hechos de esta diferencia, la impugnación del Brasil no puede mantenerse.

II. EL BRASIL HA INTENTADO ELUDIR LA CARGA DE LA PRUEBA QUE LE CORRESPONDE

9. En su solicitud de establecimiento de un grupo especial, el Brasil alegó que tres programas, la Cuenta del Canadá, la "EDC" (nombre por el que el Brasil parece entender la Cuenta Mercantil, puesto que la distingue de la Cuenta del Canadá) e Investissement-Québec infringen diversas disposiciones del Acuerdo sobre la OMC, en particular los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC y el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. El Brasil parecía alegar que los programas "en sí mismos" infringen estos acuerdos. Cuando se refirió a determinadas transacciones, por ejemplo, en su primera comunicación, el Brasil pareció considerar que éstas demostraban la incompatibilidad de los programas del Canadá "en sí mismos". El Brasil impugnó también en sus alegaciones la transacción de Air Wisconsin.

A. EL BRASIL NO HA ACLARADO SUS ALEGACIONES RELATIVAS A LA "APLICACIÓN"

10. No obstante, recientemente el Brasil ha dicho que impugna determinadas transacciones que han tenido lugar en el marco de la "aplicación" de los programas del Canadá, sin explicar en ningún momento con claridad qué transacciones o aplicaciones impugna. En cambio, ha intentado recabar la ayuda del Grupo Especial para investigar si hay aplicaciones que puedan ser impugnadas.

11. En su calidad de reclamante, el Brasil tiene la obligación de demostrar sus alegaciones. En relación con cada uno de los programas impugnados "en sí mismo" y con cada transacción resultante de su "aplicación", corresponde al Brasil la carga de establecer una presunción *prima facie* respecto de dos elementos de carácter general independientes. En primer lugar, debe demostrar que existe una subvención en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En segundo lugar, debe demostrar que la subvención, si existe, está supeditada *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación. En lugar de establecer esta presunción *prima facie*, el Brasil ha ofrecido suposiciones y retórica. Parece creer que, si su retórica es lo bastante sonora, puede convencer al Grupo Especial de que le ayude en su intento de descubrir hechos comprometedores.

12. El Brasil persiste en estos esfuerzos. La manera en que aborda la transacción de Kendell es típica. Hace afirmaciones de carácter general, según las cuales la EDC asumió, por definición, riesgos que ningún banco asumiría jamás y la financiación proporcionada por la EDC lo fue por debajo del nivel del mercado porque el plazo ofrecido a Kendell fue []. El Canadá ha demostrado, por lo que se refiere a la transacción de Kendell, que, de hecho, la EDC participó en un sindicato de bancos comerciales. Estos bancos asumieron los mismos riesgos que la EDC y proporcionaron financiación

en las mismas condiciones que la EDC. En otros términos, las condiciones ofrecidas por la EDC no sólo no eran más favorables que las que el receptor *podía obtener* en el mercado sino que eran idénticas a las que el receptor *obtuvo* realmente en el mercado.

13. Ahora, en su respuesta a la pregunta 51, el Brasil formula nuevas alegaciones infundadas acerca de la transacción de Kendell. Después, solicita al Grupo Especial que pida al Canadá que proporcione aún más información. La manera en que el Brasil aborda la carga de la prueba que le corresponde asumir tiene importantes consecuencias para la integridad del procedimiento de solución de diferencias.

B. LA DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN COMERCIAL CONFIDENCIAL

14. El Órgano de Apelación ha constatado que, aunque los grupos especiales no pueden encargarse de la tarea que corresponde al Miembro reclamante de establecer una presunción *prima facie*, tienen la facultad general de recabar información. El Órgano de Apelación ha dicho que los Miembros tiene la obligación de responder, haya o no establecido la otra parte una presunción *prima facie*, y que el Miembro que no atienda la solicitud se arriesga a que se infieran conclusiones desfavorables.[1] El Grupo Especial que se ocupa de este asunto ha hecho uso de esa facultad para formular numerosas solicitudes de información, gran parte de ella de carácter comercial confidencial y comercialmente delicada.

15. El Canadá ha atendido las solicitudes del Grupo Especial. Lo ha hecho pese a la falta de claridad y el carácter variable de las reclamaciones del Brasil, pese a que ese país no ha establecido evidentemente una presunción *prima facie* y pese al riesgo obvio de que la información comercial confidencial y delicada que ha facilitado acerca de sus organismos de crédito y de los clientes de éstos caiga en manos de sus competidores comerciales.

16. La facultad de recabar información prevista en el ESD, según ha constatado el Órgano de Apelación, no va acompañada por procedimientos destinados a preservar la confidencialidad cuya eficacia pueda garantizarse o hacerse respetar. El riesgo de que la información comercial confidencial relativa a las empresas de un Miembro caiga en manos de sus competidores de un Miembro reclamante es especialmente elevado cuando los rivales en cuestión son organismos oficiales o entidades privadas que tienen una estrecha vinculación con el gobierno reclamante.

C. EL BRASIL INTENTA QUE EL GRUPO ESPECIAL DESARROLLE SU ARGUMENTACIÓN

17. El Canadá reconoce que el Grupo Especial sigue la práctica sugerida por el Órgano de Apelación en relación con las solicitudes de información. Sabe también que las solicitudes de "resoluciones preliminares" con frecuencia se resuelven después de que las partes han presentado sus argumentos. No obstante, la petición de información delicada acerca de transacciones que no parecen ser objeto de la reclamación y con respecto a las cuales no se ha demostrado ninguna ilegalidad plantea un problema grave. El problema es que un Miembro que tiene poco más que sospechas puede hacer uso del procedimiento de solución de diferencias para conseguir que el Grupo Especial desarrolle su argumentación en su lugar.

18. El Brasil persiste en utilizar este método incluso ahora, cuando la información que ha facilitado el Canadá demuestra que ni las transacciones mencionadas en las preguntas del Grupo Especial ni los programas "en sí mismos" implican subvenciones prohibidas. La respuesta del Brasil a la pregunta 51 es un buen ejemplo del esfuerzo que sigue realizando ese país para incitar al Grupo Especial a realizar, con ánimo acusatorio, un interrogatorio destinado a descubrir hechos comprometedores. El Grupo Especial debe rechazar este intento.

[1] *Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/R, párrafos 192-194.

D. EL ASUNTO *LIMITACIONES DE LAS EXPORTACIONES* NO EXCUSA EL HECHO DE QUE EL BRASIL NO HAYA ACLARADO SUS ALEGACIONES

19. En su segunda comunicación, el Brasil intenta basarse en el asunto *Estados Unidos - Limitaciones de las exportaciones* para excusar el hecho de no haber aclarado lo que ahora denomina sus alegaciones acerca la "aplicación" de los programas. En anteriores comunicaciones, el Canadá ha explicado por qué la solicitud de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil es insuficiente y no cumple los requisitos previstos en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. El Canadá no repetirá ahora esos argumentos. No obstante, corregir las afirmaciones del Brasil acerca del asunto *Limitaciones de las exportaciones* es pertinente para el debate en curso.

20. La cuestión de si en una solicitud de establecimiento de un grupo especial se identificaban suficientemente las medidas "en la forma aplicada" no fue realmente una cuestión en litigio en el asunto *Limitaciones de las exportaciones* (pese a los esfuerzos de los Estados Unidos por que lo fuera) porque, en esa diferencia, el Canadá sólo impugnaba las medidas estadounidenses "como tales". Esto se pone claramente de manifiesto en las constataciones del Grupo Especial.[2]

21. En esta fase de la presente diferencia, el Brasil sostiene efectivamente que impugna la "aplicación" de las medidas del Canadá. Sin embargo, no ha especificado en ningún lugar qué aplicaciones impugna. Contrariamente a lo que ocurría en el asunto *Limitaciones de las exportaciones*, la cuestión aquí no es si la distinción entre legislación obligatoria y discrecional es una cuestión de competencia. No lo es. La cuestión es qué impugna exactamente el Brasil.

22. Como señalaron las Comunidades Europeas, es posible impugnar un programa "en sí mismo", o impugnar individualmente las transacciones que tienen lugar en el marco de la "aplicación" de un programa, o incluso ambas cosas. Tanto los programas como las transacciones pueden ser objeto de una alegación en una solicitud de establecimiento de un grupo especial.[3] No obstante, el Brasil parece estar intentando crear una nueva clase de asunto en el que se impugna la "aplicación" de manera indeterminada y en el que el reclamante pide al Grupo Especial que descubra si hay aplicaciones que puedan impugnarse. De este modo, el Brasil intenta eludir la carga de la prueba que le corresponde asumir y conseguir que el Grupo Especial actúe como fiscal en su nombre. En resumidas cuentas, el Brasil ha pedido al Grupo Especial que intente establecer la presunción *prima facie* que le correspondía establecer a él.

III. NI LOS HECHOS NI LA LEY RESPALDAN LAS ALEGACIONES DEL BRASIL CONTRA LOS PROGRAMAS EN SÍ MISMOS

23. Como ha dicho el Canadá, la solicitud de establecimiento de un grupo especial presentada por el Brasil contiene alegaciones según las cuales la Cuenta del Canadá, la "EDC" (Cuenta Mercantil) e Investissement-Québec, "en sí mismos", son incompatibles con los artículos 1 y 3 del Acuerdo SMC. Para demostrar esas alegaciones, el Brasil debe asumir la carga de probar que cada uno de estos tres programas obliga al Canadá, por lo menos en algunas circunstancias, a conceder subvenciones a la exportación prohibidas. El Brasil no ha asumido esa carga. No puede asumirla porque ninguno de los tres programas impugnados exige que el Canadá conceda subvenciones a la exportación prohibidas.

[2] WT/DS194/R, 29 de junio de 2001, párrafos 8.126 y 8.130.

[3] Declaración oral pronunciada por las Comunidades Europeas en la primera reunión del Grupo Especial, 28 de junio de 2001, párrafo 10.

A. LA CUENTA DEL CANADÁ, LA CUENTA MERCANTIL E INVESTISSEMENT-QUÉBEC SON DISCRECIONALES

24. Es indiscutible que los tres programas Cuenta del Canadá, Cuenta Mercantil e Investissement-Québec (o IQ) gozan de amplia discreción para decidir si concederán financiación y en qué condiciones. Ni en la Ley de Desarrollo de las Exportaciones ni en la Ley relativa a Investissement-Québec hay nada que exija que, al proporcionar financiación o asistencia a la financiación, estos programas concedan subvenciones a la exportación prohibidas.

25. En el caso de la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil, el Brasil no ha aducido -porque no existen- razones convincentes para que este Grupo Especial revoque la constatación del Grupo Especial que se ocupó del asunto DS70 de que estos programas implican legislación discrecional y no obligatoria y, por lo tanto, "en sí mismos", no conceden subvenciones a la exportación prohibidas.

26. En el caso de IQ, que el Brasil no impugnó en la diferencia DS70, la legislación y el reglamento aplicables demuestran claramente que el programa es discrecional y no exige en ninguna circunstancia que Quebec o el Canadá concedan subvenciones a la exportación prohibidas.

27. En primer lugar, IQ en general goza de amplia discreción para la administración de sus prácticas, en el marco de la Ley relativa a IQ. En segundo lugar, el artículo 28 de esa Ley, de conformidad con el cual IQ puede participar en transacciones relativas a aeronaves de transporte regional, es también discrecional. No se dispone en él que IQ deba actuar de manera incompatible con los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

28. El artículo 28 permite al Gobierno de Quebec delegar en IQ la facultad de determinar la asistencia que ha de concederse con arreglo a él y administrarla. Dicho artículo dispone que "el mandato [de IQ] podrá autorizar al organismo a establecer las condiciones y modalidades de la asistencia". Es evidente que el término "mandato" en este sentido no hace referencia a lo que <u>debe</u> hacer IQ sino al <u>alcance</u> de sus facultades. El mandato no ordena a IQ que autorice la asistencia a la financiación en condiciones y modalidades específicas, y aún menos en condiciones y modalidades que representen una subvención a la exportación prohibida.

29. En el caso de la asistencia proporcionada para transacciones relativas a aeronaves de transporte regional, las condiciones del mandato de IQ (es decir, el alcance de sus facultades) de conformidad con el artículo 28 se establecen en los decretos presentados como Pruebas documentales CDA-33 a CDA-36. En estos decretos se dispone que IQ goza de amplia discreción para otorgar o denegar la asistencia en las transacciones relativas a aeronaves de transporte regional. Los decretos fijan las condiciones que deben cumplirse para que IQ conceda asistencia y en ellos se especifica también que IQ puede imponer "cualquier otra condición".

30. Contrariamente a lo que aduce el Brasil, en el artículo 28 y los decretos aplicables, jamás se exige que IQ proporcione asistencia a la financiación en cualquier transacción relativa a aeronaves de transporte regional y, si ofrece ese tipo de asistencia, jamás se requiere que con ella otorgue un beneficio. Por lo tanto, el programa IQ no ordena la concesión de subvenciones prohibidas. La alegación del Brasil relativa a este programa "en sí mismo" no puede prosperar.

B. EL OTRO POSIBLE CRITERIO QUE PRETENDE APLICAR EL BRASIL EN SUS ALEGACIONES CONTRA LOS PROGRAMAS "EN SÍ MISMOS" CARECE DE BASE

31. Habiéndose enfrentado con el hecho indiscutible de que ninguno de los programas canadienses hace obligatoria la concesión de subvenciones a la exportación prohibidas, el Brasil intenta sacar de la nada otros posibles criterios que le permitan demostrar la incompatibilidad de los programas "en sí mismos". Así, aduce que los programas Cuenta del Canadá y Cuenta Mercantil "en sí mismos" requieren el suministro de subvenciones a la exportación porque son organismos de

crédito a la exportación "con la *raison d'être* de proporcionar subvenciones a la exportación". Esta afirmación no se ajusta a los hechos. La razón de ser de los programas del Canadá es proporcionar asistencia a la financiación, no subvenciones a la exportación. La afirmación del Brasil no tiene ninguna base.

32. El Brasil intenta aducir que la existencia del punto k) equivale al reconocimiento de que todos los créditos concedidos por organismos de crédito a la exportación son subvenciones a la exportación prohibidas, pero también esta afirmación carece de base. En el Acuerdo SMC mismo, no hay nada que la respalde. Y la posición del Brasil tampoco halla ningún apoyo en el artículo periodístico que ese país ha citado en el párrafo 45 de su segunda comunicación.

33. El argumento del Brasil también es jurídicamente incorrecto. La posición de ese país parece ser que el Acuerdo SMC prohíbe todos los créditos a la exportación oficiales, salvo los ofrecidos de conformidad con el segundo párrafo del punto k). Del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC se desprende claramente que las contribuciones financieras de un gobierno, incluidos los préstamos o las garantías de préstamos, no son necesariamente subvenciones. Para que sean subvenciones, con la contribución financiera se debe otorgar un beneficio. El argumento del Brasil eliminaría en el Acuerdo SMC el párrafo 1 b) del artículo 1 en cuanto se refiere a prácticas como los préstamos y las garantías de préstamos concedidos por los gobiernos.

34. Dado que la posición del Brasil hace caso omiso del criterio del beneficio previsto en el artículo 1, no es sorprendente el hecho de que, si se aceptara, tendría resultados contrarios a la razón. Efectivamente, el Brasil aduce que un organismo de crédito a la exportación sólo puede ofrecer créditos a la exportación que estén conformes con el Acuerdo de la OCDE pero no puede hacerlo en condiciones de mercado. En otros términos, según la interpretación del Brasil, los créditos a la exportación que no otorgan un beneficio ni son subvenciones estarían prohibidos, lo cual sería un resultado absurdo.

C. EL EJEMPLO DEL BRASIL RELATIVO A LAS "GARANTÍAS" NO REFUERZA SU ARGUMENTACIÓN

35. El Brasil también intenta demostrar que los programas del Canadá "en sí mismos" están prohibidos aduciendo que las garantías que pueden proporcionar son necesariamente subvenciones a la exportación prohibidas. Dado que ninguno de los programas canadienses ordena la concesión de garantías, este argumento no puede en modo alguno demostrar que los programas son incompatibles "en sí mismos".

36. Además, las garantías concedidas por un gobierno tampoco son necesariamente subvenciones. En sus argumentos relativos a las garantías, el Brasil intenta de nuevo eludir el cumplimiento del segundo criterio contenido en el artículo 1 del Acuerdo SMC. Según él, cuando se trata de garantías proporcionadas por un gobierno, la mera existencia de la contribución financiera otorga el beneficio. El argumento del Brasil fusionaría estos dos elementos independientes de la definición de una subvención.

37. A este respecto, el argumento del Brasil acerca de la transferencia de la calificación crediticia de un gobierno al comprador o prestatario no viene al caso. Cualquier garantía permite al prestatario obtener tipos o condiciones más favorables que las que habría obtenido de no existir la garantía. Esto es cierto independientemente de que el garante sea el gobierno o una institución financiera privada.

38. Para estimar si se otorga un beneficio en el sentido del artículo 1, se debe comprobar si el receptor obtiene la garantía en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado. El Brasil no ha hecho esa comprobación. En cambio, intenta invertir la carga de la prueba. Por ejemplo, en el párrafo 52 de su segunda comunicación, sostiene que el Canadá no ha demostrado que las comisiones que cobra la EDC están en consonancia con las que cobran los garantes comerciales. El Brasil ha hecho otro tanto esta mañana en lo que se refiere a Investissement-Québec.

En este caso, olvida dos cosas. En primer lugar, corresponde al Brasil la carga inicial de demostrar que las garantías canadienses otorgan un beneficio y no al Canadá la carga de demostrar que no lo hacen. En segundo lugar, para respetar el criterio del "beneficio" en su argumentación contra los programas "en sí mismos", el Brasil tendría que probar que las medidas del Canadá exigen que se conceda un beneficio no que podrían utilizarse para otorgar un beneficio.

39. En cuanto al argumento del Brasil relativo al punto j), el Brasil ignora de nuevo un elemento esencial de las prescripciones recogidas en esa disposición. Para ser una subvención prohibida *per se* de conformidad con el punto j), las garantías de préstamos deben proporcionarse "a tipos de primas insuficientes para cubrir a largo plazo los costes y pérdidas de funcionamiento de esos sistemas". El Brasil no intenta siquiera demostrar que se cumple esta prescripción. Esta razón por sí sola es suficiente para que el argumento del Brasil no pueda prosperar.

D. EL EJEMPLO DEL BRASIL RELATIVO A LOS "SERVICIOS FINANCIEROS" NO REFUERZA SU ARGUMENTACIÓN

40. El Brasil intenta reforzar su argumentación contra la EDC (es de suponer que contra la Cuenta Mercantil) "en sí misma" con el "ejemplo" adicional de los servicios financieros. El argumento formulado por el Brasil parece ser que los esfuerzos de la EDC para preparar paquetes de financiación deben considerarse servicios financieros independientes. El Brasil nunca ha dicho qué son exactamente estos servicios ni cómo se distinguen de las prácticas de crédito a la exportación que impugna de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1, de qué modo constituyen una contribución financiera o, si realmente constituyen una contribución de ese tipo, cómo se otorga con ello un beneficio.

41. En la medida en que estos "servicios" parecen consistir en la preparación de un trato relativo a un préstamo o una garantía, resulta difícil comprender cómo se puede considerar que no están cubiertos por la concesión de créditos a la exportación de conformidad con el párrafo 1 a) 1) i) del artículo 1. El Brasil aduce que estos "servicios" prestados por la EDC otorgan un beneficio porque son mejores que los ofrecidos por otras instituciones financieras. Sin embargo, el Brasil no ha explicado cómo mediría este supuesto "beneficio", salvo mediante testimonios de los funcionarios del organismo de que se trate sobre sus propias actividades. Como señaló el Canadá en los párrafos 82 y 83 de su primera comunicación, el Brasil no ha presentado ninguna prueba de que se cumpla el verdadero criterio de la existencia de un beneficio: que el precio de los "servicios" prestados al suministrar un paquete financiero sea inferior al precio de mercado.

42. Por último, el Brasil formula su argumento relativo a los servicios en el contexto de su alegación contra los programas "en sí mismos". Por lo tanto, merece la pena señalar que no ha conseguido hallar un solo caso en el que las condiciones en que se ofrecen esos "servicios financieros" fueran más favorables que las que pueden obtenerse en el mercado y aún menos ha logrado demostrar que esos servicios se ofrecen necesariamente en condiciones más favorables.

IV. NI LOS HECHOS NI LA LEY RESPALDAN LAS IMPUGNACIONES DE LA "APLICACIÓN" DE LOS PROGRAMAS FORMULADAS POR EL BRASIL

43. Como ha explicado el Canadá, salvo por lo que se refiere a la transacción de Air Wisconsin, el Brasil no ha identificado las transacciones concretas que impugna cuando aduce que los programas del Canadá se han aplicado en forma incompatible con el Acuerdo SMC. Air Wisconsin sigue siendo la única transacción de la Cuenta del Canadá que impugna el Brasil. Mi colega, el Sr. Karl Blume, se referirá a los argumentos del Brasil relativos a Air Wisconsin dentro de unos minutos.

A. EL BRASIL NO HA DEMOSTRADO QUE CUALQUIERA DE LAS TRANSACCIONES DE LA CUENTA MERCANTIL IMPLIQUE UNA SUBVENCIÓN PROHIBIDA A LA EXPORTACIÓN

44. En el caso de la Cuenta Mercantil, el Brasil se ha centrado en dos transacciones, la de ASA y la de la Kendell. Este país alega que ambas transacciones implicaron subvenciones a la exportación prohibidas, pero en ninguno de los dos casos ha demostrado, como está obligado a hacerlo, que la financiación proporcionada por la Cuenta Mercantil lo fue en condiciones más favorables que las que el receptor podía obtener en el mercado y, por lo tanto, que con ellas se otorgó un beneficio. El Brasil no ha establecido una presunción *prima facie*. No obstante, a solicitud del Grupo Especial, el Canadá ha presentado, en su respuesta a la pregunta 45, pruebas y argumentos que demuestran que estas transacciones no otorgaron un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC. En realidad, la respuesta canadiense demuestra que el tipo de interés ofrecido a ASA se sitúa dentro del intervalo de los tipos de interés que habrían podido obtenerse en el mercado para una transacción similar.

45. En su respuesta a la pregunta 50 del Grupo Especial, el Brasil formula dos objeciones a las pruebas presentadas por el Canadá en relación con ASA. En primer lugar, declara, respecto de la prima de riesgo, que "cabe suponer que una línea aérea pequeña como ASA representará un riesgo crediticio mayor que US Air o Northwest". El Brasil no ofrece ninguna base para esta suposición, cuya inexactitud puede demostrarse. Hoy ha repetido esa suposición. La solvencia de una línea aérea depende de sus resultados financieros y no de su tamaño, como lo demuestra el fracaso de líneas aéreas de grandes dimensiones como Pan American. Por ejemplo, Southwest, que es una de las líneas aéreas estadounidenses importantes más pequeñas, tiene una calificación crediticia superior a la de cualquier otra línea aérea importante de los Estados Unidos. El Brasil ha confirmado que esto es así. Señala que Southwest tiene una calificación crediticia más alta que, por ejemplo, British Airways, que es una de las mayores líneas aéreas del mundo.

46. En segundo lugar, el Brasil aduce que el hecho de que, en la oferta hecha a [], no se mencionen [] "parece" demostrar que la transacción tuvo lugar en condiciones por debajo del nivel del mercado. En realidad, el hecho de que no se mencionen []. La prueba de que los precios se han establecido según el mercado, como en el caso de que se trata, es el costo total de la financiación para el prestatario, incluidos todos los factores.

47. En el caso de Kendell, como dijo el Canadá en su examen de la carga de la prueba, el Canadá ha proporcionado pruebas de que las condiciones de la oferta eran idénticas a las de siete bancos comerciales que participaron en la transacción. La única respuesta del Brasil ha sido hacer alegaciones y suposiciones carentes de base y solicitar al Grupo Especial que insista en pedir nuevas pruebas al Canadá.

48. El Canadá no cree que el Grupo Especial acepte la solicitud del Brasil. Y el Grupo Especial no debe hacerlo. No obstante, para refutar totalmente las acusaciones brasileñas, el Canadá ofrece las siguientes respuestas.

49. En primer lugar, los bancos comerciales que participaron en la operación eran efectivamente siete. En una operación sindicada como la transacción de Kendell, se invita a participar a muchos bancos. Cuando la EDC preparó su estrategia de precios, sabía que había cuatro bancos participantes. Posteriormente se sumaron al sindicato otros tres. En su respuesta a la pregunta 11, el Canadá enumeró los siete bancos, pero, sin darse cuenta, declaró que eran cinco.

50. En segundo lugar, el Brasil impugna la exactitud de la afirmación del Canadá de que la EDC participó compartiendo el riesgo por igual. La EDC participó sobre lo que se denomina una base "pari passu". Esto significa que estaba igualmente expuesta al riesgo de falta de pago de su préstamo y que participo en el préstamo en las mismas condiciones y modalidades que los demás prestamistas comerciales. La EDC fue responsable del [] por ciento del préstamo proporcionado y no del [] por ciento.

51. En tercer lugar, las comparaciones que intenta efectuar el Brasil entre otros márgenes y los ofrecidos a Kendell no son pertinentes, dado que hay pruebas de que la financiación ofrecida por la EDC a Kendell lo fue en condiciones no más favorables que las que ésta podía obtener en el mercado. Esto es muy interesante, habida cuenta de la alegación formulada está mañana por el Brasil acerca de los márgenes de mercado apropiados. De hecho, Kendell completó recientemente una segunda ronda de financiación de otras [] aeronaves CRJ-200. Esta financiación fue ofrecida por un grupo de cuatro bancos comerciales. Según una noticia aparecida en el Airfinance Journal (Prueba documental CDA-66), estos bancos fijaron para el tramo prioritario de la deuda de Kendell un precio igual al LIBOR más 70 puntos básicos. Esto quiere decir que el precio se situó [] puntos básicos por debajo del ofrecido en la financiación en que participó la EDC. Si se examinan las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-66, puede verse, que, en particular en la última, se afirma que el margen de mercado para la financiación de Kendell debía ser de [] puntos básicos. Esto pone gravemente en duda la fiabilidad de las hipótesis y los datos contenidos en las nuevas Pruebas documentales del Brasil. Este país no puede negar lo que Kendell pudo obtener en el mercado. Parece sugerir que los bancos comerciales se equivocan cuando sus precios son distintos de lo que el Brasil cree que deberían ser.

52. El Brasil afirma también sin ninguna base que en las condiciones establecidas para la primera transacción de Kendell "influyó la participación de la EDC". La participación de la EDC no tuvo influencia alguna en las condiciones, como lo demuestra el hecho de que la segunda financiación facilitada a Kendell, en la que no participó la EDC, fue ofrecida a un precio más bajo.

53. Hay un punto esencial que sigue siendo cierto tanto en el caso de las transacciones de Kendell y ASA como en el de todas las demás transacciones de la Cuenta Mercantil que el Brasil ha mencionado en sus comunicaciones: en ningún caso ha podido el Brasil establecer la presunción *prima facie* de que la financiación de la Cuenta Mercantil se proporciona en condiciones más favorables que las que el receptor puede obtener en el mercado. Esto quiere decir que el Brasil no ha demostrado, en ningún caso, la existencia de un beneficio. El Grupo Especial debe desestimar estas alegaciones formuladas contra la "aplicación", sean cuales fueren.

B. EL BRASIL NO HA DEMOSTRADO QUE CUALQUIERA DE LAS TRANSACCIONES DE IQ IMPLIQUE UNA SUBVENCIÓN A LA EXPORTACIÓN PROHIBIDA

54. La impugnación por el Brasil de la "aplicación" de Investissement-Québec parece estar limitada a la afirmación de que IQ ha proporcionado, en transacciones concretas, garantías que, según alega, constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. Sin embargo, el Brasil no ha demostrado que cualquiera de estas transacciones otorgara un beneficio o estuviera supeditada a los resultados de exportación.

1. La asistencia de IQ no otorga un beneficio

55. Los argumentos y las pruebas presentados por el Canadá en respuesta a la pregunta 47 del Grupo Especial demuestran claramente que IQ cobra comisiones de mercado por sus garantías. El Brasil no ha demostrado, en ningún momento de esta diferencia, que exista un beneficio en el caso de cualquier transacción de IQ. Por lo tanto, los argumentos formulados por el Brasil contra la "aplicación" no pueden prosperar.

2. La asistencia de IQ no está supeditada a los resultados de exportación

56. Incluso si el Grupo Especial aceptara el argumento carente de base del Brasil según el cual IQ ha concedido subvenciones en transacciones concretas, las alegaciones del Brasil no prosperarían porque este país no ha demostrado que la prestación de asistencia por IQ esté supeditada a los resultados de exportación. El Brasil no ha hallado ningún instrumento legal que demuestre la

supeditación a la exportación de la asistencia de IQ. Tampoco ha presentado pruebas que establezcan que esa asistencia está supeditada *de facto* a los resultados de exportación.

57. Ni la Ley relativa a IQ ni ninguno de los decretos pertinentes demuestran que las diversas formas de asistencia financiera proporcionadas por IQ llevan consigo un elemento de supeditación a los resultados de exportación. Por consiguiente, la supeditación a los resultados de exportación no puede demostrarse sobre la base de los términos utilizados en los instrumentos legales pertinentes. El Brasil tampoco ha presentado ninguna prueba de que los resultados de exportación fueran una condición para el suministro de asistencia en ninguna transacción de IQ.

58. El principal argumento del Brasil para demostrar que la asistencia prestada por IQ está supeditada a los resultados de exportación parece ser que este país "sospecha" que existe una versión más reciente de los "critères d'évaluation" aplicados por IQ para autorizar la concesión de garantías, versión que demostraría que el apoyo proporcionado por IQ está supeditado a los resultados de exportación. El hecho de que el Brasil se haya visto obligado a solicitar al Grupo Especial que pida información adicional al Canadá sobre esta cuestión indica que este país es consciente de que no puede demostrar que existe supeditación *de jure* a los resultados de exportación sobre la base de los "critères d'évaluation" y los instrumentos legales. Como dijo el Canadá en su respuesta a la pregunta 42 del Grupo Especial, no hay una versión actualizada de los "critères d'évaluation" ni existen otras directrices. Está claro que, según la ley, los resultados de exportación no son un criterio que pueda tener en cuenta IQ cuando proporciona garantías.

59. Por último, en su comunicación de réplica, el Brasil alega (por primera vez) que las garantías de IQ están también supeditadas *de facto* a los resultados de exportación. El único argumento con el que el Brasil apoya su alegación es que el Canadá sabe que su mercado interno no puede absorber la producción de aeronaves de transporte regional de Bombardier y que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero para automóviles* estableció que "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".[4]

60. La referencia del Brasil a las constataciones del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero* es inexacta y está tomada fuera de contexto. El Brasil da a entender incorrectamente que el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Australia - Cuero* consideró que el hecho de que un Miembro supiera que su mercado no podía absorber una producción interna subvencionada bastaba para demostrar la supeditación *de facto* a los resultados de exportación. En realidad, en el asunto *Australia - Cuero*, la subvención estaba condicionada en parte a objetivos consistentes en resultados en materia de ventas. Dado que el Gobierno australiano sabía que el receptor de la subvención tendría que mantener o aumentar sus ventas de exportación a fin de alcanzar esos objetivos consistentes en resultados en materia de ventas, el Grupo Especial consideró que, de hecho, los objetivos consistentes en resultados en materia de ventas eran objetivos consistentes en resultados en materia de exportación. Estas circunstancias concretas del asunto llevaron al Grupo Especial a constatar que existían, de hecho, estrechos vínculos entre las exportaciones previstas y la concesión de las subvenciones.[5]

61. Además, el Brasil no ha aplicado el criterio establecido en el asunto *Canadá - Aeronaves I* con objeto de determinar si una subvención está supeditada, *de facto*, a los resultados de exportación. En el asunto *Canadá - Aeronaves I*, el Órgano de Apelación estableció que, para que una subvención esté supeditada *de facto* a los resultados de exportación, debe estar "vinculada a" esos resultados. El

[4] Segunda comunicación del Brasil, 13 de julio de 2001, párrafo 149.

[5] *Australia - Cuero*, informe del Grupo Especial, párrafo 9.67.

Órgano de Apelación constató que el sentido corriente de la expresión "vinculada a" implica necesariamente una relación de "condicionalidad o dependencia" entre la concesión de la subvención y los resultados de exportación. El Órgano de Apelación declaró expresamente en el párrafo 171 de su informe que no basta que el reclamante demuestre "únicamente que el gobierno que otorgó la subvención previó que daría lugar a exportaciones".

62. El Órgano de Apelación constató también que la nota 4 del Acuerdo SMC impide a un grupo especial constatar la supeditación *de facto* a los resultados de exportación por la única razón de que la subvención "sea otorgada a empresas que exporten".[6] Parece que el Brasil ha optado por ignorar el criterio aplicado por el Órgano de Apelación porque su único argumento sigue siendo el "conocimiento" por el Canadá de la tendencia a la exportación del sector de las aeronaves de transporte regional. Es evidente, que esto no basta para demostrar la supeditación *de facto* a los resultados de exportación. El Brasil no ha presentado ninguna otra prueba que demuestre que el suministro de garantías por IQ está condicionado por los resultados de exportación o depende de ellos. Por lo tanto, su argumento sobre la supeditación *de facto* tampoco puede prosperar.

C. EL BRASIL NO HA DEMOSTRADO QUE LA TRANSACCIÓN DE AIR WISCONSIN IMPLICARA UNA SUBVENCIÓN PROHIBIDA

1. La oferta hecha por el Canadá sobre la base de la igualación en respuesta a la oferta del Brasil a Air Wisconsin es compatible con el Acuerdo SMC

63. El Canadá considera que la oferta de Embraer implicaba apoyo del Gobierno brasileño e incluso que no podría haberse hecho sin ese apoyo. La transacción de Air Wisconsin es compatible con las obligaciones que impone al Canadá el Acuerdo SMC porque el Canadá se ha limitado a igualar la oferta del Brasil de manera compatible con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. Por lo tanto, la oferta del Canadá puede acogerse al "refugio" del segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC.

64. Si, no obstante, como sostiene el Brasil, Air Wisconsin podía obtener crédito comercial en las condiciones ofrecidas por Embraer, estas condiciones, por definición, podían obtenerse en el mercado. La oferta del Canadá se realizó en condiciones no más favorables que las que Embraer se ofreció a conseguir y, por lo tanto, no más favorables que las que Air Wisconsin podía obtener en el mercado. Por consiguiente, la oferta del Canadá no otorgaría un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC.

65. []. Aunque el Canadá no cree que la segunda posibilidad fuera plausible, el Brasil no puede alegar ambas cosas a la vez. No puede aducir que la oferta de Embraer no implicaba apoyo oficial del Brasil y, al mismo tiempo, aducir que Air Wisconsin no podía obtener en el mercado las modalidades y condiciones ofrecidas por Embraer.

i) El Acuerdo SMC permite la oferta hecha por el Canadá sobre la base de la igualación en respuesta a la oferta del Brasil a Air Wisconsin

66. En su comunicación de réplica y en su respuesta a la pregunta 52 del Grupo Especial, el Brasil formuló tres argumentos relativos a las razones por las que la oferta del Canadá a Air Wisconsin basada en la igualación es incompatible con el Acuerdo SMC. El primer argumento del Brasil es que su oferta a Air Wisconsin no implicó apoyo oficial brasileño. En segundo lugar, el Brasil aduce que, si existía apoyo oficial brasileño, la oferta del Canadá era más favorable que la del Brasil. En tercer lugar, el Brasil alega que la igualación no está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. El Canadá refutó estos tres

[6] WT/DS70/AB/R, párrafo 173.

argumentos en anteriores comunicaciones. Las observaciones que formulará hoy se centrarán en las inconsistencias y la falta de lógica de los argumentos del Brasil.

a) La oferta de Embraer a Air Wisconsin implicaba apoyo oficial del Brasil

67. Por lo que se refiere al primer argumento del Brasil, este país alega que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no implicaba apoyo oficial brasileño. Como mínimo, el Brasil o Embraer incitó a Air Wisconsin a creer que se proporcionaría ese tipo de apoyo. El Canadá sugiere que la única conclusión razonable que se puede inferir es que la oferta de Embraer a Air Wisconsin implicaba apoyo oficial del Brasil.

68. No es digno de crédito que [].

69. Como ella misma lo ha admitido, Embraer sigue dependiendo considerablemente del apoyo oficial del Brasil. Según Embraer, sin el apoyo oficial brasileño, la "competitividad en materia de costos" de Embraer podría disminuir. El apoyo oficial brasileño tiene y tendrá en el futuro importantes efectos para Embraer.[7] Embraer no podría haber hecho su oferta sin el apoyo oficial del Brasil.

b) La oferta del Canadá se hizo sobre la base de la igualación

70. El segundo argumento del Brasil es que, si había apoyo oficial del Brasil, la oferta del Canadá era más favorable que la brasileña. En su respuesta a la pregunta 46 del Grupo Especial, el Canadá explicó que su oferta de financiación a Air Wisconsin se basó en una igualación no idéntica y no fue más favorable que la oferta del Brasil. El Acuerdo de la OCDE permite la igualación no idéntica, tanto porque la información de que dispone el participante que iguala sobre la oferta que desea igualar puede ser imperfecta como porque los diversos organismos de crédito a la exportación utilizan instrumentos distintos para proporcionar sus créditos.

71. El Brasil intenta negar el hecho de que la oferta del Canadá no fue más favorable que la brasileña, excluyendo de la comparación un "elemento especial" de su oferta que, según alega, no está relacionado con la financiación.[8] Sin embargo, este "elemento especial" sí está relacionado con la financiación. En la carta del Brasil al Grupo Especial de 25 de junio, [] ese [].

72. El Brasil formula un argumento secundario, según el cual el Canadá no cumplió lo dispuesto en el artículo 53 del Acuerdo de la OCDE. El Canadá actuó con la debida diligencia e igualó la oferta brasileña de buena fe.

73. En la respuesta del Canadá a la pregunta 46 del Grupo Especial se hacía referencia a los esfuerzos que hubo que realizar con la debida diligencia para lograr que la oferta de financiación canadiense igualara la del Brasil. Como lo demuestra el pliego de condiciones de Embraer, esos esfuerzos tuvieron éxito. La debida diligencia del Canadá implicó, entre otras cosas, una extensa conversación con funcionarios de Air Wisconsin. De las respuestas de Air Wisconsin, el Canadá dedujo que la oferta de Embraer implicaba apoyo del Gobierno brasileño a la financiación de las exportaciones [].

74. Las respuestas de Air Wisconsin también corroboraron anteriores declaraciones de funcionarios brasileños, entre ellos del entonces Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, Luiz Felipe Lampreia, que afirmó, refiriéndose al PROEX: "para nosotros, el tipo de interés es el tipo

[7] Estados financieros de Embraer correspondientes a 1998-2000, nota 32 (Prueba documental CDA-57).

[8] Segunda comunicación del Brasil, párrafo 91, y respuesta del Brasil a la pregunta 52 del Grupo Especial, último párrafo.

de la OCDE, la cobertura es el 100 por ciento y no hay límites a la longitud de los plazos".[9] Aunque ya no es Ministro de Relaciones Exteriores, el Sr. Lampreia es ahora miembro del Consejo de Administración de Embraer. Es uno de los dos representantes del Gobierno brasileño que pertenecen a ese Consejo.[10]

c) La igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE

75. El tercer argumento del Brasil es que la igualación no está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. El Brasil remite al Grupo Especial a su respuesta a la pregunta 36 de éste. En la respuesta del Brasil a la pregunta 36 no se tratan los argumentos formulados por el Canadá. El Canadá ha demostrado en repetidas ocasiones que:

- la igualación está específicamente "permitida" por las disposiciones del Acuerdo de la OCDE y está en conformidad con éstas;

- las disposiciones sustantivas del Acuerdo de la OCDE que determinan qué tipos de interés están permitidos e influyen en lo que serán el tipo de interés y la cuantía de los intereses en una transacción determinada, excluidas las prescripciones de procedimiento que, por su propia naturaleza, no puede cumplir un no participante, son lógicamente "disposiciones relativas al tipo de interés". La igualación proporciona otro posible método permitido para determinar un tipo de interés y es compatible con el Acuerdo. Por lo tanto, la igualación es una de las "disposiciones relativas al tipo de interés";

- por consiguiente, la igualación está en "conformidad" con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE;

- la igualación es compatible con el objeto y fin del Acuerdo SMC; y

- la aplicación de la igualación no implica que los Miembros de la OMC que son participantes en el Acuerdo de la OCDE reciban un trato *de facto* más favorable que los Miembros de la OMC no participantes porque todos los Miembros de la OMC pueden recurrir a la igualación.[11]

76. Para concluir, la oferta de Embraer a Air Wisconsin implicaba apoyo oficial brasileño. La oferta del Canadá se hizo sobre la base de la igualación y no fue más favorable que la oferta del Brasil a Air Wisconsin. Además, la oferta del Canadá se hizo de buena fe y sobre la base de la debida diligencia razonable en respuesta de la oferta hecha por el Brasil a Air Wisconsin. Por último, la igualación está en conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. Por lo tanto, puesto que el Canadá se limita a igualar la oferta del Brasil en forma compatible con las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE, la oferta del Canadá puede acogerse al "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC.

[9] Prueba documental CDA-6.

[10] Prueba documental CDA-67, páginas 66 y 73.

[11] Primera comunicación del Canadá, párrafos 51 a 60; declaración oral pronunciada por el Canadá el 27 de julio de 2001, párrafos 22 a 40; y comunicación de réplica del Canadá, párrafos 74 a 78.

ii) Si la oferta de Embraer no implicaba apoyo oficial del gobierno brasileño, la oferta del Canadá se hizo en condiciones no más favorables que las que Air Wisconsin podía obtener en el mercado

77. Por el contrario, si el Grupo Especial aceptara la posición brasileña de que Air Wisconsin podía obtener crédito comercial en las condiciones ofrecidas por Embraer sin participación del Gobierno del Brasil, esas condiciones, por definición, podrían obtenerse en el mercado. Correspondería al Brasil la carga de establecer la presunción *prima facie* de que la oferta del Canadá era más favorable que la oferta hecha por Embraer a Air Wisconsin. El Brasil no puede asumir esa carga. Como explicó el Canadá en su respuesta a la pregunta 46 del Grupo Especial, su oferta a Air Wisconsin no es más favorable que la que Embraer se ofreció a obtener según su pliego de condiciones. Por lo tanto, la oferta del Canadá se hizo en condiciones no más favorables que las que Air Wisconsin podía obtener en el mercado. Por consiguiente, la oferta del Canadá no otorgaría un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1 del Acuerdo SMC. Las alegaciones del Brasil no pueden prosperar.

V. CONCLUSIÓN

78. Señor Presidente, entre los abogados hay un viejo dicho, que sin duda conoce el asesor jurídico del Brasil: "Cuando los hechos estén en contra tuya, discute la ley; cuando la ley esté en contra tuya, discute los hechos; cuando tanto los hechos como la ley estén en contra tuya, da golpes sobre la mesa".

79. Como los hechos y la ley son muy poco propicios a sus alegaciones, el Brasil ha dado una buena cantidad de golpes sobre la mesa en esta diferencia. Sin embargo, a lo largo de sus comunicaciones, ha adoptado otras tácticas más merecedoras de la atención del Grupo Especial. Ha intentado eludir la carga de la prueba que le corresponde y ha ignorado y expuesto incorrectamente los hechos y la ley.

80. El Grupo Especial no debe permitirlo. Por ejemplo, no puede permitir que las alegaciones insuficientes del Brasil se mantengan. No puede permitir que el Brasil formule alegaciones abiertas y lo utilice como su fiscal. No puede permitir que el Brasil eluda el criterio bien arraigado que se aplica para demostrar la incompatibilidad de los programas "en sí mismos" ni que pretenda que los programas canadienses no son discrecionales. No puede permitir que el Brasil ignore el criterio aplicado por el Órgano de Apelación para determinar la existencia de un beneficio, aduciendo que todos los créditos a la exportación concedidos por un Gobierno son "en sí mismos" subvenciones a la exportación prohibidas o que las transacciones del Canadá son ilegales porque no están conformes con el Acuerdo de la OCDE. No puede permitir que el Brasil sostenga dos cosas que se excluyen en relación con la transacción de Air Wisconsin.

81. Señor Presidente, distinguidos miembros del Grupo Especial, el Brasil ha intentado eludir la carga de la prueba que le corresponde, los criterios jurídicos aplicables y los propios hechos, porque es evidente que, si se aplican las normas jurídicas adecuadas a los hechos de esta diferencia, ninguna de las alegaciones del Brasil puede mantenerse. Por consiguiente, el Canadá solicita respetuosamente que se desestimen todas las alegaciones del Brasil.

82. Les agradezco su paciencia y su atención.

ANEXO B-11

RESPUESTAS DEL CANADÁ A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(8 de agosto de 2001)

A continuación se facilitan las respuestas del Canadá a las preguntas formuladas por el Grupo Especial.

Preguntas formuladas a ambas partes

Pregunta 54

En una situación en la que existen varias transacciones comerciales con una diversidad de precios ¿cómo se determina el "precio de mercado"?

1. En la esfera de la financiación de aeronaves de transporte regional, es perfectamente posible que haya varias transacciones comerciales con una diversidad de precios. En algunas transacciones comerciales pueden intervenir el mismo prestatario o prestatarios similares. El precio que una institución financiera ofrecerá normalmente en cada caso dependerá de la manera en que evalúe una serie de variables, entre ellas la solvencia del comprador, la garantía, las dimensiones de la transacción, cualquier precedente relativo al mismo prestatario o a prestatarios similares, el plazo de la financiación, la relación crédito-valor y la existencia y la naturaleza de eventuales garantías de terceros, así como del interés de la institución en realizar esa operación comercial. Efectivamente, el Órgano de Apelación ha reconocido que "el tipo de interés comercial con respecto a un préstamo en determinada moneda varía según el plazo de vencimiento así como según la solvencia del prestatario".[1] Por lo que se refiere a la solvencia de un comprador, a falta de una referencia pública, una institución financiera utilizará otros instrumentos de evaluación a fin de establecer una referencia comercialmente sólida para ese prestatario concreto.

2. El "precio de mercado" puede determinarse, por lo menos en parte, examinando lo que ha pagado recientemente en el mercado el prestatario de que se trata por *condiciones similares* y con una *garantía similar*. Las transacciones comerciales cuyas modalidades y condiciones o cuyas garantías son distintas o que han tenido lugar en otro período de tiempo son menos pertinentes. Debido a la serie de variables, probablemente no se podrá determinar con precisión un "precio de mercado" único. El examen de varias transacciones en las que las calificaciones crediticias, las condiciones y las garantías sean similares y que hayan tenido lugar a lo largo del período de tiempo inmediatamente anterior a la transacción en cuestión puede permitir identificar diversos precios que serán "de mercado". Por otra parte, distintas instituciones financieras comerciales pueden fijar precios algo diferentes para una transacción, incluso si las condiciones y la garantía son las mismas, entre otras cosas, según su familiaridad con el prestatario, la garantía y/o el sector. Si esto no fuera así, no habría un "mercado".

[1] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafo 182 [en adelante, "*Canadá - Aeronaves I*, informe del Órgano de Apelación"].

Pregunta 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.

1. []. No existe absolutamente ninguna prueba que apoye esta especulación. Además, abogan en contra de las especulaciones no demostradas del Brasil los siguientes puntos:

2. [];

3. La reciente presentación por Embraer a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos del formulario 20-F, en la que se declaró que Embraer no proporciona directamente financiación a sus clientes (Prueba documental CDA-69); y

4. Lo dicho por el propio representante del Brasil, Sr. Azevedo, que reconoció en la segunda reunión de las partes que los fabricantes de aeronaves no recurren habitualmente a esas tácticas debido al riesgo de que clientes posteriores soliciten rebajas similares.

5. Como explica el Canadá en su respuesta a la pregunta 67 del Grupo Especial, *todas* las pruebas relativas a la oferta de Embraer indican que implicaba apoyo del Gobierno brasileño y [].

6. No obstante, como cuestión hipotética, una transacción comercial realizada con pérdidas a corto plazo por razones comerciales a largo plazo debería considerarse una transacción "de mercado". Aunque influyera en la oferta comercial una determinada estrategia de precios o de comercialización, ello no cambia el hecho de que una entidad comercial privada estaría dispuesta a efectuar una oferta de financiación en esas condiciones al receptor. En este sentido, las modalidades y condiciones de la financiación serían modalidades y condiciones que el receptor podía obtener en el "mercado".

Pregunta 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 eran comparables.

1. A continuación se comparan los elementos que el Canadá considera "importantes" y que figuran tanto en la oferta canadiense como en la brasileña. Sin embargo, hay también numerosos elementos, algunos de los cuales pueden considerarse "importantes", que no se han previsto en la oferta de Embraer. Aunque razonablemente se esperaría que Embraer hubiera previsto por lo menos algunos de estos elementos, como en la oferta de Embraer no hay ninguna referencia expresa a ellos, no es posible compararlos.

1. <u>Número de aeronaves</u>

En la oferta del Canadá se prevé apoyo [] para [].

En la oferta de Embraer se prevé apoyo para [].

En el arbitraje realizado de conformidad con el párrafo 6 del artículo 22 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, los árbitros presupusieron un tipo de conversión de las opciones en pedidos en firme del [].[2] Si se aplica el mismo tipo de conversión a [].

2. Cantidad financiada

En la oferta del Canadá se prevé la financiación de hasta el [] aeronaves.

En la oferta del Brasil se prevé [].

3. Plazo de reembolso

El Canadá ofreció un plazo de reembolso de [], con una duración media máxima de [].

En el caso de [].

4. Tipo de interés

El Canadá ofreció un tipo de interés igual al [] aplicable en el momento de la entrega de cada aeronave.

[]

5. Comisión por concepto de administración

En la oferta del Canadá se prevé el pago de una comisión inicial por concepto de administración igual al [] por ciento de la cantidad financiada, abonable en el momento de la financiación de cada aeronave.

[]

6. Garantía

En la oferta del Canadá se exige, entre otras cosas, una primera garantía formalizada sobre la aeronave y la cesión de los seguros y las garantías de los fabricantes.

[]

Es razonable suponer que, si la venta de Embraer se hubiera materializado, se habrían incorporado a los acuerdos definitivos sobre los préstamos disposiciones de este tipo, que habrían sido comparables a las incluidas en la oferta del Canadá. No obstante, la falta de una o varias de estas disposiciones en la oferta de Embraer la habría hecho más favorable para Air Wisconsin.

7. Otro apoyo a la financiación

[]

Sobre la base de lo anterior y suponiendo que Embraer habría previsto, en último término, condiciones tan restrictivas, por lo menos, como las ofrecidas por el Canadá en el caso de las disposiciones no mencionadas expresamente en su oferta, el Canadá llega a la conclusión de que su

[2] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Brasil al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 2 del Acuerdo SMC*, Decisión de los Árbitros, WT/DS46/ARB, adoptado el 12 de diciembre de 2000, párrafo 3.79.

oferta de financiación no era más favorable para Air Wisconsin que la de Embraer. Esta es también la opinión del comprador, como se ha confirmado de nuevo en la carta de Air Wisconsin de 7 de agosto de 2001 (Prueba documental CDA-68).

Preguntas formuladas al Canadá

Pregunta 63

¿Cuál es la naturaleza jurídica del Credit Risk Policy Manual (Manual de políticas sobre riesgos crediticios) de la EDC (Prueba documental CDA-48)? ¿Es jurídicamente vinculante para la EDC?

1. El Manual de políticas sobre riesgos crediticios de la EDC es un conjunto de políticas para la gestión de los riesgos crediticios elaborado con la ayuda de Oliver, Wyman & Co., una firma de consultores en materia de gestión especializados en el sector bancario, inclusive en la gestión activa de carteras y la fijación de precios para los activos crediticios. El Manual se elaboró como parte del examen constante de los procedimientos y sistemas que lleva a cabo la EDC para mejorar la administración y evaluación de los riesgos crediticios en el marco de sus programas de obligaciones eventuales y préstamos. Representa los diversos componentes de la estructura de gestión de riesgos de la EDC para las transacciones que tienen lugar en el marco de estos programas y es parte del compromiso asumido por la EDC de asegurarse de que sus políticas de evaluación de los riesgos crediticios derivados de las transacciones propuestas y la gestión de su cartera de transacciones reflejen las mejores prácticas pertinentes existentes en el sector privado y el sector público.

2. Como la EDC es una empresa de la Corona autodirigida y autónoma, sus prácticas de funcionamiento y las políticas al respecto son responsabilidad de su Consejo de Administración. El Manual de políticas sobre riesgos crediticios fue aprobado por ese Consejo pero no tiene carácter legislativo y, por consiguiente, no es vinculante para la EDC como lo sería una medida legislativa. No obstante, cualquier transacción de la EDC comprendida en el ámbito de las facultades delegadas en la dirección de la EDC que se aparte de las políticas contenidas en el Manual no estará debidamente autorizada a menos que tenga lugar de conformidad con una excepción a la política pertinente (aprobada por el Consejo de Administración) o a menos que el propio Consejo la apruebe.

Pregunta 64

¿Cuál es la naturaleza jurídica de la Government Response to the Standing Committee on Foreign Affairs and International Trade (Respuesta del Gobierno al Comité permanente de asuntos exteriores y comercio internacional) (Prueba documental BRA-28)? ¿Es jurídicamente vinculante para la EDC?

1. En el artículo 25 de la *Ley de Desarrollo de las Exportaciones* (la "Ley"), se dispone que el Ministro de Comercio Internacional (el "Ministro") se encargará de que se realice periódicamente un examen de las disposiciones y la aplicación de la Ley. El primero de estos exámenes se inició en 1998. Los exámenes posteriores se efectuarán cada 10 años. El informe sobre el examen se presentó al Parlamento del Canadá y fue remitido a un comité permanente de la Cámara de los Comunes (el Comité permanente de asuntos exteriores y comercio internacional - "SCFAIT"). El SCFAIT formuló varias recomendaciones cuando informó a la Cámara de los Comunes. La Respuesta del Gobierno al informe del SCFAIT (Prueba documental BRA-28) es el informe del Gobierno a la Cámara de los Comunes acerca de las medidas legislativas y no legislativas que se están adoptando en respuesta al informe y las recomendaciones del SCFAIT. Estas medidas están en curso.

2. La Respuesta del Gobierno no es jurídicamente vinculante para la EDC. Sin embargo, las medidas legislativas (modificaciones de la Ley propuestas) sí lo serán cuando se promulguen. Además, por lo que se refiere a las medidas no legislativas, el Ministro dispone de instrumentos

(como la publicación de directrices o la aprobación del plan empresarial anual de la EDC) mediante los cuales puede legalmente ordenar a la EDC que actúe de conformidad con las medidas no legislativas que el Ministro considere necesarias y apropiadas.

Pregunta 65

Con referencia a la Prueba documental CDA-66, ¿qué es una "carta de conocimiento"?

1. La Prueba documental CDA-66 es un artículo publicado sobre la segunda transacción de Kendell en la que, como se ha declarado anteriormente, no participó la EDC. Por lo tanto, el Canadá no puede formular observaciones sobre la carta concreta a que se hace referencia en ese artículo, pero puede facilitar las siguientes definiciones:

> LETTER OF AWARENESS (CARTA DE CONOCIMIENTO)
>
> Una carta formal escrita por una empresa matriz a un prestamista, en la que ésta reconoce su relación con otra empresa de su grupo y su conocimiento de un préstamo que se está haciendo a esa empresa. Es la forma más débil de una carta de seguridades.[3]
>
> LETTER OF COMFORT (CARTA DE SEGURIDADES)
>
> Una carta enviada a un banco por la empresa matriz de una filial que está intentando obtener un préstamo de ese banco. En la carta no se garantiza el reembolso del préstamo en proyecto pero se ofrece al banco la seguridad de saber que la filial ha informado a la empresa matriz de su intención de tomar el préstamo; la empresa matriz apoya también habitualmente la solicitud, asegurando, por lo menos, que su intención es que la filial siga desarrollando sus actividades y que notificará al banco cualquier cambio de propiedad pertinente. Véase también letter of awareness.[4]

Pregunta 66

¿Se ha adaptado el programa LA Encore utilizado por la EDC a las necesidades específicas de ésta o es idéntico al programa que utilizan el Lloyds Bank, el Barclays Bank y ABN-Amro?

1. FAMAS/- LA Encore es un programa informático de análisis empresarial elaborado por una empresa de contadores públicos autorizados y de análisis de sistemas como instrumento para analizar el riesgo financiero y comparar, en términos generales, los riesgos financieros que representan distintas empresas. Cuanto mayor es la base de datos de las empresas, más coherente es la calificación con las de otras empresas del sector. Como ha señalado anteriormente el Canadá, FAMAS/LA Encore es ahora propiedad de Moody's Risk Management Services, uno de los dos organismos de calificación crediticia mayores del mundo. (Debido a ello, se ha cambiado el nombre del programa LA Encore, que ahora se llama Moody's Risk Advisor, o MRA).

2. Una de las finalidades de la utilización de un instrumento de este tipo es obtener, para las empresas que no tienen una calificación pública procedente de un organismo de calificación, calificaciones que sean coherentes con las proporcionadas por esos organismos.

---

[3] *A Dictionary of Accounting* (Oxford: University Press, 1999) ("Letter of Awareness"), disponible en línea en www.xrefer.com (Prueba documental CDA-70).

[4] *A Dictionary of Accounting* (Oxford: Oxford University Press, 1999) ("Letter of Comfort"), disponible en línea en www.xrefer.com (Prueba documental CDA-71).

3. Los organismos de calificación, como Moody's y Standard and Poor's, proporcionan calificaciones a petición de las empresas calificadas. La empresa debe pagar para obtener su calificación. Las empresas están dispuestas a hacer ese gasto cuando tienen intención de intentar obtener financiación en los mercados de valores públicos. El hecho de que una empresa no tenga una calificación pública no es necesariamente una indicación de una debilidad o un defecto financiero ni tampoco del tamaño de la empresa; indica sencillamente que ésta no necesita financiación mediante valores públicos. Un prestamista debe tener otro posible método de evaluar el riesgo financiero que representan las empresas no calificadas que intentan obtener su financiación.

4. Moody's se encarga del mantenimiento del sistema de cada usuario para garantizar la coherencia de éste con las calificaciones públicas que él publica. Moody's permite que LA Encore se adapte al cliente utilizando instrumentos que permiten determinar o reflejar las prácticas de una organización en la esfera del crédito, sus directrices en materia de políticas o su enfoque de las calificaciones internas basado en sus propias preferencias en lo que se refiere a los préstamos y en su propia cartera de préstamos.

5. La EDC ha utilizado los elementos de adaptación al cliente de LA Encore para reflejar sus propias metodologías sobre el riesgo empresarial. Esta rectificación de determinadas ponderaciones se ha realizado para garantizar que todas las calificaciones otorgadas por la EDC tengan en cuenta una base de datos sobre las calificaciones corrientes de las obligaciones preferentes no garantizadas de más de 900 valores industriales calificados por S&P. Esto permite a la EDC ajustar sus propias calificaciones internas a estas referencias externas de mercado. Las metodologías de la EDC para la calificación de los riesgos, que incluyen la mencionada rectificación, han sido examinadas, en el contexto del marco de gestión de los riesgos crediticios de la EDC[5], por Erisk, una empresa exterior de gestión de riesgos. Erisk ha considerado que estas metodologías están de acuerdo con la práctica industrial normal.

6. El Canadá no puede formular observaciones sobre la adaptación a sus propias necesidades que pueden haber llevado a cabo otras instituciones financieras que utilizan LA Encore. No obstante, el sistema que esas instituciones compraron al vendedor sería el mismo que compró la EDC.

7. El Canadá ha presentado como Prueba documental CDA-72 un folleto en el que se describe con mayor detalle el sistema LA Encore y como Prueba documental CDA-73, un informe sobre el Moody's Risk Advisor elaborado recientemente por Moody's a partir de sus investigaciones, en el que se trata concretamente la utilización de los sistemas expertos en el contexto de los créditos comerciales.

Pregunta 67

Con referencia al párrafo 5 de la declaración oral pronunciada por el Canadá el 31 de julio de 2001, sírvanse identificar las "pruebas convincentes" del apoyo del Gobierno brasileño a las ofertas hechas por Embraer a Air Wisconsin.

1. []

2. []

3. Sin embargo, sencillamente no es digno de crédito que [].

4. Además del propio pliego de condiciones, las pruebas de que la oferta de Embraer se basaba en apoyo del Gobierno brasileño son las siguientes:

[5] Véase la Prueba documental CDA-48, página 16.

- La declaración y el informe sobre el contacto [] (Prueba documental confidencial CDA-1), que consisten en una declaración y un [], esta Prueba documental demuestra que, en el momento en que se hizo la oferta de Embraer, Air Wisconsin entendió que implicaba apoyo del Gobierno brasileño.

- Otra carta facilitada por Air Wisconsin (Prueba documental CDA-68), en la que se declara que "[]".

- Ofertas similares de apoyo oficial hechas por el Brasil aproximadamente en la misma época, en el contexto de campañas para la venta de aeronaves de transporte regional a SA Airlink, una línea aérea sudafricana, y a Japan Air Systems.[6]

- []. El CIRR es el tipo establecido en el Acuerdo de la OCDE para el apoyo oficial. No es un tipo que se utilice habitualmente en las ofertas comerciales, que usan referencias como los tipos de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos o el LIBOR, más un margen para reflejar el riesgo crediticio. En una transacción financiada comercialmente, las negociaciones con el comprador se centrarían en el margen hasta que se llegara a un acuerdo sobre un margen apropiado.

- En el momento en que Embraer hizo su oferta, la posición del Brasil era que sólo las ofertas de financiación apoyadas a través del PROEX cuyo tipo no superara el CIRR serían compatibles con el artículo 3 del Acuerdo SMC, cumplieran o no lo prescrito en las demás disposiciones "relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE. Por ejemplo, el Sr. Lampreia, entonces Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, que ahora forma parte del Consejo de Administración de Embraer[7], declaró en relación con el PROEX, que "para nosotros, el tipo de interés es el tipo de interés de la OCDE, la cobertura es el 100 por ciento y no hay límites a la longitud de los plazos".[8] [].

- De la nota 32 de los estados financieros más recientes de Embraer (Prueba documental CDA-57) se desprende claramente que Embraer continúa basándose en gran medida en el apoyo del Gobierno brasileño. Según Embraer, sin el apoyo del Gobierno brasileño, la "competitividad en materia de costos" de Embraer podría disminuir. En la misma nota 32 se hace referencia al hecho de que en los pagos del PROEX, el tipo de interés efectivo se reduce al "tipo de interés comercial de referencia", es decir al CIRR.

- En respuesta a una pregunta formulada por el Grupo Especial en el procedimiento relativo al PROEX III, el Brasil declaró que:

  Ningún fabricante de aeronaves en el mundo dice a las compañías aéreas "Este es el precio. Paguen al contado o pidan dinero prestado a un banco". La costumbre en el sector, establecida mucho antes de que el Brasil empezara a producir aeronaves, es que los fabricantes ofrezcan un conjunto de medidas financieras para sus ventas, que

[6] Pruebas documentales confidenciales CDA-4 y CDA-5.

[7] Embraer, formulario 20-F presentado a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos, página 66 (Prueba documental CDA-67).

[8] M. L. Abbott, "Parceria da Bombardier no país não altera negociação com Canadá" ("La participación de Bombardier en el país no altera las negociaciones con el Canadá"), *Valor Econômico* (30 de octubre de 2000) (Prueba documental CDA-6).

> generalmente incluye *alguna forma de apoyo gubernamental oficial* a los créditos a la exportación. … Con los pagos PROEX Embraer puede evitar una desventaja competitiva *en el mercado* porque le permiten ofrecer financiación *al tipo CIRR y a los tipos del mercado.* …[9] [sin cursivas en el original]

5. El Brasil no ha explicado por qué la oferta de Embraer a Air Wisconsin habría sido distinta de la práctica que describió en el marco del procedimiento relativo al PROEX III.

6. El Brasil ha afirmado que Embraer pudo hacer la oferta a Air Wisconsin "por su propia cuenta" y ha especulado que []. El Brasil no ha ofrecido ninguna prueba de esta afirmación ni ha explicado cuál podía haber sido la ventaja a largo plazo. Por el contrario, el 31 de julio, el representante del Brasil en la segunda reunión de las partes reconoció que los fabricantes de aeronaves no ofrecen habitualmente grandes rebajas debido al riesgo de que clientes posteriores exijan rebajas similares.

7. Lo que es más importante, la presentación del formulario 20-F de Embraer a la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos el 2 de julio de 2001 va totalmente en contra de la sugerencia del Brasil de que [] la oferta hecha a []. Al presentar este formulario, Embraer declara:

> No facilitamos financiación directa a nuestros clientes. Les ayudamos a obtener acuerdos de financiación de distintas fuentes, por ejemplo acuerdos de arrendamiento financiero o en el marco del programa BNDES-*exim*. Además, ayudamos a nuestros clientes a cumplir los requisitos para beneficiarse del programa PROEX.[10]

8. []. De acuerdo con su presentación a la Comisión, Embraer sí obtiene este tipo de apoyo, a través de los créditos BNDES-*exim* y/o del PROEX.

9. Apoyan esta conclusión la carta de Air Wisconsin, [], las prácticas del Brasil en otras transacciones que tuvieron lugar en la misma época, [], que están de acuerdo con la posición asumida en aquellos momentos por el Brasil en relación con las condiciones del apoyo oficial, las declaraciones de Embraer en su presentación a la Comisión de Bolsa y Valores acerca de su dependencia del apoyo del Gobierno brasileño y una declaración similar hecha en el marco del procedimiento relativo al PROEX III, en la que el Brasil describió cómo Embraer realiza por lo general sus operaciones con "alguna forma de apoyo gubernamental oficial a los créditos a la exportación".

10. En cambio, el Brasil no ha presentado ninguna prueba que confirme sus especulaciones de que [], y están en contra de esa sugerencia, entre otras cosas, la carta de Air Wisconsin y las propias declaraciones de Embraer a la Comisión de Bolsa y Valores. La única conclusión razonable a que se puede llegar a partir de las pruebas presentadas al Grupo Especial es que la oferta de Embraer implicaba apoyo del Gobierno brasileño.

Pregunta 68

El artículo 25 de la Ley relativa a IQ hace referencia a las actividades de "exportación". ¿Se define el término "exportación" en la Ley relativa a IQ o en algún otro instrumento legislativo? En caso afirmativo, sírvanse facilitar el material pertinente. ¿Se refiere el término

---

[9] Véase la respuesta del Brasil a la pregunta 4 formulada por el Grupo Especial en el asunto *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW2, aún no adoptado, página B-57.

[10] Prueba documental CDA-69, página 34.

"exportación" a exportaciones fuera de Quebec, exportaciones fuera del Canadá o ambas cosas?

1. El término "exportación" no se define en la Ley relativa a IQ ni en ningún otro instrumento legislativo. Sin embargo, teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la Ley relativa a IQ, que está limitado al territorio de Quebec, IQ y los funcionarios de Quebec entienden que el término "exportación", tal como se utiliza en la Ley, hace referencia a las exportaciones fuera de Quebec, que pueden comprender exportaciones fuera del Canadá. Es compatible con esta interpretación el artículo 2 del Decreto 572-2000 (Prueba documental BRA-19), promulgado en aplicación de la Ley relativa a IQ, en el que se define la "exportación" como:

> "la vente de biens, la prestation de services et l'exécution de contrats à l'exterieur du Québec;" (la venta de bienes, la prestación de servicios y la ejecución de contratos fuera de Quebec).

2. Generalmente hablando, cuando se utiliza en la legislación de Quebec, el término "exportación" hace referencia a las exportaciones fuera de Quebec y no necesariamente fuera del Canadá. Por ejemplo, la *Loi sur l'exportation de l'électricité* (L.R.Q., c. E-23) no define la "exportación" pero se ha aplicado uniformemente a la exportación fuera de Quebec.

Pregunta 69

¿Podrían los Decretos 572-2000 y 841-2000 relativos a IQ aplicarse en principio a la financiación relacionada con las ventas de aeronaves de transporte regional de Bombardier?

1. El Decreto 841-2000 no podría aplicarse a la financiación de las aeronaves de transporte regional de Bombardier porque sólo se aplica a las pequeñas empresas. Bombardier no está incluida en esa categoría. El Decreto 572-2000 se aplica, en la mayor parte de los casos, a inversiones realizadas en Quebec. Sin embargo, una de sus disposiciones prevé la concesión de garantías de préstamos a compradores no pertenecientes a Quebec para la compra de bienes y servicios. Estas garantías de préstamos no pueden superar el 75 por ciento del contenido procedente de Quebec de los productos incluidos en la transacción. Teóricamente, esta disposición podría utilizarse para financiar la venta de aeronaves de transporte regional de Bombardier. No obstante, debido a la limitación en función del contenido procedente de Quebec y a otras restricciones, el Decreto 572-2000 no es adecuado para la financiación de ventas de aeronaves de transporte regional y nunca se ha utilizado con ese objeto.

Pregunta 70

El Canadá ha informado al Grupo Especial de que fabricantes de motores como Rolls-Royce, GE y Pratt & Whitney han proporcionado garantías de acciones. ¿Conoce el Canadá otros casos en los que se hayan proporcionado garantías de acciones en relación con transacciones referentes a aeronaves? Por ejemplo, ¿hay EETC acompañados por garantías de acciones? Si no existe un mercado para las garantías de acciones fuera de IQ y de los fabricantes de motores ¿cómo puede el Grupo Especial determinar si las garantías de acciones facilitadas por IQ otorgan o no un beneficio? ¿Es pertinente a este respecto el párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC?

i) ¿Conoce el Canadá otros casos en los que se hayan proporcionado garantías de acciones en relación con transacciones referentes a aeronaves?

1. Contrariamente a las alegaciones generales del Brasil, existen pruebas claras de la existencia de un mercado del sector privado para transferencias de riesgos similares a las garantías proporcionadas por IQ. IQ facilita "garantías de acciones" o "garantías de compensación" que cubren

el primer nivel de riesgo asumido por una institución financiera. Este nivel de riesgo se denomina habitualmente "riesgo de capital". De hecho, pueden obtenerse en el mercado instrumentos similares a las garantías de acciones de IQ.

2. Además, el Canadá señala que las cartas presentadas por el Brasil para apoyar su alegación de que tales garantías no serían económicas no tienen en cuenta las características específicas de los mecanismos utilizados por IQ, []. Estos mecanismos son esenciales para que las garantías proporcionadas por IQ sean económicas desde el punto de vista comercial.

3. La Prueba documental CDA-74 demuestra que Bombardier ha recurrido, de hecho, a alternativas del sector privado precisamente de la misma manera que a IQ. []

4. No sólo es esta transacción análoga por su estructura a las garantías proporcionadas por IQ []. El efecto de esto es reducir considerablemente el riesgo asumido por el asegurador (IQ).

5. En la Prueba documental CDA-75 puede apreciarse que los fabricantes de aeronaves pueden crear mecanismos de financiación innovadores centrados en el riesgo y la remuneración. []

6. Esta estructura innovadora tiene muchos elementos en común con el modelo de IQ: la evaluación del riesgo de falta de pago (basada en la solvencia del operador del activo), la estimación de los cambios en el mercado, la estimación de las modificaciones del valor básico de los activos y del costo de su recuperación, su restauración y su nueva comercialización. En este caso, el sindicato de seguros del sector privado [] proporcionó la garantía a cambio de una comisión inicial que, según sus cálculos, cubría el riesgo.

7. Además, la Prueba documental CDA-76, que contiene cartas procedentes de dos respetadas instituciones de servicios financieros, indica que existe un activo mercado del sector privado para la "transferencia de riesgos", denominación técnica utilizada para las transacciones de este tipo. En las cartas se declara que el sector privado no sólo puede analizar el riesgo y determinar la comisión que se debe cobrar por garantizarlo sino que también está dispuesto a asumir el riesgo correspondiente a una parte de la deuda o el capital en caso de falta de pago en las transacciones de financiación de aeronaves.

ii) ¿Hay EETC acompañados por garantías de acciones?

8. No, no hay EETC acompañados por garantías de acciones. Los EETC son instrumentos relacionados con la financiación de deudas mientras que las "garantías de acciones" son instrumentos que facilitan la obtención de capital.

iii) Si no existe un mercado para las garantías de acciones fuera de IQ y de los fabricantes de motores ¿cómo puede el Grupo Especial determinar si las garantías de acciones facilitadas por IQ otorgan o no un beneficio? ¿Es pertinente a este respecto el párrafo c) del artículo 14 del Acuerdo SMC?

9. Si no existiera un mercado del sector privado para estos instrumentos, contrariamente a lo que ha sugerido el Brasil, el mero hecho de que un servicio financiero sólo fuera proporcionado por una entidad gubernamental no podría ser el factor determinante de la existencia de un beneficio. Como indicó el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Aeronaves I*, lo que determina si se ha otorgado un beneficio es si el receptor ha recibido una contribución financiera en condiciones más favorables que las que hubiera podido obtener en el mercado.[11]

[11] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, informe del Órgano de Apelación, WT/DS70/AB/R, adoptado el 2 de agosto de 1999, párrafo 157.

10. El Órgano de Apelación constató que el artículo 14 del Acuerdo SMC es un contexto pertinente a la interpretación del párrafo 1 b) del artículo 1 y respalda su opinión de que el mercado es una base de comparación apropiada.[12] No obstante, no existe ninguna razón para que el párrafo c) del artículo 14 sea más pertinente que cualquier otra parte de dicho artículo porque el párrafo c) del artículo 14 se refiere a las garantías de préstamos, que no son en absoluto equivalentes a las garantías de acciones o a las garantías de compensación de pérdidas iniciales.

11. Como adujo el Canadá en el párrafo 38 de su declaración oral de 31 de julio de 2001, la cuestión de si las garantías de acciones (las garantías de compensación de pérdidas iniciales) proporcionadas por IQ otorgan o no un "beneficio" depende de si el receptor (es decir, el comprador de la aeronave) obtiene la contribución financiera en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado.

12. Es evidente que no es así. Como declaró el Canadá en su respuesta de 26 de julio a la pregunta 47 del Grupo Especial, "el hecho de que la garantía se concede a 'tipos de mercado' sólo puede demostrarse considerando el valor del servicio financiero suministrado a la luz de la exposición al riesgo del proveedor del servicio". En su respuesta, el Canadá demostró que, de resultas de [], IQ recibe una remuneración adecuada por el riesgo efectivo que asume. El Brasil no ha ofrecido ninguna prueba en contrario.

13. La respuesta del Canadá a la pregunta del Grupo Especial sigue siendo la misma incluso si se examina desde el punto de vista de Bombardier, como posible receptor del beneficio. Si el comprador de la aeronave no recibe la contribución financiera en condiciones más favorables que las que habría podido obtener en el mercado en otras circunstancias, no puede aducirse, como ha sugerido el Brasil, que dicha contribución financiera ha influido en las ventas de Bombardier.

Pregunta 71

Con referencia al párrafo 105 de la declaración oral del Brasil de 31 de julio de 2001, sírvanse aclarar las fechas de la transacción de Air Nostrum.

1. No hay ninguna discrepancia por lo que se refiere a la fecha en la que IQ proporcionó la garantía de acciones. La respuesta del Canadá a la pregunta 14 del Grupo Especial se refería a la participación de IQ en la venta a Air Nostrum. La primera aprobación de una garantía de acciones por IQ tuvo lugar en diciembre de 1997, como se describe en la Prueba documental CDA-64. No obstante, en la respuesta del Canadá a la pregunta 41 del Grupo Especial, los documentos facilitados como Prueba documental CDA-64 no reflejaban las modalidades y condiciones definitivas de la garantía proporcionada por IQ. Posteriormente, hubo una segunda aprobación en junio de 1998 (véase la Prueba documental CDA-77, que contiene las recomendaciones definitivas y el resumen de la transacción). El Canadá no conocía anteriormente la existencia de la segunda serie de documentos relativos a esta transacción y ruega que disculpen este error.

2. De resultas de esta segunda aprobación, la garantía de acciones proporcionada por IQ se [] por ciento al [] por ciento del precio de compra de las aeronaves. Como lo demuestra la Prueba documental CDA-77, la garantía de acciones de IQ aplicable es por un máximo del [] por ciento del precio de compra de las aeronaves. Dicha garantía de acciones está también sujeta a una []. Este [] por ciento está asimismo en una posición más segura dentro de la estructura de financiación que el [] por ciento que IQ asumiría habitualmente en otras transacciones porque Air Nostrum efectuó un []. En una transacción normal, después de la [], correspondería a IQ el tramo del []. En este caso, debido

[12] *Id.*, párrafo 158.

al [], corresponde a IQ un tramo con menor exposición, [].[13] IQ proporciona su garantía a cambio de una comisión calculada de la manera habitual.

3. El Consejo de Administración de IQ aprobó el suministro de su garantía en enero de 1999. Por lo que se refiere a la participación de la EDC a través de la Cuenta del Canadá, el Gobierno del Canadá la aprobó en principio en diciembre de 1997. Las entregas comenzaron en mayo de 1999, no en 1998, y terminaron en noviembre de 1999. Contrariamente a lo que afirma el Brasil en el párrafo 105, la EDC e IQ sólo proporcionaron apoyo para la entrega de cinco aeronaves y no proporcionaron apoyo para ninguna opción.

Pregunta 72

Sírvanse formular observaciones sobre el párrafo 135 de la segunda comunicación escrita del Brasil.

1. Según lo que sabe el Canadá, ha proporcionado toda la documentación relativa al examen de estas transacciones por IQ. La afirmación del Brasil de que la presentación de documentación adicional hubiera arrojado luz acerca de si las garantías de IQ confieren beneficios y hubiera proporcionado más información sobre condiciones como la prescripción de que la aeronave debía ser exportada sólo es una conjetura. El Canadá ha facilitado una descripción detallada del examen de cada transacción por IQ y de los resultados del análisis crediticio interno. Esto quiere decir que el Canadá ha facilitado toda la información disponible pertinente a la determinación por el Grupo Especial de las cuestiones relativas al beneficio y a la supeditación a los resultados de exportación.

2. Además, las declaraciones contenidas en el párrafo 135 significan que el Brasil reconoce que no ha conseguido establecer si las garantías proporcionadas por IQ otorgaban efectivamente un beneficio en el sentido del artículo 1 del Acuerdo SMC ni tampoco que dichas garantías estuvieran supeditadas, *de facto* o *de jure*, a los resultados de exportación.

3. La solicitud formulada por el Brasil en el párrafo 136 de que el Grupo Especial "infiera conclusiones adversas" carece de toda justificación, es insostenible y equivale a un nuevo reconocimiento de que las pruebas no apoyan las alegaciones del Brasil. La solicitud de este país es especialmente inadecuada porque requeriría que el Grupo Especial ignorara las pruebas justificativas proporcionadas por el Canadá a solicitud del Grupo y ello pese a que el Brasil no ha establecido una presunción *prima facie*. El Brasil no puede hacer recaer sobre el Canadá y el Grupo Especial la carga de la prueba que le corresponde, formulando alegaciones infundadas contra el Canadá, pidiendo al Canadá que las fundamente y, a continuación, solicitando al Grupo Especial que infiera conclusiones adversas cuando el Canadá no lo hace.

[13] [].

ANEXO B-12

RESPUESTA DEL CANADÁ A LA DECLARACIÓN ORAL HECHA POR EL BRASIL EN LA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(13 de agosto de 2001)

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN B-145

II. LA IMPUGNACIÓN POR EL BRASIL DEL MÉTODO DE FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EDC CARECE DE FUNDAMENTO B-145

A. Calificaciones crediticias indicadas por la EDC B-146

B. Otras fuentes comunes de precios empleadas por la EDC B-147

i) Consideración por la EDC de sus transacciones anteriores B-147

ii) Otros términos de comparación B-147

iii) El Brasil tergiversa la pertinencia de la financiación de la deuda de otras compañías aéreas B-148

iv) Otras consideraciones B-150

C. El empleo por el Brasil de los EETC está fundamentalmente viciado B-150

III. TRANSACCIONES ESPECÍFICAS B-153

A. Atlantic Southeast Airlines (ASA) B-153

B. Comair B-156

C. Atlantic Coast Airlines (ACA) B-160

D. Air Nostrum B-163

E. Kendell Airlines B-163

IV. INVESTISSEMENT QUÉBEC B-164

V. CONCLUSIÓN B-165

I. INTRODUCCIÓN

1. La presente comunicación refuta los nuevos argumentos formulados por el Brasil en su Segunda declaración oral de 31 de julio de 2001. La primera parte de la comunicación explica por qué carecen de fundamento los argumentos del Brasil de que la metodología de fijación de precios de la Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC) presenta deficiencias generales. La segunda parte de la presente comunicación examina el análisis y la estrategia de fijación de precios de la EDC en las transacciones identificadas por el Brasil. Demuestra que los factores que la EDC tomó en consideración al fijar sus precios eran completamente adecuados y tuvieron como resultado precios en condiciones de mercado. De hecho, en algunos de los ejemplos citados por el Brasil, a saber, los relativos a Comair y a Atlantic Coast Airlines, hubo otras instituciones financieras comerciales que pudieron ofrecer financiación en condiciones más competitivas que la EDC para las ventas de aviones de reacción para el transporte regional de Bombardier.[1] La tercera parte de la presente comunicación refuta nuevas alegaciones que formuló el Brasil en su Declaración de 31 de julio en relación con Investissement Québec.[2]

2. En la presente comunicación también hay dos anexos. El anexo I explica detalladamente los vicios fundamentales de las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-67 del Brasil, en las que el Brasil pretende demostrar que los precios fijados por la EDC son inferiores a los vigentes en el mercado comparándolos con los certificados garantizados con material (EETC) (*Enchanced Equipement Trust Certificates (EETCs)*). El anexo II vuelve a abordar y analiza los datos en los que se basó el Brasil en sus Pruebas documentales relativas a su Declaración de 31 de julio, entre las que se encontraban la 65 y la 66. El anexo II examina los precios fijados por la EDC a la luz de términos de comparación del mercado y demuestra de nuevo que las ofertas de la EDC a ASA, Comair, ACA y Kendell se hicieron en condiciones de mercado.

II. LA IMPUGNACIÓN POR EL BRASIL DEL MÉTODO DE FIJACIÓN DE PRECIOS DE LA EDC CARECE DE FUNDAMENTO

3. En su Declaración de 31 de julio, el Brasil formula una serie de argumentos sobre las razones por las que el método de fijación de precios de la EDC en transacciones específicas de la Cuenta Mercantil era incorrecto. En esencia, el Brasil pide al Grupo Especial que cuestione tanto la manera en que la EDC desarrolló sus estrategias de fijación de precios como, lo que es más importante, los precios que la EDC ofreció en transacciones específicas. La posición del Brasil plantea dos problemas fundamentales.

4. En primer lugar, los datos y los argumentos mediante los que el Brasil dice demostrar errores en los métodos y precios de la EDC son engañosos, no son pertinentes o, simplemente, son incorrectos. En la presente comunicación, el Canadá examina los datos que el Brasil ha empleado en las transacciones en cuestión y demuestra que, cuando se aplican los puntos de referencia correctos, queda claro que los precios de la EDC eran realmente precios del "mercado".

5. En segundo lugar, el Brasil pide al Grupo Especial que sustituya la apreciación que la EDC hizo entonces en cuanto a los precios adecuados para esas transacciones por la apreciación hecha por el Brasil. La fijación de precios en las ofertas de financiación para aeronaves hechas por instituciones financieras comerciales constituye un ejercicio altamente técnico y especializado que exige considerar objetiva y subjetivamente un gran número de factores. El Canadá ha incluido en esta respuesta un

[1] Véanse *infra*, párrafos 15 y 86.

[2] El Brasil no formula en su Declaración del 31 de julio ningún argumento nuevo en relación con la Cuenta del Canadá en general o con la transacción relativa a Air Wisconsin.

resumen completo del análisis y la fijación de precios de las transacciones identificadas por el Brasil, que confirma que esas transacciones se efectuaron en condiciones de mercado y que los intentos del Brasil por demostrar lo contrario son infundados.

6. El Grupo Especial debería examinar, por ejemplo, la transacción relativa a Kendell, que ofrece una excelente prueba empírica de que los "márgenes del mercado" calculados por el Brasil, basados en EETC, carecen de todo fundamento. El precio de la transacción Kendell lo fijaron bancos comerciales. La EDC fue una mera participante. Según la Prueba documental BRA-66, el "margen del mercado" de la transacción Kendell debería haber sido superior en [] puntos básicos al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos. Sin embargo, pruebas no refutadas demuestran que Kendell pudo acordar la financiación para esa transacción en el mercado comercial con un margen inferior en [] puntos básicos al que el Brasil alegaba que era el margen del mercado "adecuado". El Brasil no puede sugerir seriamente que el Grupo Especial se base en el cálculo que hace de los que, según él, deberían haber sido los márgenes del mercado, cuando hay pruebas empíricas que demuestran que los clientes de la EDC pudieron realmente obtener márgenes del tipo de interés mucho más bajos en el mercado comercial.

A. Calificaciones crediticias indicadas por la EDC

7. En su comunicación de 6 de julio, el Canadá señaló que, al fijar sus precios, la EDC toma en consideración la calificación crediticia producida por el programa informático LA Encore (actualmente Moody's Risk Advisor) para cada prestatario o la calificación crediticia en caso de que se disponga de una calificación crediticia pública.[3]

8. En su declaración de 31 de julio, el Brasil trata de impugnar la validez de las calificaciones crediticias dadas por la EDC, así como los demás puntos de referencia empleados por la EDC. La impugnación del Brasil es infundada.

9. En el párrafo 54 de su declaración, el Brasil afirma que el programa LA Encore exagera las calificaciones crediticias de las aerolíneas porque son superiores a las que la EDC estableció antes de que tuviera acceso al programa LA Encore. El Brasil pasa por alto una diferencia fundamental entre la naturaleza de las calificaciones que estableció la EDC empleando el programa LA Encore y las calificaciones que estableció antes de tener acceso al LA Encore. Antes de que existiera el programa LA Encore, la EDC no intentó asignar ninguna calificación crediticia precisa a los eventuales clientes. Se limitó a determinar si el prestatario []. En consecuencia, el Brasil se equivoca al afirmar que las calificaciones que la EDC atribuyó a Comair y ASA con anterioridad al LA Encore eran []. Las calificaciones anteriores al LA Encore establecidas por la EDC significaban que las calificaciones de Comair y ASA eran como mínimo []. Las calificaciones que la EDC asignó con posterioridad al LA Encore fueron más exactas que las que la EDC pudo generar antes del LA Encore y demostraban que las calificaciones de la EDC anteriores al LA Encore eran moderadas.

10. Aun cuando el Brasil no ha presentado ninguna justificación verosímil de sus afirmaciones de que el programa LA Encore en sí mismo, o como lo utilizaba la EDC, era defectuoso, el Canadá ha facilitado documentación adicional acerca de la fiabilidad de este instrumento de calificación crediticia y la utilización de éste por la EDC en su respuesta de 8 de agosto a la pregunta 66 formulada por el Grupo Especial.

[3] Respuesta del Canadá a la pregunta 4 formulada por el Grupo Especial.

B. Otras fuentes comunes de precios empleadas por la EDC

11. En su comunicación de 6 de julio, el Canadá también señaló que, además de las calificaciones crediticias, la EDC toma en consideración fuentes industriales comunes de precios para determinar los precios en situaciones en que la calificación crediticia es comparable. Entre las fuentes industriales que proporcionan datos para la fijación de precios se encuentran, entre otras, las curvas Bloomberg del mercado justo, los precios ofrecidos a precios bancarios comparables, los precios del mercado de obligaciones, los precios de transacciones estructuradas (esto es, EETC), así como los contactos en curso con instituciones financieras.[4]

12. En su declaración de 31 de julio, el Brasil critica elementos concretos de las estrategias de fijación de precios de la EDC. Al hacerlo, el Brasil parece tratar cada elemento como si fuera determinante y pasar por alto los demás elementos descritos en la documentación facilitada por el Canadá. El enfoque del Brasil, en consecuencia, falsea la metodología de la EDC y no puede demostrar que los precios ofrecidos por la EDC eran más favorables que los que podían obtenerse en el mercado. Además, las afirmaciones formuladas por el Brasil en relación con esos elementos aislados no resisten un examen riguroso.

i) Consideración por la EDC de sus transacciones anteriores

13. Por ejemplo, en el párrafo 57 de su declaración de 31 de julio, el Brasil afirma que la EDC no actuó en forma adecuada al establecer una estrategia de fijación de precios tomando en consideración las transacciones que ella misma había realizado anteriormente. El Brasil también afirma que las medidas de la EDC demuestran que el Canadá, en su respuesta a la pregunta 4 formulada por el Grupo Especial, declaró falsamente que define el "mercado" con exclusión de los organismos de crédito a la exportación. Esto constituye otro ejemplo más de la lamentable tendencia del Brasil a valerse de pruebas fuera de contexto.

14. En efecto, la EDC toma en consideración sus transacciones anteriores. Sin embargo, no utiliza esas transacciones para determinar lo que un prestatario ha pagado recientemente en el "mercado". Además, la EDC no se basa exclusivamente en el precio que ella misma fijó en créditos anteriores ni se limita a aplicar el mismo precio a créditos nuevos. Antes bien, la EDC toma en consideración los precios que ella misma fijó con anterioridad para garantizar la coherencia y la integridad en las nuevas transacciones. Por consiguiente, la EDC examina, entre otras cosas, el método de fijación de precios y los puntos de referencia que utilizó en transacciones anteriores, y los compara con el método y los puntos de referencia que emplea para la nueva transacción.

ii) Otros términos de comparación

15. El Brasil también desaprueba otros términos de comparación que la EDC ha empleado al fijar los precios de sus transacciones. El Brasil no ha explicado por qué la EDC no debería haber tomado en consideración las obligaciones de las empresas industriales. Asimismo, el Brasil da a entender que la EDC debería haber empleado los datos relativos a las transacciones de aviones de reacción de transporte regional de Bombardier en las que no se prestó apoyo oficial.[5] Cuando se dispone de esa información, la EDC efectivamente la toma en consideración en la medida en que es pertinente. Aunque el Brasil parece afirmar, en el párrafo 56 de su declaración de 31 de julio, que la EDC nunca ha tomado en consideración los tipos ofrecidos por bancos comerciales que han financiado las aeronaves de Bombardier, las pruebas demuestran lo contrario. Por ejemplo, la Prueba

[4] *Idem.*

[5] Declaración del Brasil de 31 de julio, párrafos 55 y 56.

documental CDA-59 demuestra que la EDC al determinar su precio tomó en consideración una oferta competitiva que Comair había recibido al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [], y el hecho de que la EDC no fue escogida por la compañía aérea para financiar [] aeronaves anteriores debido a que bancos comerciales europeos habían hecho una oferta más favorable.

16. Sin embargo, a menudo resulta difícil obtener información completa sobre la financiación proporcionada por bancos y otras instituciones financieras debido a sus políticas en materia de confidencialidad. Como consecuencia, los prestamistas a menudo deben tomar en consideración, al hacer sus análisis, declaraciones de compañías aéreas, tramitadores de préstamos y otros participantes en relación con anteriores ofertas de financiación.

17. En la medida en que esa información existe, como por ejemplo en el caso de la segunda financiación de Kendell (Prueba documental CDA-66), confirma que los precios fijados por la EDC eran iguales o incluso superiores a los de la financiación del mercado comercial. De manera análoga, como se describe en el anexo II de la presente declaración, el precio de la financiación ofrecida en 1999 por la EDC a Atlantic Coast Airlines (ACA) era [] y [] al de la financiación que ACA acordó aproximadamente al mismo tiempo con [] y muy superior al de la financiación que ACA había recibido con anterioridad de otras fuentes comerciales.[6] Además, el pliego de condiciones de febrero de 1996 que la EDC presentó a ACA, en el que se basa el Brasil, fue rechazado por ACA porque ésta podía obtener -y de hecho obtuvo- en el mercado comercial privado un precio mejor que el que la EDC estaba dispuesta a ofrecer en aquel momento.

18. En el párrafo 60 de su declaración de 31 de julio, el Brasil da a entender que la EDC se equivocó al utilizar la financiación de un [] como un elemento comparativo en la financiación de Kendell. El Brasil no explica por qué esta comparación no era pertinente y se limita a afirmar que ello es "evident[e]". Contrariamente a la afirmación del Brasil, es pertinente comparar una financiación de [] millones de dólares EE.UU. propuesta "a una pequeña compañía aérea regional no estadounidense" (a saber, Kendell) con la financiación de una venta de [] millones de dólares EE.UU. a una compañía aérea estadounidense de calificación similar, a saber, []. Además, el Brasil no reconoce que el precio y las demás condiciones que la EDC ofreció a Kendell eran las mismas que las ofrecidas por siete bancos comerciales que participaron en la transacción junto con la EDC.

19. Por último, en el párrafo 61 de su declaración de 31 de julio, el Brasil objeta que la financiación ofrecida por [] fuera uno de los elementos que la EDC tomara alguna vez en consideración. En ese párrafo, el Brasil repite una afirmación que formuló en la diferencia *Canadá - Aeronaves I* según la cual []. El Brasil sabe que esta alegación es falsa. La primera vez que el Brasil la formuló, el Canadá afirmó: [].

20. En aquel momento, el Canadá presentó documentos que demostraban que [] era una empresa con fines de lucro creada por una [], como un instrumento para financiar aeronaves comerciales de transporte regional, en la que participaban inversores institucionales. No tiene ningún vínculo en absoluto con los Gobiernos del Canadá o de Quebec, ni con la EDC. El Canadá vuelve a presentar las Pruebas documentales que lo demuestran en la Prueba documental CDA-78.

iii) El Brasil tergiversa la pertinencia de la financiación de la deuda de otras compañías aéreas

21. El Brasil también trata de demostrar que los tipos de la EDC son inferiores a los del mercado refiriéndose a declaraciones que hizo el Canadá en la diferencia *Brasil - Aeronaves* con respecto a las primas de riesgo aplicables a determinada financiación de deudas de algunas de las principales

[6] Anexo II, página 6.

compañías aéreas.[7] Al hacerlo, el Brasil tergiversa y distorsiona el argumento del Canadá en esa diferencia.

22. La esencia del argumento del Canadá era 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.[8] Además, el Canadá advirtió de que, si bien ese tipo no podía obtenerse de ningún modo, los otros tipos a los que se refería -y a los que el Brasil se refiere ahora en su declaración de 31 de julio- no establecían un límite rígido para el mercado internacional de financiación de aeronaves. Como explicó el Canadá:

> Las condiciones vigentes en el mercado, los diferentes perfiles o términos de pago, o cualquier otra condición negociada entre un prestamista y un prestatario pueden modificar el tipo de interés definitivo, resultando ser superior o inferior [a aquellos a los que el Canadá se refirió en ese procedimiento].[9]

23. No obstante, en los párrafos 48 y 49 de su declaración de 31 de julio y en su Prueba documental BRA-64, el Brasil trata de atribuir al Canadá la posición de que: "[e]n 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". Esto es manifiestamente falso. La Prueba documental BRA-64 describe el promedio ponderado de determinados tramos de la deuda de compañía aérea. No describe un margen de tipo de interés genéricamente adecuado basado en la calificación crediticia de una compañía aérea.[10]

24. El Canadá no adujo sobre la base de esos datos, en ninguna de las comunicaciones citadas por el Brasil, que las compañías aéreas calificadas de AAA a BBB- tuvieran que pagar márgenes de hasta 250 puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos. Además, si bien el Canadá se refirió a los tipos que British Airways estaba pagando en ese momento como compañía aérea no soberana mejor clasificada, el Canadá 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. El Canadá no podría haber formulado un argumento de esa índole: los datos facilitados por el Canadá (que ahora constituyen la Prueba documental BRA-64) demuestran que American Airlines, que en aquel momento estaba calificada como BBB- por Standard & Poor's, pagaba, como promedio ponderado, 111 puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos.

25. Además, el Brasil no ha reconocido que el mercado para la deuda de esas y otras compañías aéreas calificadas por organismos externos es dinámico; depende de factores tales como los resultados de la empresa, los activos subyacentes y el clima económico general. Estos factores, entre otros, pueden afectar, y de hecho afectan, al índice de solvencia de esas compañías aéreas y, por ende,

---

[7] Declaración de 31 de julio del Brasil, párrafos 47-50.

[8] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, WT/DS46/RW, adoptado el 4 de agosto de 2000, anexo 1-2, Escrito de réplica del Canadá, párrafo 51; WT/DS46/RW, anexo 1-5, Observaciones del Canadá con respecto a las respuestas del Brasil a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, párrafo 10.

[9] *Idem*, párrafo 11.

[10] El Canadá tampoco sugirió que las compañías aéreas representativas que mencionó en la Prueba documental BRA-64 hubieran recibido una calificación BBB- o superior. Standard & Poor's calificó a Northwest como BB y a US Air le dio una calificación incluso inferior: B.

a las condiciones de financiación que cabe esperar que reciban. El Brasil no ha intentando vincular esos tipos a los pormenores de las transacciones de la EDC ni al momento en que la EDC hizo sus ofertas.

iv) Otras consideraciones

26. Los engañosos intentos del Brasil por aislar consideraciones individuales y presentarlas como determinantes quedan asimismo de manifiesto en los párrafos 58 y 60 de su declaración de 31 de julio. En el párrafo 58, el Brasil aduce que "parece razonable suponer que" una de las consideraciones de la EDC en la transacción de Comair de 1996, [], fue un factor "determinante" para decidir las transacciones que financiaba y a qué tipos. Por tanto, el Brasil intenta, sin pruebas para ello, hacer esta consideración extensiva a toda la financiación de la EDC.

27. Además, aun cuando el Brasil sostiene que "[] no tiene que ver con el tipo del mercado aplicable a la transacción", un examen del anexo 2 de la Prueba documental CDA-59 deja en claro que [] estaba estrechamente relacionada con el tipo del mercado. La primera frase del anexo 2 dice que [] a Bombardier a ofrecer a Comair []. Por consiguiente, para que su financiación fuera competitiva, la oferta de la EDC tendría que incluir un precio que fuera de [] más elevado que el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos [].

28. La Prueba documental CDA-59 demuestra también que la [] de la transacción [] era sólo uno de los diversos factores que la EDC tomó en consideración. Entre los demás se encontraban el hecho de que los bancos comerciales hubieran ofrecido precios más bajos que la EDC en anteriores financiaciones de Comair, el que Comair hubiera recibido otra oferta a los tipos de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] y la buena calidad del riesgo del crédito y de los activos ofrecidos en garantía.

C. El empleo por el Brasil de los EETC está fundamentalmente viciado

29. Una parte sustancial de la nueva argumentación que el Brasil hace en su declaración de 31 de julio trata de demostrar, refiriéndose sólo a los certificados garantizados con material (EETC), que el precio que se fijó para determinadas transacciones realizadas en el marco de la Cuenta Mercantil de la EDC fue inferior al del mercado y, por ende, se les otorgó un beneficio.[11] Esto es lo que pretenden demostrar las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-66. El Brasil sostiene que su apoyo en los EETC al tratar de presentar sus argumentos es comparable a las referencias que hizo el Canadá a dichos EETC en la diferencia *Brasil - Aeronaves*. Esta afirmación es poco sincera. La posición del Brasil también es contraria a la que mantuvo en la diferencia *Brasil - Aeronaves*.

30. En *Brasil - Aeronaves*, el Canadá hizo referencia a los EETC para demostrar que el CIRR por sí solo -esto es, el CIRR independiente de otros términos y condiciones tales como el coeficiente del préstamo respecto al valor y la duración de la financiación- no constituía un punto de referencia comercial adecuado y para refutar la afirmación del Brasil de que lo era.[12]

31. El Canadá nunca sugirió que los EETCs pudieran identificar el margen del "mercado" aplicable a una transacción determinada de financiación de aeronaves de transporte regional, ni se basó en los EETC con ese fin. El Brasil también consideraba que los EETC no eran un punto de

[11] Véase, por ejemplo, la declaración del Brasil de 31 de julio, párrafos 62-76.

[12] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves - Segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW2, aún sin adoptar, anexo A-2, párrafo 88.

referencia fiable para determinadas operaciones crediticias. Esto es lo que el Brasil dijo sobre los EETC:

> El Brasil desearía señalar que la titulización de *arrendamientos financieros* de aeronaves es una operación que no refleja directamente las condiciones del *préstamo original* en sí mismo. Esta operación financiera compleja, recientemente establecida, consta de varias etapas adicionales.[13]
>
> Los certificados que componen la estructura [EETC] se ofrecen en el mercado secundario y sus precios oscilan en función de las tendencias del mercado financiero, con márgenes que responden a los diferentes indicadores económicos y comerciales (como el comportamiento de los mercados de acciones y obligaciones), que no guardan relación alguna con la estructura financiera inicial del préstamo obtenido por el arrendatario en el momento de la compra de la aeronave. Los márgenes mencionados por el Canadá no reflejan sino las perspectivas de rendimiento de las inversiones [sic] sobre la base de una gama de efectos mercantiles, con cupones, rendimientos, vencimientos, solvencias, etc., comparables.[14]

32. El Brasil también adujo en esa diferencia que el margen de los EETC en un momento determinado "es procedente". Según el Brasil, "[e]se margen sólo representa el rendimiento actual de dicho instrumento. No guarda relación alguna con el margen inicial, en el momento de la emisión de los EETC".[15]

33. El Brasil señaló que los datos del informe de Morgan Stanley Dean Witter de 10 de febrero de 2001, en el que se basó el Canadá (Prueba documental CDA-17 en esa diferencia), muestran que "numerosos márgenes iniciales eran inferiores al CIRR, como en el caso de las primerísimas transacciones mencionadas, para America West, y de varias transacciones mencionadas de Continental Airlines".[16]

34. El Canadá no cuestiona el uso de los EETC como *uno* de los diversos puntos de referencia para establecer el precio a pesar de que, hasta la fecha, sólo se ha financiado utilizando este instrumento un pequeño porcentaje de aeronaves regionales. Sin embargo, según dos de los principales organizadores/asesores del sector de las aeronaves regionales, tanto los tipos de interés ofrecidos a las compañías aéreas por los organismos de crédito a la exportación, como los ofrecidos a éstas por los bancos privados y las sociedades de financiación han sido más favorables (es decir, inferiores) que los de los EETC.[17] No es adecuada la utilización que hace el Brasil de los EETC como único punto de referencia para determinar los precios en el sector de las aeronaves regionales, como el propio Brasil reconoció en las comunicaciones que presentó en la diferencia *Brasil - Aeronaves*.

---

[13] *Id.*, Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá y de los terceros, anexo B-6, párrafo 19.

[14] *Id.*, párrafo 21.

[15] *Id.*, párrafo 23.

[16] *Id.*

[17] Véase la carta de [], a N. Taylor, Vicepresidente, Financiamiento de Ventas, Financiamiento Estructurado, Bombardier Inc., de fecha 7 de agosto de 2001; y la carta de [], a N. Taylor, Director de Financiamiento Estructurado, Bombardier Capital, Inc., de fecha 8 de agosto de 2001. (Prueba documental CDA-79.)

35. En el anexo I de la presente comunicación, el Canadá indica de manera precisa por qué las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-66, en las que el Brasil dice demostrar que el precio fijado por la EDC es inferior al del mercado comparándolo con el de los EETC, adolecen de vicios fundamentales.

36. Por ejemplo, el Brasil emplea el promedio ponderado de todas las emisiones de EETC correspondientes a un año determinado. El Brasil no indicó en ningún momento que hubiera tomado en consideración la diversa calificación crediticia de cada una de las compañías aéreas o de cada tramo de los préstamos con EETC. No tomar en consideración la solvencia de los diferentes prestatarios constituye un vicio fundamental. Tampoco parece que el Brasil haya tomado en consideración la diferente antigüedad y tipo de los activos subyacentes (por ejemplo, si se trataba siquiera de aviones a reacción), ni la demanda de esos bienes en el mercado. El análisis hecho por el Brasil tampoco aborda los plazos de vencimiento, los coeficientes de préstamo respecto al valor, las características de liquidez ni las garantías cruzadas de las diversas emisiones.

37. Considerados en conjunto, estos vicios metodológicos hacen que el análisis del Brasil carezca de sentido.

38. La Prueba documental BRA-66 también cita "fuentes industriales" para añadir 20 puntos básicos al calcular un punto de referencia para EETC no estadounidenses. Sin embargo, por diversas razones fiscales y de costo, el éxito de los EETC fuera del mercado de los Estados Unidos ha sido sólo limitado. Compañías aéreas no estadounidenses, con una buena calificación, tales como British Airways, SAS y Lufthansa, cuyas calificaciones crediticias rivalizan con las de los tramos de EETC de calificación más alta, pueden obtener financiación a tipos atractivos fuera de una estructura EETC.

39. En su respuesta de 8 de agosto a las preguntas formuladas por el Grupo Especial, el Brasil señaló que un informe de 8 de junio de 2001 de Salomon Smith Barney citaba varias razones por las que el rendimiento de los EETC es mayor que el del mercado de obligaciones en general. Si bien Salomon Smith Barney ha identificado correctamente esta diferencia, un informe de 9 de mayo de 2001 elaborado por la misma casa de corretaje citó razones bastante distintas para esta clara divergencia.[18] Esas razones incluían la impresión de que este sector tiene poca liquidez, o al menos no tanta como otros sectores empresariales, la relativamente reciente aparición de los EETC en el escenario de la renta fija, y que el mercado de los EETC todavía no tiene la misma profundidad ni, por ende, las características de liquidez que algunos de los sectores empresariales cuyos valores se negocian más activamente, tales como el de la banca y las finanzas, el del petróleo y el gas, y el de los medios de comunicación y las telecomunicaciones.

40. En vista de lo anterior, no parece que exista consenso, ni siquiera dentro de Salomon Smith Barney, en cuanto a la razón del diferencial que se manifiesta entre el margen de las emisiones de EETC y el de las obligaciones en general. Esto no es sorprendente. En el informe de 8 de junio que presentó el Brasil, Salomon Smith Barney reconocía su "limitado conocimiento del mercado de las obligaciones de deudas respaldadas por activos, hipotecas y garantizadas".[19]

[18] Salomon Smith Barney, *The EETC Trading Observer*, 9 de mayo de 2001, página 7 (Prueba documental CDA-80).

[19] Salomon Smith Barney, *The ABCs of EETCs: A Guide to Enhanced Equipment Trust Certificates*, 8 de junio de 2001, página 36 (Prueba documental BRA-71).

III. TRANSACCIONES ESPECÍFICAS

41. El análisis precedente demuestra que ninguno de los argumentos formulados por el Brasil en relación con la metodología que aplica la EDC para la fijación de precios resiste un examen a fondo. Todavía está poco claro si el Brasil impugna alguna transacción "como tal". (En su respuesta a la pregunta 60 formulada por el Grupo Especial, el Brasil afirma que "la impugnación efectuada por el Brasil se refiere a la manera en que las medidas [Cuenta Mercantil, Cuenta del Canadá e Investissement Québec] se aplican en general, prueba de lo cual se encuentra en transacciones determinadas".) No obstante, para demostrar de una vez por todas que el precio de las transacciones que el Brasil ha identificado en su declaración de 31 de julio, a saber, las relativas a ASA, Comair, ACA, Air Nostrum y Kendell, fue un precio de mercado, el Canadá realiza a continuación el examen de esas transacciones.[20] Este examen analiza los puntos de referencia del mercado que utilizó la EDC en cada transacción y proporciona un mayor conocimiento de la situación del mercado en el momento en que se elaboró la estrategia de fijación de precios para cada transacción.

42. Además, en el anexo II de la presente comunicación, el Canadá ha vuelto a tratar y analizado los datos en los que se basó el Brasil para las Pruebas documentales de su declaración de 31 de julio, incluidas las Pruebas documentales BRA-65 y BRA-66. El anexo II, que analiza la fijación de precios por la EDC a la luz de términos de comparación del mercado, vuelve a demostrar que las ofertas que la EDC hizo a ASA, Comair, ACA y Kendell se realizaron en condiciones de mercado.

A. Atlantic Southeast Airlines (ASA)

Estrategia de fijación de precios	Carta de Oferta
Diciembre de 1996	Marzo de 1997
Agosto de 1998	Agosto de 1998

43. En su ataque del 31 de julio a los precios fijados para ASA en el marco de la Cuenta Mercantil, el Brasil analiza sólo la cuestión de la calificación crediticia que la EDC asignó a ASA y el mercado de los EETC en el momento en que se desarrollaron las estrategias de fijación de precios individuales.

44. Como se ha explicado anteriormente, la impugnación que hace el Brasil de la calificación asignada por la EDC a ASA deriva de un grave malentendido. Cuando la EDC hizo su primera oferta, no existía el programa informático LA Encore y la EDC estaba convencida de que, sobre la base de la información financiera anterior y la más actual acerca de las compañías aéreas, la calificación *sin garantía* correspondiente a la compañía aérea era *por lo menos* [], lo que *no* quería decir que la EDC hubiera dado a ASA una calificación [].

45. Como ha señalado el Brasil, la deuda garantizada por aeronaves de las compañías aéreas estadounidenses es acreedora a una protección especial en el marco del artículo 1110 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos. El artículo 1110 permite al arrendador/vendedor condicional tomar posesión de su garantía en el plazo de 60 días contados a partir de la solicitud de declaración de quiebra cuando la garantía es una aeronave o sus partes.

[20] Como se describe en esta sección, la transacción de Air Nostrum fue anómala porque igualaba una oferta de financiación del Gobierno del Brasil. La oferta del Canadá se estructuró como un tramo que igualaba condiciones de Cuenta del Canadá (ofrecido en condiciones inferiores a las de mercado) y como un tramo de la Cuenta Mercantil ofrecido en condiciones de mercado.

46. Los principales organismos de calificación crediticia reconocen en el artículo 1110 un apoyo jurídico para la continuación de los pagos que no dependen directamente del valor de la garantía, por lo que es posible que esas deudas reciban una calificación más elevada que las deudas garantizadas ordinarias. Por ejemplo Standar & Poor's asigna a la deuda garantizada comprendida en el artículo 1110 una calificación que, en el caso de los prestatarios de primera calidad, es superior en un escalón a la que asigna a la deuda garantizada ordinaria, y que es inferior en 2 escalones cuando se trata de prestatarios de calidad inferior a la primera.[21]

47. El Brasil pasa por alto también los elementos que la EDC tomó en consideración además de la calificación establecida por el programa LA Encore. En la estrategia seguida en diciembre de 1996 para fijar los precios de ASA se tomó en consideración el precio fijado en una fecha anterior de ese mismo mes para Comair (analizado más detalladamente *infra* y para el que se tomaron en consideración diversos puntos de referencia ajenos a la EDC) y se compararon los resultados relativos de cada compañía aérea, así como los de otras compañías aéreas de transporte regional semejantes. La comparación que se realizó en la estrategia seguida en el caso de ASA incluyó, entre otras cosas, un examen de la renta, los ingresos netos, el capital social, la capitalización bursátil y estadísticas de explotación (ingresos millas-pasajeros, millas-asientos disponibles, coeficientes de carga y coeficientes de carga-rentabilidad).

48. La EDC también tomó en consideración la adquisición por ASA en 1994 de [] para las que ASA pudo obtener financiación al [], así como un informe sin confirmar que había recibido sobre una financiación obtenida recientemente por Comair al [] de [] aeronaves CRJ.

49. El precio ofrecido por la EDC a ASA fue superior a ambos puntos de referencia del mercado.

50. La EDC también señaló que en la fecha de los más recientes estados financieros de ASA, la compañía aérea disponía en su banco local de una línea de crédito garantizada sin utilizar de [] millones de dólares EE.UU. al [] (que habría sido equivalente al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más [] según los tipos de conversión actuales).

51. El precio ofrecido por la EDC a ASA era superior a este punto de referencia del mercado.

52. También conviene tener presente que el Brasil decidió no tener en cuenta el respaldo ofrecido por [] a la EDC, que compensaba a la EDC de [] puntos básicos si la calificación crediticia (establecida por fuentes externas o por la propia EDC) de la compañía aérea [] o [] durante el período de desembolso. En caso de que la calificación de ASA [] durante el período de desembolso, se negociaría una compensación adicional.

53. Por último, en el momento en que se estableció la estrategia de fijación de precios, con arreglo a la cual la EDC ofreció a la compañía aérea el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más [] puntos básicos, la curva de mercado justo (FMC) de Bloomberg indicaba los siguientes tipos para los créditos *sin garantizar* de empresas industriales estadounidenses calificadas:

[21] Salomon Smith Barney, *The ABCs of EETCs: A Guide to Enhances Equipment Trust Certificates*, 8 de junio de 2001, página 22 (Prueba documental CDA-81).

Calificación[22]	Curvas de rendimiento de mercado justo[23]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

54. El precio fijado por la EDC fue superior a los puntos de referencia del mercado FMC para todos los créditos [].

55. En agosto de 1998, la EDC llevó a cabo un nuevo examen del precio de ASA y elaboró otra estrategia de fijación de precios que confirmó el precio vigente igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos. Por aquel entonces el programa LA Encore ya funcionaba y había asignado a ASA una calificación *sin garantía* de "[]".

56. Una vez más, la EDC en su estrategia de fijación de precios tomó en consideración los resultados recientes de ASA comparándolos con los de compañías aéreas semejantes. En su estrategia de fijación de precios analizó también la satisfactoria incorporación de la aeronave CRJ a las actividades de la compañía aérea y la mejora de la estabilidad financiera de la empresa.

57. La EDC también hizo referencia a una estrategia de fijación de precios desarrollada en agosto de 1997 en relación con Comair (analizada *infra*) así como a las FMC. Asimismo, la EDC tomó en consideración en su evaluación que, a pesar de que era posible obtener un plazo medio de hasta [] años, las 10 más recientes entregas de ASA apoyadas por la EDC tenían un plazo medio de sólo [] años. Por consiguiente, la EDC utilizó como término de comparación un margen FMC consistente en el tipo de interés de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a [] años, interpolado, aplicable a créditos no garantizados de empresas industriales calificadas estadounidenses.

58. Los datos FMC pertinentes eran:

Calificación	Curvas de rendimiento de mercado justo[24]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

[22] En la Prueba documental CDA-82 se facilita una comparación de la escala de calificaciones de Bloomberg con la de Moody's y Standard & Poor's.

[23] Véase la Prueba documental CDA-83. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

[24] Véase la Prueba documental CDA-84. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

Calificación	Curvas de rendimiento de mercado justo[24]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 9 años más [] (interpolado)
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 9 años más [] (interpolado)
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 9 años más [] (interpolado)

59. Los precios fijados por la EDC fueron superiores al punto de referencia del mercado FMC correspondiente a todos los créditos con calificación [].

60. Al igual que había ocurrido antes, [].

B. Comair

Estrategia de fijación de precios	Carta de oferta
Abril de 1996	Julio de 1996
Diciembre de 1996	Diciembre de 1996
Diciembre de 1996	Marzo de 1997
Agosto de 1997	Agosto de 1997
Agosto de 1997	Agosto de 1997
Agosto de 1997	Septiembre de 1997
Marzo de 1998	Marzo de 1998
Marzo de 1998	Abril de 1998
Enero de 1999	Febrero de 1999

61. En su ataque del 31 de julio a los precios fijados para Comair en el marco de la Cuenta Mercantil, el Brasil vuelve a analizar sólo la cuestión de la calificación crediticia asignada por la EDC a Comair y el mercado de los EETC en el momento en que se desarrollaron las estrategias de fijación de precios individuales.

62. En abril de 1996, la EDC fijó los precios para Comair. En aquel momento todavía no existía el programa LA Encore. La EDC determinó, sobre la base de su metodología interna, la cual tomaba en consideración estados financieros actuales y pasados, que los resultados financieros de Comair justificarían una calificación *no garantizada* [].

63. Como se ha señalado previamente, la confidencialidad que caracteriza al sector de los servicios financieros hace que resulte difícil obtener o verificar términos de comparación del mercado exactos. No obstante, como se describe en la documentación que el Canadá presentó con anterioridad, uno de los principales intermediarios en el sector de las aeronaves regionales, [], había informado a la EDC de que [] habían financiado recientemente la compra de [] a un tipo de interés global igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [].[25] Además, se había informado a la EDC de que un banco holandés había financiado las compras [] de otros [] a un tipo global igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [].

[25] Véase la Prueba documental CDA-59, página 4.

64. La estrategia de la EDC también tomó nota de los precios que se habían indicado para otras compañías aéreas regionales y que a su vez estaban respaldados por similares precios de referencia. La estrategia tomó en consideración los resultados de esas compañías aéreas en comparación con los de Comair (en particular, la indicación del precio respecto de Atlantic Coast Airlines, que se describe más detalladamente *infra*).

65. Los datos FMC entonces vigentes correspondientes a créditos sin garantía de empresas industriales estadounidenses calificadas [] eran los siguientes:

Calificación	**Curvas de Rendimiento de Mercado Justo**[26]	**Margen**
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

66. El precio ofrecido por la EDC del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] era compatible con todos estos puntos de referencia del mercado y muy superior a los puntos de referencia FMC [] entonces vigentes.

67. En diciembre de 1996, Comair solicitó a la EDC que reconsiderara su precio. La EDC llevó a cabo un nuevo examen, tras el cual ofreció a Comair el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más []. Si bien LA Encore todavía no estaba disponible, la EDC determinó, sobre la base de los buenos resultados que Comair siempre había obtenido, que la calificación de Comair no fuera inferior a la que anteriormente le había asignado, esto es, [].

68. En este examen se tomaron en consideración no sólo las anteriores financiaciones facilitadas por los bancos sino también la financiación de otras [] compras [] proporcionada por varios bancos europeos al [] años [].[27]

69. Cuando la EDC desarrolló su estrategia de fijación de precios (el 6 de diciembre de 1996), los datos FMC correspondientes a créditos no garantizados de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

Calificación	**Curvas de rendimiento de mercado justo**[28]	**Margen**
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

[26] Véase la Prueba documental CDA-85. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

[27] Prueba documental CDA-59, página 6.

[28] Véase la Prueba documental CDA-86. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

Calificación	Curvas de rendimiento de mercado justo[28]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

70. El precio ofrecido por la EDC superaba todos estos puntos de referencia FMC del mercado.

71. En agosto de 1997, Comair volvió a solicitar a la EDC que reconsiderara sus precios. En aquel momento el sistema LA Encore ya era operativo y asignó a Comair una calificación *sin garantía* de [].

72. En su estrategia de fijación de precios la EDC tomó en consideración financiaciones de CRJ por bancos europeos, operaciones recientemente cerradas por [], así como el dato de que Comair había obtenido financiación para la compra de [] CRJ al LIBOR más [].

73. La EDC también llevó a cabo una comparación financiera entre ASA y Comair. Llegó a la conclusión de que Comair era por lo menos tan solvente como ASA y, por lo tanto, merecería un precio similar. En esta comparación también se tomaron en cuenta financiaciones mencionadas anteriormente que ASA no recibió de la EDC.

74. En ese momento (8 de agosto de 1997), los datos FMC correspondientes a créditos no garantizados de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

Calificación	Curvas de Rendimiento de Mercado Justo[29]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

75. El precio que la EDC ofreció del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos era superior a todos los puntos de referencia del mercado FMC [].

76. En marzo de 1998, a solicitud de la compañía aérea, la EDC también ofreció proporcionar a Comair financiación [] con un plazo de reembolso de [] *años* y al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 *años* más []. La EDC lo estimó adecuado habida cuenta de los resultados obtenidos entonces por la propia Comair en comparación con ASA.

[29] Véase la Prueba documental CDA-87. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

77. En aquel momento (10 de marzo de 1998), los datos FMC correspondientes a los créditos no garantizados de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

Calificación	Curvas de rendimiento de mercado justo[30]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 7 años más []

78. El precio ofrecido por la EDC era superior a todos los puntos de referencia de mercado FMC [].

79. A principios de 1999, la EDC desarrolló su más reciente estrategia de fijación de precios con respecto a Comair. En aquel momento el programa LA Encore había asignado a Comair una calificación sin garantía de [].

80. La EDC tomó en consideración en su estrategia de fijación de precios una cesta de empresas industriales estadounidenses que incluía bancos, empresas industriales y empresas de bienes de consumo con una calificación crediticia similar y obligaciones que se negociaban activamente, con un plazo de vencimiento similar a la duración media de la financiación ofrecida. El margen medio de esas obligaciones era el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [].

81. Este promedio basado en el mercado era inferior al precio ofrecido por la EDC del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [].

82. La EDC también tomó en consideración varios certificados de transferencia (es decir, empréstitos) y EETC, incluidos los de []. El margen medio de esos certificados y EETC, que tenían una duración media ([]) similar a la incluida en la oferta de la EDC a Comair, era el de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más [] puntos básicos. Esto era inferior al precio ofrecido por la EDC.

83. En el momento en que se elaboró la estrategia, los datos FMC de créditos no garantizados de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

[30] Véase la Prueba documental CDA-88. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

Calificación	Curvas de rendimiento de mercado justo[31]	Margen
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

El precio ofrecido por la EDC del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos era superior a los puntos de referencia del mercado FMC calificados de [] a [].

C. Atlantic Coast Airlines (ACA)

Estrategia de fijación de precios	Pliego de condiciones
Febrero de 1996	Febrero de 1996
Estrategia de fijación de precios	Carta de oferta
Enero de 1999	Marzo de 1999

84. En su ataque del 31 de julio a los precios fijados en el marco de la Cuenta Mercantil para ACA, el Brasil analiza la calificación crediticia asignada por la EDC a ACA y el mercado de los EETC cuando se desarrollaron las estrategias de fijación de precios individuales. Además, el Brasil se refiere a una emisión de EETC por ACA.

85. La EDC financió la entrega de [] aeronaves CRJ a Atlantic Coast Airlines (ACA) y de [] CRJ a Atlantic Coast Airlines Holdings (ACAH).

86. La EDC entregó un pliego de condiciones indicativo a ACA en 1996 que preveía un tipo igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [].[32] No obstante, a pesar de las conversaciones que se mantuvieron entonces con la compañía aérea, no fue posible alcanzar un acuerdo sobre los términos y condiciones de la estructura de la financiación de la EDC, y ACA obtuvo financiación de otras fuentes.

87. Tras la entrega de este pliego de condiciones, [], un importante intermediario en la financiación de aeronaves, informó a la EDC de que ACA podría probablemente obtener una inversión privada al nivel del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos o emitir deuda con estructura arrendamiento financiero respaldado estadounidense con un tipo que estuviera en torno al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos.

88. El precio indicativo que figuraba en el pliego de condiciones de la EDC era superior a estos puntos de referencia del mercado.

[31] Véase la Prueba documental CDA-89. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

[32] Un pliego de condiciones indicativo se proporciona sólo a efectos de debate y ha de ser objeto de la debida diligencia. No representa los términos y condiciones finales, incluido el precio pertinente, que puede ofrecer la EDC.

89. En septiembre de 1997, ACA finalizó una emisión de EETC para varias de sus aeronaves CRJ y turbohélices al nivel del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] puntos básicos, excluidas las comisiones.[33]

90. Los términos y condiciones relativos a la financiación de ACA por la EDC se establecieron en una carta de oferta de 3 de marzo de 1999. La estrategia de fijación de precios correspondiente a esta carta de oferta se desarrolló principalmente en enero de 1999. Preveía financiación a un tipo flotante igual al LIBOR más [] o financiación a un tipo fijo para aeronaves entregadas antes del 1º de enero de 2000 al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] (según los tipos de conversión vigentes el tipo fijo equivalente al LIBOR más [] era el tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más []). Podría obtenerse financiación a un tipo fijo para las aeronaves entregadas después de 1999 al LIBOR más [] más la prima aplicable por convertir la deuda de tipo flotante en deuda de tipo fijo.

91. En ese momento el programa LA Encore ya existía y había asignado una calificación *sin garantía* de [] a ACAH, el []. En la fijación de precios la EDC tomó en consideración estos factores así como los resultados financieros y de explotación de la compañía aérea en comparación con los de otras compañías semejantes, y los precios que la EDC había fijado y fijaba entonces para otras compañías aéreas estadounidenses de transporte regional.

92. Cuando se estableció la estrategia (12 de enero de 1999), los datos FMC correspondientes a créditos sin garantía de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

Calificación	**Curvas de rendimiento de mercado justo**[34]	**Margen**
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

93. El precio ofrecido por la EDC igual al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [], más una comisión administrativa inicial de [] (equivalente al tipo global de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más []), era compatible con los puntos de referencia del mercado FMC calificados [] entonces vigentes.

94. En mayo de 2000, la EDC aceptó la solicitud de la compañía aérea de introducir una pequeña modificación en la [] de la carta de oferta de marzo de 1999. En aquel momento la EDC también confirmó el precio que había fijado para el crédito, basándose en un examen del precio realizado en noviembre de 1999 para ACAH. Cuando se realizó ese examen, ACA tenía una calificación *sin garantía* asignada por el programa LA Encore de [].

[33] Este EETC pequeño e ilíquido no se negocia frecuentemente y, con la excepción del precio de emisión, no proporciona un buen punto de referencia "corriente". Por esta razón, Salomon Smith Barney no incluye esta emisión en su base de datos EETC. (Salomon Smith Barney, *The ABCs of EETCs: A Guide to Enhanced Equipment Trust Certificates*, 8 de junio de 2001, página 33 (Prueba documental CDA-81).)

[34] Véase la Prueba documental CDA-90. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

95. En noviembre de 1999, la EDC había financiado sólo [] de los [] CRJ de ACA. ACA había financiado el resto mediante una combinación de EETC ([] aeronaves), [] ([] aeronaves), [] ([] aeronaves) e [] ([] aeronave). En su estrategia de fijación de precios, la EDC tomó nota de que los EETC no se negociaban, por lo que no se disponía del margen de mercado entonces vigente. Sin embargo, la EDC fue informada de que las aeronaves de [] habían sido financiadas en 1998 al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] con un plazo de [] años. Además, a principios de 1999 [] se había comprometido a financiar hasta [] CRJ al LIBOR más [] (o, aproximadamente, al tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [] sobre la base de los márgenes de conversión de noviembre de 1999). [] iba a facilitar financiación con una estructura de arrendamiento financiero estadounidense con un plazo de [] años y una duración media de [] años, o en forma de préstamo directo con un período de amortización de [] años.

96. El precio ofrecido por la EDC era superior a todos esos puntos de referencia activos del mercado.

97. Además, ACA había informado a la EDC de que varios bancos se habían interesado en sus próximas entregas, por lo que esperaba utilizar la financiación de la EDC sólo para [] de las [] entregas de aeronaves restantes. Obviamente, si el precio de la EDC hubiera sido inferior al del mercado, ACA habría tratado de utilizar la financiación de la EDC para *todas* sus entregas restantes.

98. En el momento de la segunda estrategia de fijación de precios (el 24 de noviembre de 1999) los datos FMC correspondientes a los créditos sin garantizar de empresas industriales estadounidenses calificadas eran los siguientes:

Calificación	**Curvas de rendimiento de mercado justo**[35]	**Margen**
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []
[]	[]	Tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años más []

99. El precio ofrecido por la EDC del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más [], más una comisión administrativa inicial de [] (equivalente a un tipo global igual al de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más []) era superior a todos los puntos de referencia del mercado FMC [] entonces vigentes.

[35] Véase la Prueba documental CDA-91. El tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos a 10 años es [].

D. Air Nostrum

Estrategia de fijación de precios	Carta de oferta
Marzo de 1998	Octubre de 1998

100. Air Nostrum es una compañía aérea de transporte regional con sede en Valencia, España. Como tal, no le eran aplicables los puntos de referencia estadounidenses. Tanto Embraer como Bombardier compitieron por este pedido. Air Nostrum confirmó a la EDC que el Gobierno del Brasil había ofrecido financiación a largo plazo para el contrato de Embraer, que no era compatible con las condiciones del "consenso" de la OCDE. Air Nostrum comunicó a la EDC que las condiciones del Brasil eran:

- Precio: 14,8 millones de dólares EE.UU. (dólares de enero de 1998)
- Financiación: 100 por ciento procedente del BNDES al 5,13 por ciento anual (tras una reducción del tipo de interés en el marco del PROEX I) durante 15 años hasta un pago de liquidación del 35 por ciento.
- Ello equivalía a un pago mensual por arrendamiento financiero de 98.451 dólares EE.UU.

101. Sobre la base de esta información, la EDC, con el apoyo de Cuenta del Canadá, presentó una propuesta de financiación con la que trataba de igualar el mecanismo de pago de arrendamiento financiero exigido por Air Nostrum pero con un tipo global superior al ofrecido por el Brasil. La EDC notificó a la OCDE su propósito de igualar la oferta del Brasil.

102. El tramo de la Cuenta Mercantil de la EDC (con un coeficiente de préstamo respecto al valor del [] por ciento) es el tramo prioritario en esta transacción. Está garantizado, entre otras cosas, por: una hipoteca de prioridad absoluta sobre cada aeronave; la cesión de todas las garantías del fabricante; y por el hecho de que la EDC es la primera beneficiaria en virtud de pólizas de seguro apropiadas. El tramo de la Cuenta Mercantil de la EDC está plenamente cubierto por el valor residual de los activos.

103. Si bien la fijación global de precios estuvo guiada por el deseo del Canadá de igualar la oferta brasileña y ajustarse al mecanismo de pago mediante arrendamiento exigido por Air Nostrum, también se basó en un examen de la situación financiera y operativa de la compañía aérea. En el precio fijado en el marco de la Cuenta Mercantil se incluyó un tipo de interés basado en el mercado igual al [].

E. Kendell Airlines

Estrategia de fijación de precios	Firma del acuerdo de adhesión de participante (Compromiso de la EDC)
Junio de 1999	Agosto de 1999

104. Kendell Airlines es la mayor compañía aérea australiana de transporte regional. Es propiedad de Ansett Holdings Limited (AHL), que también es propietaria y explota Ansett Australia (AA), y Ansett International Airlines. AHL y AA [] concertada por el [] y el [].

105. AHL es la segunda compañía aérea de Australia. En el momento de la transacción, le correspondía el [] por ciento de la parte del mercado nacional y sus ingresos anuales superaban los [] de dólares australianos (aproximadamente [] de dólares EE.UU.). La compañía aérea es miembro de la Star Alliance, una de las principales alianzas de compañías aéreas del mundo.

106. Cuando se estableció la estrategia de fijación de precios correspondiente a esta compañía aérea, no existía ningún punto de referencia en dólares de los Estados Unidos para Kendell ni para AHL y AA, []. El precio fijado por la EDC dependió en gran parte de la intervención de los principales intermediarios, [] y [], que tenían gran experiencia en este tipo de transacciones.

107. El precio fijado por la EDC fue exactamente el mismo que el fijado por los demás participantes en la transacción. De hecho, todos los participantes ofrecían los mismos términos y condiciones para este crédito en régimen de exclusión de preferencias (*pari passu*). Ninguno de los términos y condiciones, incluido el precio que figuraba en la oferta pública o en el acuerdo final, estaba supeditado a la participación de la EDC. Contrariamente a la alegación del Brasil, en esta transacción la EDC no fijó los precios sino que los aceptó. Los bancos comerciales privados participantes fijaron los tipos de interés.

108. Por consiguiente, la transacción Kendell ofrece un excelente estándar empírico con el que medir la credibilidad de las afirmaciones formuladas por el Brasil en su declaración de 31 de julio de 2001 según las cuales la financiación proporcionada por la EDC a un precio inferior al que figura en determinada información sobre EETC (escogida por el Brasil) se facilitó necesariamente en condiciones más favorables que las del mercado. Según la Prueba documental BRA-66, el "margen de mercado" para la transacción Kendell debería haber sido el del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más []. Sin embargo, las pruebas demuestran que, conforme a los cálculos hechos por el propio Brasil, Kendell pudo obtener financiación para esa transacción en el mercado comercial por [] menos. La transacción Kendell demuestra que el cálculo que hace el Brasil de los "márgenes de mercado" simplemente no es creíble.

109. [], el organizador de la transacción, también invitó a la EDC a participar en la segunda transacción Kendell. En aquel momento, la EDC llegó a la conclusión de que los riesgos inherentes a la transacción eran demasiado grandes en relación con los beneficios totales y se negó a participar. Finalmente, un consorcio de bancos comerciales, encabezado por [], proporcionó la financiación necesaria.

IV. INVESTISSEMENT QUÉBEC

110. La mayoría de los argumentos que formula el Brasil en su declaración de 31 de julio de 2001 en relación con Investissement Québec (IQ) repiten argumentos formulados por el Brasil en otras comunicaciones y que el Canadá ya ha tratado. Por ejemplo, el Brasil sostiene que IQ ha proporcionado garantías sin cobrar comisión, lo cual, como el Canadá ha señalado anteriormente, no es correcto.[36] Incluso cuando el Brasil reconoce que IQ ha cobrado comisiones, como en el caso de las transacciones de Midway Airlines y Mesa Air, afirma que el precio era sólo de [] puntos básicos, cuando el Canadá ha explicado que la comisión de [] puntos básicos es una comisión inicial que se añade a una anual de [] puntos básicos. En su declaración de 31 de julio, el Brasil efectivamente alega por primera vez que CQC proporcionó financiación directa en la transacción relativa a Midway.[37] Ello no es correcto. El Brasil parece haber confundido la garantía de acciones con la financiación directa.

[36] Véase el Escrito de réplica del Canadá, párrafo 66 y la respuesta del Canadá a la pregunta 14, párrafo 7.

[37] Declaración de 31 de julio del Brasil, párrafo 119.

111. El Brasil también aduce en su declaración de 31 de julio que la uniformidad de la comisión de IQ es indicativa de que no se sigue el mercado porque "[n]inguna entidad que conceda garantías en las condiciones del mercado cobrará los mismos derechos a compañías cuyas calificaciones crediticias difieran enormemente".[38] Esta afirmación pasa por alto la naturaleza de la garantía de IQ y de la [].[39] Como explicó el Canadá en su respuesta de 26 de julio de 2001 a la pregunta 47 formulada por el Grupo Especial, así como en los párrafos 67 y 68 de su Escrito de réplica y en la respuesta a la pregunta 14 formulada por el Grupo Especial, la [] no sólo reduce considerablemente el riesgo asumido por IQ. El riesgo que representa el posible incumplimiento de un determinado comprador de aeronaves queda [] en gran parte [], es perfectamente adecuado que se cobre la misma comisión a los distintos compradores.

V. CONCLUSIÓN

112. El Canadá ha demostrado a lo largo de las presentes actuaciones que la EDC e Investissement Québec operan sobre una base de autosuficiencia financiera y proporcionan productos cuya estructura y precios son comerciales. A solicitud del Grupo Especial, el Canadá ha facilitado abundante documentación, gran parte de la cual es sensible desde el punto de vista comercial, que demuestra claramente que la EDC hace todo lo posible por establecer términos y condiciones adecuados para cada transacción y que esos términos y condiciones están en consonancia con los que un prestatario puede obtener para una transacción comparable en los mercados comerciales. El Canadá proporcionó esta información a pesar del lamentable fracaso del Brasil que no pudo demostrar *prima facie* ni siquiera que una de las transacciones en el marco de la Cuenta Mercantil de la EDC no se había ofrecido en condiciones de mercado. En su declaración oral del 31 de julio, el Brasil trató de fabricar argumentos en contra de estas transacciones, y en contra de la EDC, tergiversando y sacando del contexto las pruebas que el Canadá facilitó en ésta y otras diferencias. Como se demuestra en la presente comunicación, los argumentos formulados por el Brasil en contra de esas transacciones carecen de todo fundamento y deben rechazarse. Existen pruebas abrumadoras de que los precios fijados para esas transacciones no fueron más favorables que los que los receptores podían obtener en el mercado.

113. El Canadá también ha proporcionado abundantes pruebas en relación con las operaciones de IQ. El Brasil apenas dijo algo acerca de IQ en su declaración de 31 de julio que no hubiera dicho anteriormente y que el Canadá no hubiera refutado ya. Los nuevos argumentos del Brasil en relación con IQ o bien son incorrectos desde el punto de vista fáctico o no reconocen que el riesgo asumido por IQ es limitado y []. El Brasil no ha ofrecido ningún fundamento creíble, ni en su declaración de 31 de julio ni en sus comunicaciones anteriores, para su alegación de que las garantías ofrecidas por IQ constituyen subvenciones a la exportación prohibidas. Esta alegación también debe rechazarse.

[38] Declaración de 31 de julio del Brasil, párrafo 23.

[39] [] (Prueba documental CDA-65).

ANEXO I

LA METODOLOGÍA DE FIJACIÓN DE PRECIOS DEL BRASIL QUE FIGURA EN BRA-65 ES ERRÓNEA

I. METODOLOGÍA QUE AFIRMA APLICAR EL BRASIL:

"[E]l 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".

Esa metodología plantea varios problemas que se indican a continuación.

La metodología del Brasil	Razones por las que la metodología del Brasil es errónea	Enfoque recomendado
1. Utilización de todos los EETC	La utilización de todos los EETC seguidos por Morgan Stanley Dean Witter (MSDW) ha supuesto la inclusión de EETC no emitidos por compañías aéreas. Entre estos EETC no emitidos por compañías aéreas se encuentran los de []. El Brasil no aplicó la metodología que decía aplicar.	Sólo deberían haberse considerado EETC de compañías aéreas.
2. Utilización de todos los tramos de un EETC para crear un margen de crédito medio ponderado	Por su naturaleza, los EETC están compuestos por diversos tramos de deuda, todos ellos con diferentes calificaciones crediticias y plazos, lo que hace que: i) Sea inapropiado comparar tramos con calificaciones crediticias que difieren significativamente de las de la financiación de la EDC. ii) Sea inapropiado comparar tramos con plazos de reembolso que difieren significativamente de los de la financiación de la EDC. iii) Sea inapropiado comparar tramos con coeficientes del préstamo respecto al valor que difieren significativamente del de la financiación de la EDC.	Toda metodología de fijación de precios debe comparar el préstamo en cuestión con una financiación de deuda que sea sustancialmente similar al mismo. La metodología del Canadá compara la financiación de la EDC con []. Nota sobre el apalancamiento de los EETC: puede parecer que los EETC tienen un coeficiente inferior del préstamo respecto al valor (LTV) y que, en consecuencia, entrañan menos riesgo en comparación con la financiación procedente de los bancos. No obstante, en el mercado de los EETC el valor de las aeronaves se establece mediante una evaluación independiente. En el mercado bancario, el coeficiente LTV se establece en relación con el precio de la aeronave. Los valores resultantes de la evaluación tienden a ser superiores a los precios reales de venta de las aeronaves. Por consiguiente, sobre una base neta, el monto total de dólares que se financia es casi igual en ambas fuentes de financiación. Por ejemplo: EETC: evaluación de la aeronave 20 millones de dólares EE.UU. * 70 por ciento LTV = financiación de 14 millones de dólares EE.UU. Préstamo bancario: precio de venta de la aeronave 17,5 millones de dólares EE.UU. * 80 por ciento LTV = financiación de 14 millones de dólares EE.UU.
3. Utilización de los precios de los EETC durante 1996-1999	Como afirma correctamente el Brasil en el párrafo 62 de su declaración de 31 de julio, los EETC son un instrumento financiero relativamente nuevo para la financiación de la deuda en el sector de la aeronáutica. El mercado de los EETC carece de liquidez (volumen de operaciones), lo que en parte puede explicar por qué el precio de los EETC es superior al de otras formas de financiación comercial. Hay una gran diferencia entre el precio de los EETC y el precio obtenido de márgenes comparables de obligaciones de sociedades y márgenes de la Curva de mercado justo.	La metodología del Canadá incorpora []. Los [] reflejan el precio disponible en un mercado líquido y el precio [] refleja un precio neutral en relación con el precio que se negocia con el []. Cuando el Canadá efectivamente muestra el precio de los EETC, utiliza el margen del precio del tramo en la fecha en que se emitió el EETC. Con ello se evita cualquier distorsión adicional del margen causada por la negociación en un mercado ilíquido. Sin embargo, con ello no se elimina el problema del precio causado por un mercado de EETC ilíquido, ya que el margen en el momento de la emisión se determinó en esas mismas condiciones.
4. Utilización de una sola fuente de precios	El hecho de basarse en un solo elemento de investigación, en este caso los márgenes de los EETC, para llevar a cabo una estrategia de fijación de precios puede tergiversar los hechos en los que tiene lugar la fijación de precios atribuibles a una calificación crediticia determinada.	A fin de reducir la dependencia de una sola fuente de precios la metodología de fijación de precios del Canadá incorpora [].

LA METODOLOGÍA DE FIJACIÓN DE PRECIOS DEL BRASIL QUE FIGURA EN BRA-66 ES ERRÓNEA

I. METODOLOGÍA QUE AFIRMA APLICAR EL BRASIL:

"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 [aérea], basándonos en las calificaciones dadas por el Canadá … 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."

Esta metodología plantea los problemas que se enuncian *infra*.

Metodología brasileña	Razones por las que la metodología brasileña es errónea	Enfoque recomendado
1. Momento de fijación de los precios de los EETC	El Brasil ha tratado de comparar el precio fijado en un momento determinado con términos de comparación futuros. La práctica habitual en los mercados de deuda es fijar el precio de una transacción determinada en el presente inmediato. Ese precio puede basarse en términos de comparación que utilicen datos históricos y en una previsión de posibles cambios económicos futuros. No se pueden obtener precios futuros reales y la EDC no pudo utilizarlos cuando hizo sus ofertas de financiación.	El precio de mercado se obtiene examinando datos de referencia del mercado que reflejen la transacción de que se trate. Por su naturaleza, los datos son históricos y, en consecuencia, sólo pueden utilizarse datos sobre transacciones pasadas y que se encuentren disponibles en el momento de la fijación de precios. Al examinar los EETC como un posible punto de referencia del mercado, el Canadá tomaba en consideración los EETC que se habían emitido durante los 120 días anteriores a la fecha en que la EDC hizo la oferta de financiación. Al examinar [], el Canadá tomó en consideración márgenes [] vigentes en la fecha aproximada en que la EDC hizo la oferta de financiación. Al examinar [], el Canadá tomó en consideración [] correspondientes a la fecha aproximada en que la EDC hizo la oferta de financiación.
2. Ajuste de los márgenes de los EETC para tomar en cuenta las diferencias de calificación crediticia	El Canadá está de acuerdo en que los márgenes reflejados en precios de referencia correspondientes a una clase de calificación crediticia pueden ajustarse para calcular el margen correspondiente a otra calificación crediticia. Sin embargo, los precios de los EETC utilizados por el Brasil eran erróneos, lo que hacía inútil cualquier ajuste posterior de los datos. Estos errores se exponen en la crítica a BRA-65 que figura *supra*.	La metodología del Canadá trata de utilizar tramos de EETC que se encuentren [] de la calificación asignada al préstamo de la EDC. No se intenta manipular cada precio de referencia, pero se entiende que existe una diferencia de precios (por encima o por debajo) cuando se reduce o mejora la calificación crediticia de un producto de deuda determinado. El apéndice I del anexo II muestra cómo aumentan los márgenes cuando las calificaciones crediticias empeoran. El apéndice I también indica la escala de calificaciones empleada por Standard & Poors (S&P) y Moody's Investor Service (Moodys).

ANEXO II

[]

Apéndice 1

Correlación de calificaciones crediticias

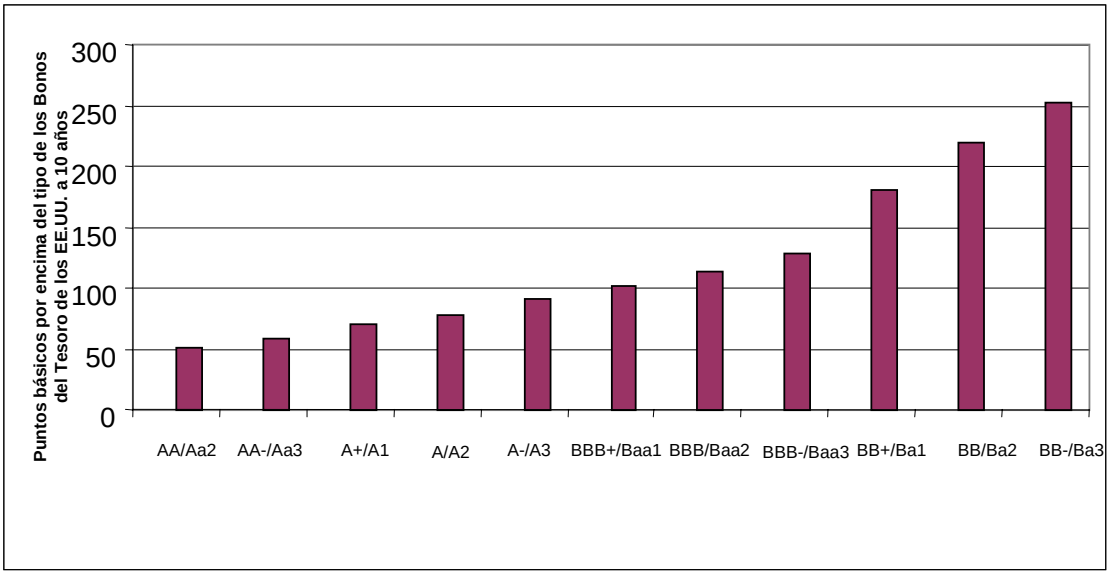
Standard & Poor's		Moody's
AA+	=	Aa1
AA	=	Aa2
AA-	=	Aa3
A+	=	A1
A	=	A2
A-	=	A3
BBB+	=	Baa1
BBB	=	Baa2
BBB-	=	Baa3
BB+	=	Ba1
BB	=	Ba2
BB-	=	Ba3

Nota sobre las calificaciones desdobladas: No es infrecuente que un instrumento de deuda calificado (por ejemplo, un tramo de EETC) tenga una calificación crediticia desdoblada. Esto ocurre cuando dos organismos de calificación han asignado calificaciones diferentes al mismo valor y una de esas calificaciones es inferior a la otra. Por ejemplo, S&P podría asignar una calificación de BBB+ y Moody's podría calificar el mismo valor con un escalón menos, esto es, con Baa2. En tales casos, es probable que, debido a la calificación crediticia inferior, el instrumento de deuda tenga un rendimiento por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos más alto.

Índices de valores industriales (evaluación de la Curva de mercado justo de Bloomberg) - 14 de agosto de 1998

Calificación crediticia (S&P/ Moody's)	Márgenes de valores industriales en puntos básicos por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los EE.UU. a 10 años
AA/Aa2	51
AA-/Aa3	58
A+/A1	70
A/A2	78
A-/A3	91
BBB+/Baa	102
BBB/Baa	113
BBB-	129
BB+/Ba1	180
BB/Ba2	219
BB-/Ba3	252

Nota: Uno de los conceptos financieros fundamentales es el de riesgo y beneficio. Cuando aumenta el riesgo inherente al beneficio también lo hace el beneficio requerido. Cuando la calificación crediticia de un instrumento de deuda disminuye (por ejemplo, pasa de AA a BB) aumenta el margen exigido por encima del tipo de los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos. El gráfico que figura *infra* representa el aumento del margen correspondiente a la Curva de mercado justo - Índice de valores industriales a medida que se desciende en la escala crediticia. Cuando se pasa de BBB a BBB- el aumento del margen es de 16 puntos básicos.



Apéndice 2

Observaciones sobre la pertinencia del precio de los EETC

El precio de los EETC da muestras de volatilidad

> "Al observar el comportamiento de los márgenes en las diferentes cestas de EETC que hemos creado a partir de nuestra base de datos, constatamos que no es infrecuente advertir en un mes cualquiera 'anomalías' en los márgenes que son contrarias a la lógica común. Esto concuerda con la idea de que los EETC son títulos complejos cuyos márgenes tienen un comportamiento que ninguna variable puede explicar plenamente por sí sola."
>
> Salomon Smith Barney, *The EETC Trading Observer*, 9 de mayo de 2001, página 16 (Prueba documental CDA-80).

Los precios de los EETC no se fijan de manera coherente aun cuando se fijan al mismo tiempo

Compañía aérea/ Emisión de EETC	Tramo/Cupón	MSDW* 30 de abril de 2001 Margen del tramo (puntos básicos)	SSB** 30 de abril de 2001 Margen del tramo (puntos básicos)	Diferencia (puntos básicos)
America West / 1998-1	A / 6,870%	205	215	10
	B / 7,120%	270	290	20
	C / 7,840%	300	320	20
Continental / 1997-1	A / 7,461%	170	165	-5
	B / 7,461%	230	215	-15
	C / 7,420%	220	215	-5
Northwest / 1994-1	A / 8,26%	210	175	-35
	B / 9,36%	285	245	-40
United Airlines / 2000-1	A / 7,783%	170	163	-7
	B / 7,730%	172	160	-12
	C / 8,030%	230	235	5
US Air / 1998-1	A / 6,850%	240	215	-25
	B / 7,350%	310	305	-5
	C / 6,820%	390	370	-20

* Fuente: Morgan Stanley Dean Witter, *EETC Market Update*, 7 de junio de 2001, páginas 18-21 (Prueba documental CDA-101).

** Fuente: Salomon Smith Barney, *The EETC Trading Observer*, 9 de mayo de 2001, páginas 37-41 (Prueba documental CDA-80).

ANEXO B-13

RESPUESTAS DEL CANADÁ A PREGUNTAS ADICIONALES FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(15 de agosto de 2001)

Seguidamente se reproducen las respuestas del Canadá a las preguntas adicionales formuladas por el Grupo Especial a las partes el 10 de agosto de 2001:

Pregunta 74

Sírvanse comentar la afirmación del Brasil (en su respuesta a la pregunta 56) de que con arreglo a la oferta de Bombardier habría "pagos semestrales considerablemente inferiores" a los que habría con arreglo a la oferta de Embraer. Se ruega calcular la cuantía de los pagos semestrales correspondientes a ambas ofertas, suponiendo un préstamo de 1.000 millones de dólares y un tipo de interés del 6 por ciento para ambas ofertas. Se ruega también suponer que en el caso de la oferta de Embraer el 20 por ciento de la cuantía del préstamo correspondería a [].

1. La afirmación del Brasil de que con arreglo a la oferta de Bombardier habría "pagos semestrales considerablemente inferiores" a los que habría con arreglo a la oferta de Embraer, no es exacta. Para juzgar la corrección de la afirmación brasileña, el Grupo Especial ha pedido a las partes que calculen un "pago semestral" sobre la base de determinados supuestos. No obstante, esto también plantea problemas, porque varios de los supuestos propuestos por el Grupo Especial no son válidos.

2. El supuesto de un tipo de interés idéntico puede ser apropiado, pero el de una cuantía idéntica de los préstamos no lo es. La cuantía total del préstamo afectará necesariamente la de los pagos semestrales del mismo. Esa cuantía dependerá del precio de las aeronaves, así como del número de aeronaves que se financien. Así pues, a fin de juzgar la corrección de la afirmación del Brasil, no se puede prescindir de las [] previstas en la oferta de Embraer. Como ha señalado anteriormente el Canadá, habría que comparar la oferta de Bombardier, que entraña un préstamo sobre [] aeronaves, con la oferta de Embraer, [], según se supone en el arbitraje del párrafo 6 del artículo 22 realizado en el asunto *Brasil - Aeronaves*.[1] [] Como resultado de ello, los pagos de acuerdo con la oferta de Embraer serían mayores que de acuerdo con la oferta de Bombardier.

3. Varios otros factores también hacen que la comparación contemplada por el Grupo Especial sea imposible, y ponen de manifiesto los problemas que plantea la afirmación brasileña. Por ejemplo, la afirmación del Brasil en su respuesta a la pregunta 56 se basa necesariamente en un mecanismo de arrendamiento financiero respaldado más bien que en una estructura de préstamo directo. Con arreglo a un arrendamiento financiero respaldado, los pagos del préstamo y la duración media de éste se estructuran de manera de optimizar los costos para el prestatario y los beneficios para los inversores de capital. Existe una enorme variedad de posibles perfiles de reembolso, tanto en términos de cuantía como de fechas, asociados con cualquier limitación derivada de una duración media dada. Las compañías aéreas y los inversores de capital emplean modelos informáticos muy complejos y perfeccionados para calcular y optimizar los costos y beneficios asociados con distintas propuestas de

[1] Respuestas del Canadá a la pregunta 56 del Grupo Especial, 8 de agosto de 2001, párrafo 1, en la que se hace referencia a *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Recurso del Brasil al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC*, Decisión de los Árbitros, WT/DS46/ARB, adoptado el 12 de diciembre de 2000, párrafo 3.79.

financiación de las aeronaves. Entran en estos cálculos muchos factores variables, entre ellos las limitaciones relativas a la duración media impuestas por los otorgantes del préstamo. El perfil de reembolso asociado con préstamos hechos con arreglo a un mecanismo estadounidense de arrendamiento financiero respaldado puede variar considerablemente entre distintos préstamos incluso cuando las limitaciones relativas a la vida media sean las mismas.

4. El Brasil ha alegado en su respuesta a la pregunta 56 que la duración media según la oferta de Bombardier es de [] años. Esto no es exacto. La oferta de Bombardier permite un perfil de reembolso que resulta en una duración media de *hasta* [] años, pero esto no significa que el perfil de reembolso elegido por Air Wisconsin para la oferta de Bombardier tendrá una duración media de [] años. A menudo, las compañías aéreas y los inversores de capital determinarán, sobre la base del modelo informático que utilicen, que alcanzarán beneficios óptimos (es decir, que la compañía aérea alcanzará el costo más bajo y el inversor de capital el beneficio más elevado) con un perfil de reembolso que resultará en una duración media inferior a [] años. Una limitación consistente en una duración media inferior conduciría, en promedio, a pagos periódicos (por ejemplo, los pagos semestrales supuestos por el Grupo Especial) más elevados.

5. Además, a menos que el otorgante del préstamo exija expresamente que los pagos del capital se hagan semestralmente, la cuantía de los pagos de los préstamos en un mecanismo de arrendamiento financiero respaldado se distribuiría de manera muy poco uniforme en todo el período y podría conducir a que no se reembolse capital durante algunos años, o bien a que los pagos periódicos sean mayores al comenzar el período que al finalizar éste. []

6. Por todas las razones expuestas, no es exacta la afirmación del Brasil de que la oferta de Bombardier conduciría a pagos semestrales considerablemente inferiores. Por las mismas razones, es imposible comparar directamente los pagos semestrales de un préstamo según las dos ofertas sobre la base de los supuestos adoptados por el Grupo Especial.

7. No obstante, a fin de mostrar algunos de los problemas que plantea la afirmación del Brasil, y con los supuestos propuestos por el Grupo Especial, el Canadá ha tratado de hacer los cálculos pedidos por éste. El Canadá ha pedido la asistencia de [] que, en su calidad de asesor de compañías aéreas e inversores de capital, utiliza un modelo informático del tipo antes descrito.

8. El Canadá pidió a [] que calculara, manteniendo todas las demás variables constantes, el perfil de reembolso del préstamo para las dos ofertas, suponiendo un tipo de interés del 6 por ciento, una limitación de la duración media de [] años en un caso y de [] años en el otro, y una cuantía idéntica de los préstamos, de 1.000 millones de dólares en cada caso. Incluso esto es problemático y no es totalmente realista, dado que los modelos informáticos utilizados para optimizar las estructuras de los pagos calculan la economía de una transacción aeronave por aeronave, y no sobre la base de la cuantía total del préstamo que supone el Grupo Especial. El Canadá no pidió a [] que incorporara el supuesto del Grupo Especial de que "[]", porque no resulta claro lo que significa este supuesto ni cómo podría incorporarse en el cálculo.

9. Los resultados de los cálculos proporcionados por [] en su modelo (adjunto como Prueba documental CDA-102) muestran perfiles de reembolso muy diferentes para las dos ofertas. Durante ciertos años, pueden no hacerse en absoluto reembolsos de capital. Los cálculos muestran que en algunos años los pagos de capital e intereses serían mayores con arreglo a una oferta con una limitación de duración media de [] años que con una que tuviese una limitación de duración media de [] años. Aunque los pagos de un préstamo de 1.000 millones de dólares con una duración media mayor serían en promedio ligeramente inferiores (52,6 millones de dólares frente a 53,1 millones de dólares), dado el plazo mayor de reembolso la compañía aérea incurriría en costos de intereses adicionales de unos 90 millones de dólares según la oferta con una limitación de duración media de [] años que según la que tuviera con una duración media de [] años.

Pregunta 75

Con respecto a la respuesta del Canadá a la pregunta 67 del Grupo Especial, ¿opina el Canadá que la demostración de la "posibilidad", "probabilidad" o "expectativa" del apoyo futuro del Gobierno brasileño sería suficiente para satisfacer un elemento jurídico de "apoyo oficial" de conformidad con el Acuerdo de la OCDE en relación con las disposiciones sobre "igualación"?

10. El Canadá no entiende claramente lo que quiere decir el Grupo Especial con la expresión "elemento jurídico" de apoyo oficial con arreglo al Acuerdo de la OCDE. No obstante, si, como en este caso, existe una base bien fundada para llegar a la conclusión de que la oferta de Embraer iba a gozar del apoyo oficial del Gobierno del Brasil, ello es suficiente para dar derecho al Canadá a formular una oferta de igualación con arreglo al mencionado Acuerdo.

11. A fin de satisfacer los requisitos previstos en el Acuerdo de la OCDE para igualar una oferta de un no participante, deben respetarse las disposiciones del artículo 53 de dicho Acuerdo, "Igualación de las modalidades y condiciones ofrecidas por un no participante". El artículo 53 exige de los participantes las siguientes acciones: i) hacer "todo lo posible por verificar" el apoyo oficial, ii) "informar a los demás participantes de la naturaleza y resultado de esos esfuerzos" y iii) notificar a los demás participantes.[2]

12. El artículo 53 no exige a los participantes la total certidumbre de que la oferta iniciadora contaba con el apoyo oficial. Los redactores del Acuerdo de la OCDE reconocieron que podía ser imposible en una situación de igualación en la que interviniese un no participante tener la certeza de que las modalidades y condiciones igualadas gozaban de apoyo oficial, ya que los no participantes no están sujetos a las prescripciones de notificación y transparencia del Acuerdo de la OCDE.

13. En lugar de ello, el artículo 53 exige a los participantes "hacer todo lo posible para verificar" el apoyo oficial. Al final de este proceso de aplicación de la debida diligencia, el participante que tuviese la intención de efectuar la igualación estará en una de las tres situaciones siguientes:

- Mediante la aplicación de la debida diligencia se ha demostrado que la oferta iniciadora no cuenta con apoyo oficial. En tal situación, no habría nada que igualar.

- Mediante la aplicación de la debida diligencia se suscitaron dudas en cuanto a si la oferta iniciadora cuenta con apoyo oficial. Aunque el artículo 53 no se ocupa expresamente de esta situación, ello está implícito en la aplicación de la "buena fe" por los participantes cuando efectúan la igualación. Este criterio de "buena fe" está en armonía con el carácter del Acuerdo de la OCDE como "acuerdo de caballeros". Pasar a efectuar la igualación en esta situación no sería actuar "de buena fe" y sería por tanto incompatible con el Acuerdo de la OCDE.

- Las pruebas obtenidas mediante la aplicación de la debida diligencia condujeron a la conclusión de que la oferta iniciadora cuenta con apoyo oficial, aunque la existencia del apoyo oficial pueda no ser establecida con una certeza del 100 por ciento. La igualación en esta situación se efectuaría "de buena fe" y sería compatible con el Acuerdo de la OCDE en general y con las prescripciones del artículo 53 en particular. Además, conforme al Acuerdo, todos los demás participantes de la OCDE tendrían la oportunidad de expresar su opinión acerca de si la igualación es apropiada. Esta

[2] El Canadá ha cumplido las prescripciones de información y notificación del artículo 53 del Acuerdo. Véase la comunicación de réplica del Canadá, párrafo 95.

disciplina, mediante el examen por aquéllos, actúa como un control de terceros sobre el uso de la igualación por los participantes.

14. En la transacción de Air Wisconsin, el Canadá está en la tercera de las situaciones descritas. El Canadá ha explicado cómo hizo todo lo posible para verificar de buena fe que la oferta de financiación de Embraer a Air Wisconsin contaba con el apoyo oficial del Brasil.[3] Los esfuerzos del Canadá cumplen los requisitos del artículo 53. La disciplina del examen por los participantes no condujo a ningún comentario de éstos acerca de la notificación de igualación por el Canadá o acerca de la naturaleza o los resultados de estos esfuerzos de debida diligencia. Además, como se expone en la respuesta del Canadá a la pregunta 67 del Grupo Especial, existen elementos de prueba muy sólidos de que la oferta de Embraer iba a contar con el apoyo oficial del Brasil. Ciertamente, Embraer confirmó a Air Wisconsin que preveía que su oferta había de contar con el apoyo del Gobierno del Brasil, según lo descrito por Air Wisconsin en su carta de 7 de agosto de 2001 (Prueba documental CDA-68).

15. Por consiguiente, dado que el Canadá "hizo todo lo posible" en el sentido del artículo 53 del Acuerdo, para verificar el apoyo oficial brasileño, y dado que, como resultado de esos esfuerzos, tenía fundadas razones para concluir que la oferta de Embraer había de contar con el apoyo oficial del Gobierno del Brasil, estaba autorizado a formular la oferta de igualación en el marco del Acuerdo de la OCDE.

Pregunta 76

En respuesta a la pregunta 67 del Grupo Especial, el Canadá declara que "simplemente no es verosímil que instituciones de terceros proporcionarían financiación para una empresa con una calificación crediticia relativamente baja como Air Wisconsin a un tipo de interés CIRR, con una cobertura de hasta el 100 por ciento y con un plazo de reembolso de 15 a 16,5 años". ¿Significa esto que Embraer ofreció modalidades y condiciones de financiación que no estaban disponibles en el "mercado"? En tal caso, ¿podría utilizarse la oferta de Embraer como "referencia del mercado" para resolver la cuestión del "beneficio"? Sírvanse explicar.

16. []

17. Como demostró el Canadá en su respuesta de 8 de agosto de 2001 a la pregunta 67 del Grupo Especial, todos los elementos de prueba con que cuenta el Grupo Especial apuntan a la intervención del Gobierno brasileño en la oferta de Embraer. La única conclusión razonable a que puede llegarse a partir de esos elementos de prueba, es que la oferta de Embraer contaría con apoyo del Gobierno brasileño. Esa conclusión se ve reforzada por el hecho de que no es verosímil que [].

18. No obstante, si el Grupo Especial no estimase que la oferta de Embraer contaba o había de contar con el apoyo del Gobierno brasileño, []. Tal financiación se proporcionaría, por definición, en las condiciones que podían obtenerse en el mercado.

19. Por consiguiente, si el Grupo Especial estimase que la oferta de Embraer contaba o había de contar con el apoyo del Gobierno brasileño, la misma no es una "referencia del mercado". No obstante, si el Grupo Especial estimase que [], la oferta es una "referencia del mercado" para determinar la cuestión del "beneficio".

[3] La ocasión más reciente en que lo ha explicado, es la de su segunda declaración oral, párrafos 72 a 74. Véase también la comunicación de réplica del Canadá, párrafos 83 a 94.

ANEXO B-14

OBSERVACIONES DEL CANADÁ SOBRE RESPUESTAS DEL BRASIL
A PREGUNTAS FORMULADAS POR EL GRUPO ESPECIAL
DESPUÉS DE SU SEGUNDA REUNIÓN

(20 de agosto de 2001)

Seguidamente se transcriben las observaciones del Canadá relativas a las respuestas del Brasil a las preguntas 54 a 62 y 73 formuladas por el Grupo Especial.

Pregunta 54

En una situación en la que existen varias transacciones comerciales con una diversidad de precios ¿cómo se determina el "precio de mercado"?

1. La respuesta del Brasil no contesta a la pregunta del Grupo Especial. El Brasil intenta distinguir entre el precio de venta y el precio de financiación, pero no explica por qué la pregunta del Grupo Especial no se aplica al precio de la financiación. El Canadá señala que el Brasil está de acuerdo con que el mercado pueda determinarse comparando las condiciones de financiación de una transacción con las que una institución comercial proporcionaría para una transacción similar. En el caso de Air Wisconsin, [].

Pregunta 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.

2. Como ha señalado el Canadá, no existe absolutamente ningún elemento de prueba que apoye la especulación del Brasil de que [].

3. Incluso si Embraer se hubiese comportado del modo descrito, el Brasil reconoce en su respuesta a la pregunta que "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." Cabe suponer que el número de vendedores que constituyen un "número considerable" dependerá del número de vendedores que actúen en el mercado. En el mercado de los aviones a reacción para el transporte regional, donde actúan en realidad sólo dos empresas y una de ellas, Embraer, provee aproximadamente a la mitad del mercado, la práctica comercial de una de las empresas intervinientes constituirá "un número considerable". En un mercado oligopólico de esa naturaleza, la teoría económica clásica enseña que cuando uno de los participantes principales reduce su precio, resulte ello o no en una pérdida a corto plazo, ese precio determina el del mercado, porque el otro participante importante se ve obligado a ajustarse a ese precio más bajo. En esta situación, las transacciones con pérdidas a corto plazo por razones comerciales a largo plazo serían transacciones de mercado.

Pregunta 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 eran comparables.

4. El Canadá ha respondido a esta pregunta en su propia respuesta a la pregunta 56.

Pregunta 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?

5. La respuesta del Brasil a esta pregunta pone de relieve, en cierta medida, la dificultad para determinar un solo "tipo de mercado" para una transacción. Como observa el Brasil en el tercer párrafo de su respuesta, incluso a compañías con la misma calificación crediticia se les podrían aplicar márgenes de financiación diferentes, debido a consideraciones tales como las garantías adicionales y la competitividad dentro del sector. Como señala el Brasil, estos factores "se dejan en gran medida a la discreción del mercado".

6. El Brasil sostiene que los riesgos diferentes entre las compañías aéreas y las compañías industriales no se reflejan necesariamente en las calificaciones diferentes de las compañías. Ese país observa que:

> 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 causará una discrepancia entre los márgenes a los que compañías con calificaciones similares pueden cotizarse en diferentes sectores.

7. El Brasil no ofrece ninguna explicación de las razones por las cuales consideraciones análogas no podrían explicar las diferencias en las condiciones ofrecidas a compañías aéreas con diferentes calificaciones sobre la base de una evaluación del riesgo hecha por la EDC para la transacción de que se trata. Al evaluar el riesgo individualizado de una compañía aérea determinada en una transacción dada, la EDC puede tener en cuenta lo que el Brasil parece considerar las imprecisiones inherentes a las evaluaciones del riesgo crediticio de carácter más general.

8. Gran parte de la respuesta del Brasil a la pregunta 57 gira en torno a su afirmación de que las compañías más pequeñas no tendrán acceso a financiación a los mismos tipos que las de mayor tamaño, aunque tengan la misma calificación crediticia. Esto no es exacto. Las calificaciones no están correlacionadas con el tamaño. Por ejemplo, una compañía aérea tal como Southwest, con ingresos totales de 5.600 millones de dólares EE.UU., ha recibido la calificación A de Standard & Poor's y la A3 de Moody's. United, una compañía aérea de mucho mayor tamaño, con ingresos totales de 19.300 millones de dólares EE.UU. tiene una calificación de categoría subinversión de BB+/Ba1.[1] Continental, con una capitalización bursátil de 2.900 millones de dólares EE.UU. está calificada por Moody's como Ba2, pero Northwest, con una capitalización bursátil de 2.300 millones de dólares EE.UU. está calificada varios puntos por debajo, B1.

[1] En su segunda declaración oral, el Canadá se refirió a Southwest como una de las compañías aéreas estadounidenses más pequeñas, pero evidentemente ello es así en relación con otras compañías aéreas estadounidenses importantes. Southwest es más pequeña que American, United, Delta, Northwest y Continental. El Canadá no quiso decir que Southwest era equivalente en tamaño a algunas de las compañías aéreas de transporte regional, aunque como se señala en el comentario de Merrill Lynch, algunas compañías regionales, entre ellas Comair y ASA, pueden tener un capital con una valoración mayor que los de importantes compañías aéreas de los Estados Unidos (Merrill Lynch, "Regional Airline Update: In Times of Economic Uncertainty, Look to Regional Airlines," 30 de mayo de 2001, página 6 (Prueba documental CDA-103)).

9. Como ha señalado anteriormente el Canadá, las agencias calificadoras, tales como Moody's y Standard and Poor's (S&P), proporcionan calificaciones a petición de las empresas calificadas y son remuneradas por éstas. Las compañías están dispuestas a efectuar ese gasto cuando tienen el propósito de buscar financiación en los mercados de la deuda pública. El hecho de que una compañía no esté calificada públicamente no es necesariamente un indicio de ninguna debilidad o defecto financiero, ni tampoco del tamaño de la compañía; sólo indica que la compañía no necesita financiación mediante la deuda pública. Muchas grandes empresas, entre ellas varias grandes compañías aéreas internacionales (como Virgin y Singapore Airlines) no tienen calificación externa. En tales casos los otorgantes de los préstamos deberán contar con otros métodos para evaluar el riesgo financiero de las compañías no calificadas. Bancos tales como Barclays Bank, ABN Amro, Lloyds TSB y EDC utilizan el programa informático de calificación automatizada LA Encore/Moody's Risk Advisor, para generar calificaciones internas en esos casos.

10. Si bien la mayoría de las compañías aéreas regionales no están calificadas, es falso suponer que sus calificaciones serían necesariamente inferiores a las de las grandes compañías estadounidenses. En realidad, como se señala en el comentario de Merrill Lynch que se transcribe seguidamente, en muchos aspectos las compañías aéreas regionales presentan un riesgo inferior al que presentan las grandes compañías aéreas:

> Históricamente, las compañías aéreas regionales han sido siempre más rentables que las grandes compañías aéreas. Por tal razón, el mercado de acciones les ha "otorgado" una valoración primada con respecto a la de las grandes compañías, lo que refleja sus mejores antecedentes y perspectivas en materia de utilidades. Por ejemplo, ***SkyWest, con sólo 23 RJ, 90 aviones turbohélice y 530 millones de dólares de ingresos anuales tiene un capital con un valor bursátil de 1.700 millones de dólares: ¡más que los de Alaska y América West's combinados, que ascienden a 1.100 millones de dólares!*** ¡Y esas dos grandes compañías aéreas generan ventas anuales totales de 3.800 millones de dólares, con una flota combinada de 233 grandes aviones a reacción!
>
> Sólo podemos hacer especulaciones acerca de cuál sería el valor de Comair (y ASA) a los múltiplos actuales. ***No obstante, sabemos que el valor implícito del 100 por ciento del capital accionario de ASA y Comair era de aproximadamente 3.000 millones de dólares sobre la base del precio de adquisición de Delta de hace algunos años -lo que debe compararse con el valor del capital accionario corriente de Delta, de sólo 5.800 millones de dólares.***[2] [Las cursivas y negritas figuran en el original]

11. Si bien estas observaciones se referían a la cotización de las acciones, los hechos básicos son de interés para apreciar las afirmaciones brasileñas. Las compañías aéreas regionales han dado mejores resultados que las grandes compañías en varios aspectos clave, tales como el crecimiento de los ingresos y, en cuanto a la capitalización bursátil, varias de las compañías regionales -entre ellas Comair y ASA- son del mismo tamaño, si no mayores, que algunas de las grandes compañías estadounidenses.

12. Por todas estas razones, el Brasil se equivoca al indicar que las compañías aéreas regionales deben pagar más por la financiación que las grandes compañías aéreas estadounidenses, sólo por el valor de sus ventas.

---

[2] *Id.*

13. En la última parte de su respuesta, el Brasil cita nuevamente fuera de contexto lo afirmado por el Canadá en la diferencia *Brasil - Aeronaves* acerca de la pertinencia de los EETC.[3] El Canadá se refirió a los EETC a fin de refutar la afirmación brasileña de que sólo la oferta de los tipos de interés CIRR nunca proporcionará una ventaja importante a un prestatario. El Canadá señaló que algunos tramos de los EETC se califican de ordinario muy por encima de la calificación de la deuda no garantizada de una compañía aérea, pero esto no significa, como es natural, que determinadas compañías aéreas no puedan obtener financiación en el mercado a márgenes de interés por debajo de aquellos de que disponen otras compañías aéreas, según, entre otras cosas, la calificación de la prestataria y la garantía de la deuda.

14. No debe por tanto causar sorpresa alguna, que ASA, para cuya deuda no garantizada por LA Encore generó la calificación [], pudiera obtener *en el mercado* financiación garantizada a tipos [] (véanse los párrafos 48 y 50 de la respuesta del Canadá a los nuevos argumentos formulados en la segunda comunicación oral del Brasil), o que la EDC le ofreciera financiación a un tipo [], mientras que [], que tenía una calificación crediticia [], se negociase, en un tramo de sus EETC, al tipo [].

Pregunta 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?

15. El Brasil declara que aproximadamente el [] por ciento de las ventas de exportación de aviones a reacción regionales efectuadas por Embraer hasta la fecha se han realizado sin apoyo de BNDES ni de PROEX. Sobre la base de la información proporcionada por ese país en la diferencia *Brasil - Aeronaves* y la suministrada por Embraer a posibles inversores, el Canadá abriga considerables reservas con respecto a la exactitud de la respuesta brasileña.

16. En las actuaciones del Grupo Especial desarrolladas de conformidad con el párrafo 6 del artículo 22 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Brasil presentó una prueba (Prueba documental BRA-15) titulada "Libro de pedidos de Embraer al 18 de noviembre de 1999 - Subvención por aeronave". El Canadá entiende que todas las cifras indicadas en la Prueba documental BRA-15 se refieren a las ventas de exportación. Esa prueba (suministrada como Prueba documental CDA-104) indica que al 18 de noviembre de 1999, el Brasil se había comprometido a proporcionar apoyo de PROEX para []. En el arbitraje del párrafo 6 del artículo 22 en el asunto *Brasil - Aeronaves*, los árbitros supusieron una conversión de opciones en pedidos firmes en una proporción del 85 por ciento.[4] Si se aplica el mismo tipo de conversión a las opciones a que se hace referencia en la Prueba documental del Brasil, se obtienen []. Esto significaría que las subvenciones de PROEX solamente (es decir, sin incluir la financiación del BNDES) se proporcionaron para un total de [].

17. El libro de pedidos incluido en el Prospecto de Embraer de 12 de junio de 2001[5], indica que en esa fecha Embraer tenía pedidos firmes de 955 aviones a reacción para el transporte regional (incluidas las aeronaves ya entregadas). El Canadá entiende que todos estos pedidos firmes representan ventas de exportación.

---

[3] Véase también la respuesta del Canadá a los nuevos argumentos de la segunda declaración oral del Brasil, de 13 de agosto de 2001, párrafos 24 y 29 a 34.

[4] *Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: Recurso del Brasil al arbitraje previsto en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD y el párrafo 11 del artículo 4 del Acuerdo SMC*, Decisión de los Árbitros, WT/DS46/ARB, adoptada el 12 de diciembre de 2000, párrafo 3.79.

[5] Prospecto de Embraer, 12 de junio de 2001, páginas 74-75. (Prueba documental CDA-105.)

18. Un cálculo sencillo demuestra que los [] que recibirían subvenciones de PROEX de acuerdo con la Prueba documental BRA-15 (ahora CDA-104), representan aproximadamente el []. Incluso si se supone un tipo de conversión de opciones en pedidos firmes más reducido, del 50 por ciento, las cifras de la Prueba documental BRA-15 indican que las subvenciones de PROEX se proporcionarían a []. Esto representaría aproximadamente el [] por ciento de las ventas de exportación de Embraer.

19. Como ya se ha indicado, estas cifras sólo se refieren al apoyo de PROEX. No tienen en cuenta la financiación directa BNDES-exim, la cual, de acuerdo con la Prueba documental CDA-105[6], representa aproximadamente el [] por ciento de los pedidos acumulados por Embraer (en términos de valor).[7] Así pues, al Canadá le resulta imposible armonizar la respuesta del Brasil con los mencionados datos de los libros de pedidos de Embraer.

Pregunta 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?

20. El Canadá se ha ocupado de esta línea de argumentación en los párrafos 1 a 8 de su respuesta a la pregunta 44 del Grupo Especial, y no tiene observaciones adicionales que formular.

Pregunta 60

En respuesta a la pregunta 25 del Grupo Especial, el Brasil afirmó que pedía que se formularan constataciones con respecto a transacciones EDC/IQ determinadas. ¿Mantiene el Brasil esa posición?

21. La respuesta del Brasil a esta pregunta, consiste en que "la impugnación efectuada por el Brasil se refiere a la manera en que las medidas [la Cuenta Mercantil, la Cuenta del Canadá e Investissement Québec] se aplican en general, prueba de lo cual se encuentra en transacciones determinadas". La respuesta del Brasil mantiene la confusión. Ese país parece afirmar que puede impugnar los programas del Canadá "en sí mismos" sobre la base de cómo se aplican en transacciones determinadas. No puede hacerlo.[8] Además, el Brasil ha seguido negándose a afirmar claramente si impugna alguna transacción determinada "en su aplicación". El Grupo Especial debe constatar que no lo hace.

[6] *Id.*, páginas 12 y 13.

[7] En el segundo procedimiento del párrafo 5 del artículo 21 seguido en el asunto *Brasil - Aeronaves*, el Canadá incluyó entre sus pruebas un prospecto preliminar de Embraer, en cuya página 12 se declaraba que al 31 de marzo de 2000 aproximadamente el 51,1 por ciento de los pedidos acumulados por Embraer (en términos de valor) eran objeto de financiación por el programa BNDES-exim. (*Brasil - Programa de financiación de las exportaciones para aeronaves: segundo recurso del Canadá al párrafo 5 del artículo 21 del ESD*, informe del Grupo Especial, WT/DS46/RW2, aún no adoptado, anexo A-2, párrafo 13.) En el mismo prospecto preliminar se dio también una cifra del 57,5 por ciento (página77).

[8] Véase la comunicación de réplica del Canadá, párrafo 52.

Pregunta 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?

22. Sí, como indican con fuerza las pruebas, la oferta de Embraer dependía del apoyo del Gobierno brasileño, incumbe al Canadá la carga de demostrar que la oferta que formuló en respuesta a ello se hizo en condiciones de igualación. No obstante, la pregunta parte de la premisa de que la segunda oferta de Embraer a Air Wisconsin podía obtenerse en el mercado. Si la segunda oferta de Embraer a Air Wisconsin podía obtenerse en el mercado, incumbe al Brasil la carga de demostrar que la oferta del Canadá es más favorable que la segunda oferta de Embraer y es, por tanto, más favorable que la que el destinatario podía obtener en el mercado. El Brasil evitó responder a la pregunta tal como se había planteado e intentó en cambio, en el tercer párrafo de su respuesta, invertir la carga de la prueba. Carece de base jurídica para hacerlo.

Pregunta 62

En la segunda página del [].

23. El Canadá no tiene observaciones que formular.

Pregunta 73

En la respuesta del Canadá a la pregunta 56 del Grupo Especial, con respecto al plazo de reembolso, se aduce que [] "[]". Sírvanse formular sus observaciones, teniendo en cuenta la declaración del Brasil (en respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial) de que "[]".

Sírvase también explicar la afirmación del Brasil de que con arreglo a la oferta de Bombardier habría pagos semestrales considerablemente inferiores. Sírvanse demostrarlo, suponiendo un préstamo de una cuantía de 1.000 millones de dólares y un interés del 6 por ciento para ambas ofertas. Sírvanse también suponer, en el caso de la oferta de Embraer, que [].

1. Por las razones que se exponen seguidamente, el Canadá no está de acuerdo con la metodología que ha utilizado el Brasil en sus cálculos y las conclusiones que ha derivado de ellos. Entre otras cosas:

- después de su afirmación relativa a los pagos semestrales, el Brasil basa ahora sus cálculos en pagos mensuales;

- como explicó el Canadá en su respuesta a la pregunta 74, la afirmación formulada por el Brasil en respuesta a la pregunta 56 se basaba necesariamente en una estructura de arrendamiento financiero respaldado. No obstante, el Brasil basó en parte sus cálculos en una estructura de préstamo directo;

- el Brasil ha asignado arbitrariamente determinadas variables de manera diferente a la oferta de Embraer que a la de Bombardier. Esto hace que los pagos con arreglo a la oferta de Embraer parezcan inferiores y los de la oferta de Bombardier parezcan superiores.

2. El Brasil sostuvo en su respuesta a la pregunta 56 del Grupo Especial que con arreglo a la oferta de Bombardier el prestatario haría pagos semestrales considerablemente inferiores. No obstante, cuando el Grupo Especial le pidió que explicara su afirmación, el Brasil optó por comparar las dos ofertas sobre la base de pagos mensuales combinados del préstamo, en el caso de la estructura de préstamo directo, y de pagos mensuales del arrendamiento, en el caso de la estructura de arrendamiento financiero respaldado. La oferta de Bombardier exigía pagos combinados *semestrales* del préstamo con arreglo a la estructura de préstamo directo, no pagos mensuales combinados como supone el Brasil en sus cálculos.

3. En su respuesta, el Brasil también hace referencia a una "[]", para el préstamo directo del Canadá, lo que también es inexacto. Como el propio Brasil declara en el segundo párrafo de su respuesta a la pregunta 73, "[l]a referencia a una [] suele exigirse por los prestamistas en la estructura estadounidense del arrendamiento financiero respaldado; en cambio, no se la requiere en una estructura como el préstamo directo". Esta observación es exacta. La misma se aplica a la [].

4. No obstante, en el caso de una estructura estadounidense de arrendamiento financiero respaldado, es práctica del mercado permitir que el arrendatario y el inversor de capital "optimicen" el perfil del reembolso (según se describe en la respuesta del Canadá a la pregunta 74). En tales casos, se impondrá una [] para asegurar que el reembolso se efectúe dentro de un plazo aceptable.

5. En su respuesta a la pregunta 56, el Brasil adujo que habría "pagos semestrales considerablemente inferiores" de acuerdo con la oferta del Canadá. Hizo esta afirmación en el [] entre las dos ofertas. Como se señaló en el párrafo 3 de la respuesta del Canadá a la pregunta 74, la afirmación del Brasil se basa necesariamente en una [], por las mismas razones indicadas en el párrafo 1 anterior. Por consiguiente, la comparación que hace el Brasil de la [] de su oferta con la [] del Canadá no es pertinente.

6. Además, es muy poco realista suponer que Air Wisconsin optaría por financiar un número considerable de aeronaves (si lo haría para alguna de ellas) con arreglo a la [] de Bombardier, ya que desearía evitar la necesidad de hacer el pago inicial exigido del []. Ello no se aplica a la oferta de Embraer, que [], lo que hacía a esta oferta más generosa a este respecto.

7. La manera en que el Brasil calcula los pagos con arreglo a la estructura [] en las ofertas respectivas, también induce a confusión. En primer lugar, al efectuar su comparación sobre la base de pagos mensuales [], el Brasil dificulta la comparación por el Grupo Especial de los cálculos suministrados por el Canadá con los proporcionados por el Brasil.

8. En segundo lugar, como explicó el Canadá en su respuesta a la pregunta 74, existe una enorme serie de posibles perfiles de reembolso con arreglo a la estructura de arrendamiento con apalancamiento estadounidense y muchos factores variables en los modelos de optimización empleados en el sector. Es interesante que los cálculos proporcionados por el Canadá y el Brasil se hicieron utilizando el mismo modelo informático. No obstante, mientras el Canadá mantuvo todas las demás variables constantes como había pedido el Grupo Especial, y comparó los perfiles de reembolso cambiando sólo la duración media, el Brasil no mantuvo constantes todas las demás variables.

9. Por ejemplo, el Brasil supuso [], frente al [] por ciento en la oferta de Bombardier. El Brasil también supuso un plazo de arrendamiento más largo para la oferta de Bombardier ([]) que para la de Embraer ([]). Seguidamente, limitó aún más la duración media con arreglo a la oferta de Embraer, a [], aunque declaró que la limitación correcta es de []. Cada uno de estos factores tiene por efecto aumentar el pago necesario con arreglo a la oferta del Brasil y reducir los pagos en el caso de la oferta del Canadá, exagerando así la diferencia.

10. Para que pueda apreciarse el efecto de lo que ha hecho el Brasil, el Canadá ha calculado pagos "mensuales" por arrendamiento con arreglo a las dos ofertas. Ha empleado el mismo modelo utilizado por el Canadá y el Brasil, ha supuesto una duración media de [] años para la oferta de Bombardier y de [] años para la oferta de Embraer y ha suprimido los supuestos diferenciales adoptados por el Brasil con respecto al [].

11. Sobre la base de un préstamo de una cuantía de 1.000 millones de dólares, el resultado de estos cálculos (reproducidos seguidamente) muestra un pago de un arrendamiento mensual de [] dólares en el caso de la oferta de Bombardier, frente a [] dólares en el caso de Embraer. La diferencia, [] dólares, es muy inferior a la diferencia de [] dólares calculada por el Brasil. Computada por aeronave (suponiendo [] aeronaves) la diferencia representa sólo [] dólares por mes.

Cálculos del Brasil con las variables del arrendamiento mantenidas constantes

Oferta de Embraer	Oferta de Bombardier
Cuantía del préstamo: 1.000 millones de dólares	Cuantía del préstamo: 1.000 millones de dólares
Tipo de la deuda: 6%	Tipo de la deuda: 6%
Plazo de la deuda:	Plazo de la deuda:
Duración media:	Duración media:
Duración del arrendamiento:	Duración del arrendamiento:
Valor residual:	Valor residual:
Arrendamiento mensual:	Arrendamiento mensual:

12. La manipulación efectuada por el Brasil subraya la dificultad de comparar los pagos respectivos con arreglo a las dos ofertas y priva de todo valor a la afirmación de ese país de que la diferencia es "importante". También confirma la observación efectuada por el Canadá en el párrafo 3 de su respuesta a la pregunta 74, de que existe una amplia gama de variables que pueden afectar a los pagos reales con arreglo a cada una de las ofertas.

13. La afirmación del Brasil con respecto a la cuantía de los pagos hace caso omiso de las referidas variables, lo que torna problemática la comparación contemplada por el Grupo Especial. Centrarse para la comparación, como ha hecho el Brasil, sólo en un elemento de la oferta, constituye una base insuficiente para comparar propuestas financieras complejas. Aunque cualquier comparación de esa naturaleza es intrínsecamente deficiente, el Brasil ha debilitado aún más su afirmación al ajustar algunas de estas variables para exagerar la diferencia entre los pagos previstos en una y otra oferta.

ANEXO B-15

OBSERVACIONES DEL CANADÁ SOBRE EL INFORME PROVISIONAL DEL GRUPO ESPECIAL

(26 de octubre de 2001)

SECCIÓN 1

OBSERVACIONES RESPECTO A CUESTIONES DE FONDO

Párrafo 7.18

La penúltima frase dice que "el marco jurídico en que funciona la Cuenta del Canadá ha tenido cambios". Esto no es correcto. El marco jurídico no ha cambiado, como lo explicó el Canadá en su respuesta oral a una pregunta del Grupo Especial en la segunda reunión con las partes.

Párrafo 7.106

En la segunda línea, donde dice "Cuenta del Canadá" debe decir "Cuenta Mercantil".

Párrafo 7.145

En la última frase, 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.

Párrafo 7.147

En la cuarta línea, [].

Párrafos 7.152 y 7.316

No es correcto afirmar que la Cuenta del Canadá (o la Cuenta Mercantil) financie únicamente transacciones de exportación. La EDC puede, tanto respecto de la Cuenta Mercantil como de la Cuenta del Canadá, y de conformidad con la *Export Development Act* (Ley de fomento de las exportaciones) y las *Export Development Corporation Exercise of Certain Powers Regulations* (Reglamentación sobre el ejercicio de ciertas facultades por la Corporación de Fomento de las Exportaciones), participar en "transacciones financieras nacionales", con arreglo a la definición de la Reglamentación, siempre que, cuando lo haga, la EDC esté apoyando y fomentando, directa o indirectamente, el comercio de exportación del Canadá y la capacidad del Canadá para participar en ese comercio y aprovechar oportunidades comerciales internacionales.

Párrafo 7.160

La primera frase del párrafo 7.160 parece indicar, incorrectamente, que el Canadá considera que la oferta de Embraer constituye una "desviación" del *Acuerdo de la OCDE*. El Canadá no se refirió a la oferta de Embraer como una "desviación". El término "desviación" se utiliza en el *Acuerdo* para referirse al incumplimiento por los Participantes del artículo 27 del *Acuerdo*, titulado "No Derogation Engagement For Export Credits" (La desviación no está permitida respecto de los

créditos a la exportación). Ni el Brasil ni Embraer pueden "desviarse" del Acuerdo porque no son partes en el Acuerdo. Por lo tanto, el Canadá pide que la primera frase del párrafo 7.160 se modifique para que diga: "Ninguna de las partes impugna el hecho de que la oferta de Embraer a Air Wisconsin no está en consonancia con el *Acuerdo de la OCDE* ...".

Párrafo 7.231

En la cuarta frase contando desde el final del párrafo, entendemos que donde dice "no se determine" debe decir "se determine".

Párrafo 7.247

Sobre la base de las declaraciones hechas por el Canadá en el primer procedimiento del párrafo 5 del artículo 21 en *Brasil - Aeronaves*, el Grupo Especial parece haber entendido incorrectamente que el Canadá considera la prima sobre las aeronaves de transporte regional como una declaración estática y definitiva. El Canadá no quiso hacer la inferencia de que en todos los casos todos los prestamistas considerarían siempre que los créditos garantizados por aeronaves de transporte regional ameritan una prima de 20 a 30 puntos básicos por encima de los créditos garantizados con aeronaves grandes. Las variaciones en los precios entre clases de activos similares pero no idénticos son dinámicas y pueden cambiar debido, entre otras cosas, a una mayor familiaridad con diversas clases de activos, a la oferta y la demanda y a sucesos geopolíticos.

Párrafo 7.255

El Canadá no rechazó, ni rechaza, la observación del Brasil de que la FMC representa un promedio de niveles de precios corrientes de las obligaciones de una amplia gama de empresas con una calificación similar. Sin embargo, el Canadá tampoco sostenía que la FMC fuera el *único* punto de referencia para los precios de las transacciones en los casos en que hubiera otras referencias. Cuando no hay referencias, la FMC puede utilizarse para demostrar las tendencias generales del mercado para prestatarios con clasificaciones similares. Además, como lo señaló el Canadá[1], la información relativa a condiciones y plazos específicos (incluidos los precios) ofrecidos por otras instituciones financieras a líneas aéreas de transporte regional suele ser limitada en razón de la naturaleza confidencial de esos acuerdos financieros. Es posible que esa información haya que obtenerla de las propias líneas aéreas o de otras partes interesadas. En estos casos, la FMC puede también utilizarse para ayudar a los prestamistas a validar un nivel de precios apropiado, teniendo en cuenta información suministrada por las partes interesadas sobre la base de puntos de referencia y tendencias generales del mercado anteriores.

Párrafo 7.276

Sobre la base de la [], el Grupo Especial ha constatado, incorrectamente, que la financiación de la EDC [] no incluye un []. Como aclaración, cabe destacar que la [] prevé que el [] incluirá []. La [] prevé también la reducción del margen fijo del riesgo del crédito identificado en la [] con la aprobación del Presidente o Vicepresidente Principal de Finanzas y el Oficial Financiero Jefe. Por lo tanto, un margen autorizado por debajo del margen fijo identificado constituye el [] correspondiente a esa transacción.

Párrafo 7.293

En la última frase, "ASA" debe sustituirse por "Comair".

[1] Respuesta del Canadá a los nuevos argumentos presentados por el Brasil en su segunda Declaración oral, 13 de agosto de 2001, párrafo 16.

Párrafo 7.392, nota 303

En la nota se afirma que la existencia de la garantía crediticia de IQ en la operación de Air Wisconsin "salió a la luz" en materiales presentados al Grupo Especial después de su segunda reunión con las partes. Sugiere, incorrectamente, que el Canadá no proporcionó información que le había solicitado el Grupo Especial. En realidad, la garantía crediticia del [] de IQ se describe detalladamente en la oferta de la EDC, que el Canadá proporcionó al Grupo Especial en el anexo de su carta de fecha 25 de junio (véase la página 12 del anexo).

Párrafo 7.387

Entendemos que en la penúltima frase, la palabra "excluyó" debe sustituirse por la palabra "incluyó".

Párrafo 7.402, nota 309

La declaración del Grupo Especial en la nota 309 es inexacta. []

Párrafos 7.403 y 7.404

Como se indica en la página 12 del anexo de la carta del Canadá de fecha 25 de junio, la [].

SECCIÓN 2

CORRECCIONES TÉCNICAS A LA VERSIÓN EN INGLÉS	
PÁRRAFO	CORRECCIÓN
	Como comentario de carácter general, observamos que frases en otros idiomas (como *de facto, prima facie, ex post* y *a fortiori*) no siempre se han escrito en letra cursiva. Además, observamos que los informes del Grupo Especial del párrafo 5 del artículo 21 y del Órgano de Apelación, no siempre se han citado de manera coherente.
1.5, línea 7	"panellists" debe decir "panelists".
3.1, punto 2, línea 1	"Panel" debe decir "panel".
3.1, punto 7, línea 1	"Investissement Québec" debe escribirse con letra cursiva.
7.3, punto 1, línea 1	Debe suprimirse la coma después de "2".
7.15, línea 2	"*Canada-Aircraft*" debe decir "*Canada - Aircraft*".
7.15, línea 6	"terms" debe decir "term".
7.16, línea 5	Añadir un punto al final de la cita.
7.17, líneas 16/17	Se indican cursivas que no se han añadido.
7.18, línea 3	Entendemos que la palabra "subject" debe insertarse inmediatamente antes de "of".
7.29, línea 2	"Investissement Québec" debe escribirse con letra cursiva.
7.39, línea 8	"*EC - Bananas*" debe decir "*European Communities - Bananas*"
7.47, línea 6	Sobra un espacio entre la "B" y la "e" en "*Bed*".
7.48, línea 2	"in light" debe decir "in the light".
7.53, línea 2	"Investissement Québec" debe escribirse con letra cursiva.
7.63, línea 2	Insertar una coma después de la palabra "subsidies".
7.63, línea 4	Suprimir la palabra "whether".
7.71, línea 2	Como "ECAs" no aparece en la cita, sustituir el paréntesis con corchetes. Además, "with the *raison d'être* " debe decir "that have as the *raison d'être*".
7.76, línea 3	Como "ECAs" no aparece en la cita, sustituir el paréntesis con corchetes o, en este caso, suprimirlo. Además, "with the *raison d'être* " debe decir "that have as the *raison d'être*".
7.82, línea 3	"realised" debe decir "realized".
7.93, línea 3, nota 57	Entendemos que la referencia a la nota 43 debe ser una referencia a la nota 38.
7.107, línea 7, nota 65	Entendemos que la referencia a la nota 43 debe ser una referencia a la nota 38.
7.122, línea 3, nota 77	La referencia debe ser a la Primera comunicación escrita del Canadá.
7.125, líneas 7 y 8	En la declaración tal como aparece en la respuesta del Canadá a la pregunta 42, no es necesario poner entre paréntesis la "s" en la línea 7. Además, en la línea 8 se debe insertar una coma después de la palabra "support".

CORRECCIONES TÉCNICAS A LA VERSIÓN EN INGLÉS	
PÁRRAFO	CORRECCIÓN
7.130, línea 4	"panel" debe decir "Panel".
7.131, última línea, nota 89, líneas 3, 4 y 7	En la línea 3, después de la palabra "use" debe añadirse "in this standard". En la línea 4, las comillas de las palabras "ensure" y "future" deben ser comillas simples y no dobles. En la línea 7, debe insertarse la palabra "unknowable" entre "the" y "future".
7.134, línea 5	"organisations" debe decir "organizations".
7.135, línea 10	Debe insertarse la palabra "limited" antes de la palabra "exception".
7.141, línea 2	Debe insertarse la palabra "that" después de la palabra "stated". Además, la coma después de la palabra "loan" debe estar dentro de las comillas.
7.147, línea 8, nota 105	La referencia debe ser a la Prueba documental CDA-68.
7.149, línea 4	"per cent" debe decir "%".
7.153, línea 3, nota 114	"Exhibit BRA-16" debe estar entre paréntesis.
7.151, última línea	Debe insertarse la palabra "to" antes de "respond to international business …".
7.152, línea 4	Debe insertarse la palabra "to" antes de "respond to international business …".
7.152, línea 6	La palabra "was" debe estar entre corchetes.
7.164, línea 8, nota 126	"47b)" debe decir "47(b)".
7.168, última línea, nota 136	En la nota no se hace constar que las cursivas se incluyeron en el original.
7.175, línea 6	Debe suprimirse la palabra "the" después de "undercut".
7.184, línea 8	La palabra "was" debe estar entre corchetes.
7.184, última línea, nota 148	El informe anual 2000 de la EDC es la Prueba documental BRA-22.
7.185, línea 1	Deben cerrarse las comillas después de la palabra "contribution".
7.197, líneas 9, 10 y 11	Las palabras "customisation" y "organisation" en estas líneas deben decir "customization" y "organization".
7.206, línea 4, nota 164	En la nota no se hace constar que las cursivas se incluyeron en el original.
7.207, líneas 21 y 28	En la línea 21, "per cent" debe decir "%". En la línea 28, "capitalisation" debe decir "capitalization".
7.210, línea 10, nota 172	Debe insertarse "1997" antes de "Shadow Bond …".
7.218, línea 5 y 7.219, línea 13	La coma después de la palabra "conservative" debe estar dentro de las comillas.
7.218, última línea, nota 177 y 7.221, línea 6, nota 179	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.

CORRECCIONES TÉCNICAS A LA VERSIÓN EN INGLÉS	
PÁRRAFO	CORRECCIÓN
7.236, última línea, nota 187	En la nota no se hace constar que las cursivas se incluyeron en el original.
7.243, línea 6, nota 196	En la nota no se hace constar que las cursivas se incluyeron en el original.
7.275, línea 3	La palabra "to" debe sustituirse por la palabra "for".
7.281, línea 4	"the French banks" debe decir "[t]he French banks".
7.282, última línea	Debe insertarse un punto al final de la frase.
7.302, líneas 6 y 7	En ambas líneas "per cent" debe decir "%".
7.304, línea 6, nota 249	"[t] Joint" debe decir "[t]he Joint". Deben cerrarse las comillas después de la palabra "Facility". En la línea 4, la palabra "financing" debe decir "pricing".
7.313, línea 1	La palabra "was" debe estar entre corchetes.
7.315, línea 4 y 7.316, línea 4	En ambos casos, debe insertarse la palabra "to" antes de la palabra respond".
7.316, línea 6	La palabra "was" debe estar entre corchetes.
7.329, línea 4, nota 265, línea 4	Exhibit CDA-65 debe estar entre corchetes.
7.334, línea 2, nota 266	Deben cerrarse las comillas después de la palabra "guarantees".
7.358, línea 10	Añadir un espacio en "toCCC".
7.366, línea 11	La palabra "anticipated" figuraba entre comillas en el informe del Órgano de Apelación.
7.374, línea 15	"penalise" debe decir "penalize".
7.380, línea 9, nota 297	La referencia debe ser al párrafo 9.340.
7.385	Las observaciones originales del Brasil se refieren a las Pruebas documentales del Canadá como "CDA-XX", mientras que en la cita las referencias son a "CAN-XX".
7.385, línea 32	"95 per cent" debe decir "95%".

ANEXO B-16

OBSERVACIONES DEL CANADÁ ACERCA DE LAS OBSERVACIONES DEL BRASIL SOBRE EL INFORME PROVISIONAL DEL GRUPO ESPECIAL

(2 de noviembre de 2001)

El Canadá presenta las siguientes respuestas a tres observaciones del Brasil sobre el informe provisional del Grupo Especial. En las respuestas se siguen los números utilizados por el Brasil en su comunicación del 26 de octubre de 2001.

Observación 4, relativa al párrafo 7.221

El Brasil sugiere que no estaba utilizando los datos en la misma forma, o "exactamente en la misma forma" en que los había utilizado el Canadá en *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*. Sin embargo, como lo señala el Grupo Especial en el párrafo 7.221, el Brasil se refiere dos veces a su utilización de los mismos datos en la misma forma que el Canadá:

> Así, el Brasil afirma que en abril de este año, el Canadá consideraba que el tramo de mejor calificación de los EETC era "un punto de referencia relativo moderado para la comparación con los márgenes requeridos en la financiación de aeronaves de transporte regional". Pero ahora, cuando se trata de aplicar ese criterio a sus propias operaciones, el Canadá califica ese punto de referencia como "fundamentalmente viciado"[1] [sin subrayar en el original].

Además, el Canadá recuerda que en sus respuestas orales durante la segunda reunión con las partes, el Brasil señaló varias veces que utilizaba los mismos datos utilizados por el Canadá, y en la misma forma en que el Canadá los había utilizado.

El Brasil observa también, respecto del párrafo 7.221, 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". Sin embargo, eso no es lo que dice el párrafo 7.221. La última oración del párrafo dice que "el Canadá no pretendió apoyarse (en estos procedimientos ni tampoco en el asunto *Brasil - Aeronaves - Segundo recurso al párrafo 5 del artículo 21*) en el promedio ponderado de los márgenes de todos los tramos de EETC" [sin subrayar en el original].

Observación 5, relativa al párrafo 7.226

El Canadá se opone a la adición de una nota al párrafo 7.226 solicitada por el Brasil. No es análoga ni apropiada la comparación de la comunicación por el Brasil, a petición del Grupo Especial, de detalles sobre la oferta de Embraer a Air Wisconsin, con la falta de acceso de la EDC, en el momento de determinar el precio de una transacción, a información confidencial sobre la financiación comercial de aeronaves Bombardier. Además, la relación en pie de igualdad de la EDC con Bombardier contrasta con la posición del Gobierno del Brasil en su calidad de importante accionista

[1] Observaciones del Brasil sobre la comunicación del Canadá de fecha 13 de agosto de 2001, 20 de agosto de 2001, párrafo 15. (El Canadá observa que en el informe provisional del Grupo Especial se cita erróneamente ese documento como "Observaciones del Brasil sobre las respuestas del Canadá a las preguntas del Grupo Especial después de su segunda reunión".)

de Embraer (incluida la denominada "acción de control") y su participación en el Directorio de Embraer.[2]

Observación 10, relativa al párrafo 7.352 (nota 278)

Contrariamente a lo que señala el Brasil, las declaraciones del Grupo Especial que figuran en la nota 278 son exactas. Investissement-Québec (IQ) no proporcionó financiación a Midway. El Brasil intenta equiparar la participación en el capital social con "financiación" y alega que CQC en realidad participaba en la transacción de Midway como inversionista en el capital social. Esto no es correcto. Ni IQ ni CQC fueron participantes en el capital accionario en la transacción Midway. La confirmación por el Canadá de la exactitud de las declaraciones del Grupo Especial en la nota 278 se expresa sin perjuicio de la cuestión distinta de si la participación de IQ o CQC en el capital estaría comprendida en el mandato del Grupo Especial, teniendo en cuenta el texto de la reclamación 7 del Brasil. No obstante, la no participación de IQ o CQC en el capital social quita relevancia a esta cuestión, y el Grupo Especial no tiene que adoptar una decisión a este respecto.

---

[2] Prueba documental CDA-67, páginas 64, 66 y 72-3.

ANEXO C

Comunicaciones de terceros

Índice		Página
Anexo C-1	Comunicación de las Comunidades Europeas en calidad de tercero	C-2
Anexo C-2	Comunicación de los Estados Unidos en calidad de tercero	C-15
Anexo C-3	Declaración oral pronunciada por las Comunidades Europeas en la primera reunión del Grupo Especial	C-21
Anexo C-4	Declaración oral pronunciada por los Estados Unidos en la primera reunión del Grupo Especial	C-26

ANEXO C-1

COMUNICACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
EN CALIDAD DE TERCERO

(22 de junio de 2001)

1. Introducción

1. Las Comunidades Europeas (denominadas en adelante en este documento "las CE") presentan esta comunicación en calidad de tercero, debido a su interés sistémico en la interpretación correcta del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ("*Acuerdo SMC")*, así como del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (el ESD").

2. Por ser uno de los signatarios iniciales del único compromiso internacional que satisface las condiciones del segundo párrafo del punto k) de la Lista Ilustrativa del Anexo I del Acuerdo SMC, es decir, el *Acuerdo de la OCDE*, y participar actualmente en el mismo, las Comunidades Europeas estiman de particular importancia participar de cerca en la labor de este Grupo Especial.

3. Las Comunidades Europeas confían en que las partes velarán por que todos los documentos que se presenten a la primera reunión del Grupo Especial se envíen también a los terceros, según prescribe el párrafo 3 del artículo 10 del ESD. También desean expresar su disposición a comentar más ampliamente cualquiera de las cuestiones jurídicas que surjan en esta diferencia, respondiendo a cualquier pregunta que el Grupo Especial desee formularles.

2. Cuestiones preliminares - Alcance de estas actuaciones

4. Las Comunidades Europeas desean comentar dos de las cuestiones preliminares planteadas por el Canadá.

- Si las alegaciones que se relacionan con el incumplimiento de una recomendación anterior del OSD deben plantearse obligatoriamente ante un grupo especial que se ocupe de cuestiones de cumplimiento con arreglo al párrafo 5 del artículo 21;

- La aducida incompatibilidad de las alegaciones del Brasil con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD

2. Si las alegaciones relacionadas con el incumplimiento de una recomendación anterior del OSD deben plantearse obligatoriamente ante un grupo especial que se ocupe del cumplimiento con arreglo al párrafo 5 del artículo 21

5. En su comunicación preliminar de 18 de junio de 2001, el Canadá sostiene que algunas de las alegaciones del Brasil (la alegación 1 en parte y las alegaciones 2 y 3 en su totalidad) son incompatibles con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD, dado que están relacionadas con "cuestiones de cumplimiento".

6. El Canadá afirma que la alegación número 1 del Brasil se refiere en parte al cumplimiento, ya que en ella se sostiene que

> [l]os 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] [sin cursivas en el original].

7. Son los términos de esta alegación que se han transcrito en cursiva los que, según el Canadá, hacen que esta alegación se refiera al cumplimiento.

8. Las Comunidades Europeas no estiman que esta interpretación de la alegación número 1 del Brasil sea persuasiva. Una alegación de esta naturaleza fácilmente puede hacerse incluso cuando no ha habido ningún procedimiento anterior de un grupo especial. Las Comunidades Europeas no creen, por tanto, que la objeción formulada por el Canadá contra esta alegación esté justificada.

9. Es verdad que la alegación número 2 del Brasil contiene la afirmación de que

> [e]l 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.

10. Esta alegación parece referirse, como fundamento jurídico, a un informe adoptado por un grupo especial, más bien que a una disposición de cualquiera de los acuerdos abarcados. Por ello, las Comunidades Europeas estiman que esta alegación es insuficiente a los efectos del párrafo 2 del artículo 6 del ESD, que exige que la parte reclamante haga

> una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad.

11. Como demuestran los términos del mandato uniforme previsto en el párrafo 1 del artículo 7 del ESD, el nombre del o los acuerdos abarcados mencionados por las partes en la diferencia deben conocerse en el momento en que la petición de establecimiento de un grupo especial es examinada por el OSD. La lista taxativa de acuerdos abarcados figura en el Apéndice 1 del ESD, y un informe de un grupo especial en una diferencia anterior, incluso después de adoptado, no constituye un acuerdo abarcado. Por tales razones, las Comunidades Europeas opinan que la alegación número 2 del Brasil es ciertamente insuficiente, aunque por razones diferentes de las invocadas por el Canadá.

12. La alegación número 3 del Brasil, por el contrario, cita los artículos 1 y 3 del Acuerdo sobre Subvenciones, que constituye un acuerdo abarcado con arreglo al Apéndice 1 del ESD. Esta alegación no padece, por tanto, de la misma insuficiencia que la alegación número 2. Así pues, la cuestión planteada por el Canadá parece ser pertinente por lo menos en el contexto de esta alegación.

13. No resulta convincente para las Comunidades Europeas el argumento del Canadá de que el párrafo 5 del artículo 21 del ESD constituye la única disposición con arreglo a la cual puede plantearse en el marco del ESD una cuestión que surja en relación con el cumplimiento de resoluciones o recomendaciones. Es verdad que los términos del párrafo 5 del artículo 21 del ESD no son una mera exhortación, sino que exigen a las partes de la diferencia, al utilizar el verbo en futuro, que recurran "a los presentes procedimientos de solución de diferencias, con intervención, siempre que sea posible, del grupo especial que haya entendido inicialmente en el asunto".[1] No obstante, a

[1] De acuerdo con la posición de las Comunidades Europeas, las palabras "los presentes procedimientos de solución de diferencias" se refieren a las consultas, al procedimiento del grupo especial y a la apelación, pero no al arbitraje previsto en el párrafo 3 c) del artículo 21 o en el párrafo 6 del artículo 22 del ESD. Las Comunidades Europeas no advierten cómo el recurso a un procedimiento ordinario de solución de diferencias que comprende consultas, las actuaciones normales de un grupo especial y la posibilidad de una apelación, estaría en conflicto con lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD. Las principales razones de la posición de las CE en el sentido de que el recurso a los procedimientos de arbitraje con arreglo al párrafo 3 c) del artículo 21 y al párrafo 6 del artículo 22 del ESD no están en armonía con los requisitos del

juicio de las Comunidades Europeas, el uso del verbo en futuro no está relacionado con el recurso al procedimiento del párrafo 5 del artículo 21, sino con la intervención del grupo especial que entendió inicialmente en el asunto, una vez que se ha optado por recurrir a un grupo especial previsto en ese párrafo.

14. El párrafo 5 del artículo 21 del ESD proporciona un procedimiento especial acelerado al que tiene derecho a recurrir la parte que ha actuado como reclamante en la diferencia original. No obstante, nada en el ESD parece oponerse a que ésta recurra en cambio a un grupo especial ordinario establecido de conformidad con el artículo 7 del Entendimiento. Cuando un reclamante menciona un acuerdo abarcado como fundamento jurídico de su reclamación, como es el caso en la alegación número 3 del Brasil, el hecho de que un grupo especial anterior que se haya ocupado de una diferencia entre las mismas partes haya ya tratado la cuestión podría ser pertinente en el contexto de un argumento jurídico basado en los conceptos de cosa juzgada o litispendencia. No obstante, esta no es aparentemente la objeción formulada por el Canadá. El hecho de que el Brasil haya preferido recurrir a un procedimiento ordinario de solución de diferencias en lugar de al procedimiento acelerado previsto en el párrafo 5 del artículo 21 del ESD no perjudica a la posición procesal del Canadá ni está en conflicto con las prescripciones de equidad en los procedimientos o las del artículo 23 del ESD.

15. Por último, las Comunidades Europeas señalan que, dado que el párrafo 5 del artículo 21 del ESD se aplica por igual a las cuestiones que son directamente de cumplimiento y a los casos en que se alega que las medidas adoptadas para cumplir una recomendación anterior del OSD son incompatibles con los acuerdos abarcados, la posición adoptada por el Canadá significaría que ésta última categoría de casos también debería obligatoriamente plantearse ante un grupo especial que actúe de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21.

2.1.1 La aducida incompatibilidad de algunas de las alegaciones del Brasil con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD

16. En su comunicación preliminar de 18 de junio de 2001, el Canadá sostiene que las alegaciones números 1, 2, 5 y 7 del Brasil son incompatibles con lo prescrito en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

17. Las Comunidades Europeas han sostenido en todo momento que el párrafo 2 del artículo 6 del ESD es, en combinación con el párrafo 1 del artículo 7 del Entendimiento, una disposición fundamental con respecto a la delimitación del mandato de un grupo especial, que tiene múltiples funciones para la solución de las diferencias en el marco de la OMC. Más concretamente, el párrafo 2 del artículo 6 del ESD sirve para indicar tanto al demandado como a los terceros cuál es la cuestión objeto de la diferencia y cuáles son los límites exteriores de la misma. Esto es de fundamental importancia a fin de permitir que el demandado comprenda la reclamación que se le formula y que los terceros adopten una decisión, basada en información suficiente, acerca de su participación en la diferencia. Esta disposición también responde a exigencias de lealtad procesal, como ha declarado el Órgano de Apelación en gran número de asuntos, principiando por el de *Comunidades Europeas - Bananos*.[2]

18. Las Comunidades Europeas opinan, por tanto, que esta disposición debe ser estrictamente observada por las partes reclamantes a fin de permitir que la parte demandada prepare su defensa y los

---

párrafo 5 del artículo 21 de ese Entendimiento, consisten en que estos procedimientos de arbitraje tienen mandatos estrictamente limitados, no están sujetos a apelación y, por lo menos en el caso de un procedimiento de arbitraje seguido con arreglo al párrafo 6 del artículo 22 del ESD, no están a disposición de la parte reclamante. Ninguna de estas consideraciones se aplica en las circunstancias de la presente diferencia.

[2] Véase el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Comunidades Europeas - Régimen para la importación, venta y distribución de bananos*, WT/DS27/AB/R, 9 de septiembre de 1997, párrafo 142.

terceros participen de manera significativa en el procedimiento de solución de diferencias. Se ha considerado pues correctamente que las peticiones de establecimiento de un grupo especial redactadas en términos muy generales, como las que emplean la frase "incluidos, entre otros", con la que se pretende abarcarlo todo, al describir la cuestión objeto de litigio, no cumplen los requisitos mínimos que se aplican a tales peticiones.[3]

19. Las Comunidades Europeas comprenden las dificultades con que se encuentra el Canadá en el presente asunto para identificar la cuestión objeto de la diferencia sobre la base de las alegaciones números 1, 2, 5 y 7 del Brasil. La identificación de estas alegaciones en la petición de establecimiento de un grupo especial formulada por el Brasil parece a primera vista estar formulada en términos demasiado imprecisos para que sea posible identificar claramente la cuestión objeto de la diferencia. Como es natural, es necesario leer estas alegaciones junto con los párrafos de introducción de la petición de establecimiento del grupo especial. En la primera frase del primer párrafo de introducción, el Brasil ciertamente se refiere a su petición de consultas con respecto a los créditos a la exportación y las garantías de préstamos para las aeronaves de transporte regional proporcionadas por Cuenta del Canadá, la Export Development Corporation (EDC), o la provincia de Quebec, o a través de éstas.

20. Al parecer, el Brasil está limitando así la cuestión objeto de la diferencia, al referirse en su petición de consultas relativas a la misma a los créditos a la exportación y garantías de préstamos proporcionados por organismos canadienses claramente identificados, o a través de éstos. Las Comunidades Europeas entienden que los párrafos de introducción de la petición de establecimiento de un grupo especial en el presente asunto también se aplican a las alegaciones señaladas con los números 1 a 7 de esa petición.

21. A juicio de las CE, la cuestión planteada ante el Grupo Especial consiste, por tanto, en determinar si las alegaciones números 1, 2, 5 y 7 de la petición de establecimiento de ese grupo, leídas juntamente con los párrafos de introducción de la misma, son suficientemente específicas para permitir que el Canadá prepare su defensa como demandado y que los terceros participen en estas actuaciones de manera significativa. Las Comunidades Europeas no estiman que los documentos relativos a otros procedimientos de solución de diferencias entre las mismas partes constituyan una fuente pertinente de información a este efecto, en tanto no se haga específica referencia a ellos en la petición de establecimiento del grupo especial en la presente diferencia.

22. Entendiéndolo así, las Comunidades Europeas proponen que la alegación número 1 se lea del modo siguiente:

> 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 *para aeronaves de transporte regional* son y seguirán siendo subvenciones prohibidas a la exportación en el sentido de los artículos 1 y 3 del Acuerdo.

23. Las palabras que figuran en cursiva en esta nueva redacción de la alegación se han tomado de la primera frase del primer párrafo de introducción. A juicio de las CE, la delimitación de la alegación le da una precisión algo mayor de lo que puede parecer a primera vista. No obstante, subsiste la cuestión de si esta precisión adicional es suficiente para "identificar las medidas concretas en litigio" y "presentar el problema con claridad", según exige el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

---

[3] Véase el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *India - Protección mediante patente de los productos farmacéuticos y los productos químicos para la agricultura*, WT/DS50/AB/R, 19 de diciembre de 1997, párrafo 90 ("la cómoda formula 'en particular' es sencillamente inadecuada para 'identificar las medidas concretas en litigio y hacer una breve exposición de los fundamentos de derecho de la reclamación, que sea suficiente para presentar el problema con claridad' como exige el párrafo 2 del artículo 6 del ESD").

24. Las Comunidades Europeas tienen graves dudas en cuanto a que la alegación número 1, incluso redactada de la manera que se propone en los párrafos precedentes de esta comunicación, identifique una "medida concreta" según lo exigido y satisfaga la prescripción adicional de "presentar el problema con claridad". La manera más segura de identificar una medida concreta es adjuntar el texto de la medida impugnada a la petición de establecimiento del grupo especial, o, si así no se hiciera, hacer referencia a una fuente accesible al público donde pueda encontrarse el texto de la medida. Si no se elige ninguna de estas posibilidades, por lo menos las características de la medida deben resumirse de manera tal que no quede duda alguna en cuanto a la identificación de la misma. Estas características han de incluir como mínimo una descripción de la sustancia de la medida impugnada, las personas u organismos intervinientes, el momento en que se alega que se ha adoptado la medida y los productos o sectores de la producción afectados. Las Comunidades Europeas estiman que la alegación número 1 del Brasil no satisface este criterio mínimo con respecto a la identificación de la medida concreta en litigio.

25. Con respecto a la alegación número 2 del Brasil, aparte del hecho de que (como ya se ha explicado) ésta no se refiere a ningún fundamento jurídico derivado de ninguno de los acuerdos abarcados, tampoco identifica ninguna medida con la cual el Brasil alegue que el Canadá "no ha aplicado el informe del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21". Aunque los elementos adicionales contenidos en los párrafos de introducción de la petición de establecimiento de un grupo especial en el presente asunto pueden ayudar a entender que el informe del grupo especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 al que el Brasil se refiere es el relativo a los créditos a la exportación y garantías de préstamos canadienses para aeronaves de transporte regional[4], no resulta claro cuál es la medida concreta que el Canadá ha omitido adoptar aunque tuviera obligación de hacerlo. En el caso de una omisión de actuar, no será posible de ordinario identificar la medida que debía haberse adoptado adjuntando materialmente su texto a la petición de establecimiento de un grupo especial o haciendo referencia a una fuente pública. No obstante, prácticamente en todos los casos es posible identificar una medida con la que pretendidamente se habría cumplido la obligación jurídica de actuar, pero que a juicio del reclamante no sería suficiente para cumplir esa obligación. Incluso cuando ello no ocurriese, el reclamante siempre puede resumir las principales características de la medida que alega que el demando no ha adoptado a pesar de su obligación jurídica de hacerlo, de manera tal que la medida concreta en litigio quede suficientemente identificada a los efectos de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6 del ESD. Por ejemplo, el reclamante puede alegar que el demandado no ha retirado una subvención a la exportación claramente identificada aunque tenía obligación de hacerlo. Las Comunidades Europeas no están convencidas de que la alegación número 2 del Brasil en el presente asunto satisfaga ese criterio mínimo.

26. La alegación número 5 del Brasil es prácticamente idéntica a la alegación número 1, con la diferencia de que el organismo canadiense en ella mencionado es la EDC (Export Development Corporation) y que se han omitido las palabras "y seguirán siendo". Por consiguiente, las conclusiones formuladas por las Comunidades Europeas con respecto a la alegación 1 son también aplicables a la alegación 5.

27. La alegación número 7 del Brasil se refiere a *Investissement Québec* y es por lo demás en gran medida idéntica a las alegaciones 1 y 5. Por ello, las conclusiones formuladas por las Comunidades Europeas con respecto a la alegación 1 son también a nuestro juicio aplicables a la alegación número 7.

28. Por las razones expuestas, las Comunidades Europeas comparten las inquietudes planteadas por el Canadá en su comunicación preliminar de 18 de junio de 2001 en relación con el párrafo 2 del

[4] Informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/RW.

artículo 6 del ESD. Las Comunidades Europeas señalan que el Canadá se ha esforzado por señalar a la atención del Brasil las deficiencias de la petición de establecimiento de un grupo especial en la presente diferencia, y que ese país no ha respondido positivamente a la solicitud canadiense de que subsanase tales deficiencias antes de presentar su primera comunicación escrita. Por consiguiente, las Comunidades Europeas estiman que los derechos de defensa del Canadá y la posibilidad de que los terceros comprendan claramente el alcance de la presente diferencia están gravemente menoscabados. Por ello, el Grupo Especial debe llegar a la conclusión, en la resolución preliminar solicitada por el Canadá, que las alegaciones números 1, 2, 5 y 7 del Brasil no le han sido debidamente sometidas.

3. Cuestiones jurídicas sustantivas

29. Las Comunidades Europeas desean formular observaciones sobre varias cuestiones jurídicas sustantivas, que son las siguientes:

- La distinción entre medidas obligatorias y discrecionales y su pertinencia en los asuntos relativos a subvenciones;
- El sentido del párrafo 1 a) 1 iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*;
- La "igualación" está protegida por el refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa contenida en el Anexo I del *Acuerdo SMC*.
- *El Acuerdo de la OCDE* también abarca las garantías.

30. Estas cuestiones se examinarán sucesivamente.

3.1 La distinción entre medidas obligatorias y discrecionales y su pertinencia en los asuntos relativos a subvenciones

31. El Canadá da gran importancia al argumento de que, puesto que los programas impugnados (los créditos y garantías a la exportación de la EDC e *Investissement Québec*) no son obligatorios -en el sentido en que se utiliza este término en la jurisprudencia de la OMC/GATT- el Grupo Especial sólo puede examinar casos concretos en los que se han aplicado estos programas.

3.1.1 No existe un principio general que impida el recurso a la solución de diferencias en relación con la legislación discrecional.

32. Las Comunidades Europeas niegan que exista en las normas de la OMC cualquier prescripción *general* según la cual la legislación no obligatoria no pueda ser objeto de procedimientos de solución de diferencias. Consideran que el alcance de las obligaciones asumidas en el marco de la OMC y las posibilidades de invocar esas obligaciones en contra de medidas mantenidas por Miembros deben determinarse sobre la base del sentido corriente de su texto, leído en su contexto y a la luz de su objeto y fin. Las obligaciones asumidas en el marco de la OMC no deben quedar limitadas por un supuesto principio de alcance general sin base alguna en los textos.

33. Las Comunidades Europeas quisieran remitir a este respecto al Grupo Especial al informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Artículos 301 a 310 de la Ley de Comercio Exterior de 1974*.[5] En el párrafo 7.53 de su informe, ese Grupo Especial declaró que:

> Aunque las comunicaciones de ambas partes se centraron en esta cuestión, creemos que la solución de la diferencia sobre el tipo de disposiciones legislativas que, *en*

[5] Informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Estados Unidos - Artículos 301 a 310 de la Ley de Comercio Exterior de 1974*, WT/DS152/R, 22 de diciembre de 1999 (*EE.UU. - Artículo 301)*.

> *abstracto*, pueden incumplir las obligaciones dimanantes de las normas de la OMC no lleva a la solución del tipo de reclamaciones que se nos ha sometido. A nuestro juicio, el método apropiado en asuntos tales como éste consiste en estudiar cuidadosamente la naturaleza de la obligación dimanante de las normas de la OMC de la que se trata y en evaluar la medida en cuestión teniendo en cuenta ese estudio. Por consiguiente, la cuestión es si, interpretando correctamente la obligación específica dimanante de las normas de la OMC de que se trata, sólo están prohibidas las leyes nacionales imperativas o también las leyes nacionales facultativas. No aceptamos la lógica jurídica según la cual tiene que haber una norma absoluta que abarque toda la legislación nacional. Después de todo, ¿es tan imposible que los juiciosos autores del Acuerdo sobre la OMC creasen algunas obligaciones que hagan ilegal incluso la legislación facultativa y otras obligaciones que prohiban sólo la legislación imperativa?[6] Por consiguiente, el que el artículo 304 infrinja o no el artículo 23 depende, ante todo y sobre todo, de las obligaciones exactas impuestas por el artículo 23.

34. Las Comunidades Europeas están de acuerdo con este enfoque. Agregarían que el supuesto principio de que las medidas discrecionales no pueden ser objeto en sí mismas de procedimientos de solución de diferencias es también contrario a lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo XVI del *Acuerdo sobre la OMC*, redactado en los siguientes términos:

> Cada Miembro se asegurará de la conformidad de sus leyes, reglamentos y procedimientos administrativos con las obligaciones que le impongan los Acuerdos anexos (sin subrayar en el original).

35. Esta disposición debe tener algún sentido y ese sentido sólo puede ser que los Miembros deben hacer algo más que asegurarse de que no se adopten medidas concretas incompatibles con la OMC -también deben asegurarse de que sus leyes no permitan o contemplen expresamente la adopción de tales medidas. Este nuevo principio introducido con el *Acuerdo sobre la OMC* es un principio fundamental.[7] Como se enuncia en el Acuerdo que constituye la base del sistema, se aplica a todo el conjunto de los acuerdos anexos, contengan o no éstos expresiones específicas de él. Además, de conformidad con el párrafo 3 del artículo XVI del *Acuerdo sobre la OMC*, es una norma de rango superior a las disposiciones de los acuerdos anexos.

---

[6] El Grupo Especial sigue razonando en una nota de pie de página del modo siguiente:

> "Cabe imaginar, por ejemplo, una disposición legislativa que establezca que todas las importaciones, incluyendo las procedentes de Miembros de la OMC, van a estar sometidas a inspección de aduanas y que la Administración va a tener derecho a aplicar discrecionalmente a todas esas mercancías unos aranceles superiores a los autorizados por la lista de condiciones arancelarias del Miembro de que se trate. El hecho de que, conforme a esa disposición legislativa, la Administración nacional no estuviese obligada a imponer unos aranceles superiores a los que puede imponer con arreglo a las normas de la OMC, ¿exoneraría, en sí y por sí, a la disposición legislativa en cuestión? ¿No dependería tal conclusión de un cuidadoso examen de las obligaciones dimanantes de disposiciones concretas de la OMC, por ejemplo el artículo II del GATT y una lista específica de concesiones?"

[7] "Con carácter de obligación general y fundamental impuesta a todos los Miembros de la OMC, el párrafo 4 del artículo XVI del *Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio* (el "*Acuerdo sobre la OMC*") dispone que cada Miembro se asegurará de la conformidad de sus leyes, reglamentos y procedimientos administrativos con las obligaciones prescritas en el *Acuerdo sobre la OMC*." (Véase *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas*, Arbitraje de conformidad con el párrafo 3) c) del artículo 21 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, WT/DS11/13, 14 de febrero de 1997, párrafo 9).

3.1.2 Si los programas de subvenciones discrecionales pueden ser objeto de procedimientos de solución de diferencias

36. A la luz de lo anterior, las Comunidades Europeas consideran que la cuestión de si los programas de subvenciones discrecionales pueden ser objeto de procedimientos de solución de diferencias deben determinarse sobre la base de lo dispuesto en el *Acuerdo SMC*.

37. La primera observación que formularían las Comunidades Europeas a este respecto es que el *Acuerdo SMC* se aplica tanto a los programas de subvenciones como a las concesiones de subvenciones concretas. Esto es ya evidente dadas las repetidas referencias a "programas" que figuran en el *Acuerdo SMC*, en particular en su artículo 2.

38. En relación con las subvenciones a la exportación, las Comunidades Europeas quisieran señalar que en el párrafo 2 del artículo 3 del *Acuerdo SMC* se dispone que:

> Ningún Miembro concederá ni mantendrá las subvenciones a que se refiere el párrafo 1.

39. Para las CE, esto significa que los Miembros no pueden ni *conceder* una subvención supeditada a los resultados de exportación ni *mantener* un programa de subvenciones que contemple expresamente la posibilidad de que la concesión de éstas esté supeditada a los resultados de exportación, incluso si esa concesión es discrecional. La razón de esta aclaración es evidente. Si esto no fuera así, los Miembros podrían establecer programas de subvenciones a la exportación sobre una base similar a la siguiente:

> El ministro puede recompensar a las empresas por sus resultados de exportación excepcionales con subvenciones de hasta el $X% de su volumen de negocio, si lo considera apropiado.

40. La exclusión de las medidas discrecionales del *Acuerdo SMC* haría inatacables las disposiciones de este tipo. Tendría escaso sentido impugnar las subvenciones concretas cuando se concedieran ya que la concesión ya habría tenido lugar cuando pudieran adoptarse las recomendaciones del OSD.

41. Las constataciones que figuran en el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*[8] (que, en cualquier caso, no fue examinado por el Órgano de Apelación en lo que se refiere a este punto) no proporcionan ninguna orientación en el presente asunto, dado el contexto en que se sitúa el razonamiento del Grupo Especial. Éste estaba examinando si existían subvenciones como preparación para examinar si éstas estaban *de facto* supeditadas a los resultados de exportación y, por lo tanto, prohibidas. Incluso si la conclusión general del Grupo Especial en el asunto *Canadá - Aeronaves* es correcta, el hecho de que se basara en la distinción entre legislación discrecional y obligatoria parece equivocado e inapropiado.

3.2 La interpretación del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*

42. El Brasil intenta aducir que las actividades de la EDC pueden considerarse en general subvenciones a la exportación porque implican situaciones en las que:

[8] Informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/R, 14 de abril de 1999, párrafo 9.127.

> un gobierno proporciona bienes o servicios -que no son de infraestructura general- o compra bienes;

en el sentido del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*.

43. Las Comunidades Europeas creen que el argumento del Brasil va demasiado lejos y probablemente carece, en gran medida, de pertinencia. Desean formular las breves observaciones que figuran a continuación:

44. En primer lugar, las Comunidades Europeas entienden que este asunto se refiere a servicios ofrecidos a clientes de las empresas del Canadá en las operaciones de exportación de éstas, lo cual puede beneficiar indirectamente a los exportadores canadienses. Los puntos k) y j) del Anexo I del *Acuerdo SMC* incluyen expresamente las medidas de ese tipo en el ámbito de aplicación del párrafo 1 del artículo 3 de dicho *Acuerdo*. Estos servicios a los compradores deben distinguirse de los servicios a los exportadores, que la EDC también proporciona aparentemente pero que requieren un análisis diferente (en particular, porque no están incluidos en el ámbito de aplicación de los puntos k) y j) del Anexo I del *Acuerdo SMC*.

45. Las Comunidades Europeas no consideran que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* deba interpretarse tan ampliamente que lleve a considerar subvención cualquier servicio suministrado por un gobierno cuando tiene un valor económico.

46. Para las Comunidades Europeas, está claro que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC* únicamente incluye en el ámbito de la "contribución financiera" los suministros de servicios sin una plena contraprestación. Sólo en esos casos puede decirse que un gobierno ha hecho una "contribución" que puede considerarse "financiera".

47. El enfoque del Brasil convertiría todos los servicios del gobierno en subvenciones. En muchas esferas, entre ellas los créditos y las garantías a la exportación, el gobierno con frecuencia puede ofrecer algo que no pueden ofrecer las empresas comerciales o puede ofrecerlo a un tipo de interés más favorable, por ejemplo, debido a alguna ventaja de organización o información. Las Comunidades Europeas consideran que no se pretendió que el Acuerdo SMC convirtiera en subvenciones todos estos servicios sino sólo aquellos que se ofrecen a un costo para el gobierno - es decir, en forma de contribución financiera.

48. Incluso si no se aplicara este enfoque, seguiría siendo necesario considerar si con el suministro de estos servicios se otorga un beneficio. El beneficio no puede deducirse del hecho de que el receptor acepte voluntariamente o intente conseguir los servicios que paga. El Órgano de Apelación ha dejado claro que la existencia de beneficio debe demostrarse comparando las condiciones en que se realiza la contribución financiera con un punto de referencia pertinente.[9]

49. Puede hallarse una guía para la interpretación del concepto de beneficio en el artículo 14 del Acuerdo SMC. El párrafo d) de ese artículo se refiere al suministro de bienes y servicios y dispone que existirá un beneficio cuando el suministro se haga por "una remuneración inferior a la adecuada". A continuación, estipula que esto debe determinarse en relación con las "condiciones reinantes en el mercado".

50. En cuanto a servicios oficiales como los créditos y las garantías a la exportación, los gobiernos son con frecuencia los únicos proveedores que pueden ofrecerlos. En estos casos, las

[9] Informe del Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Trato fiscal aplicado a las "empresas de ventas en el extranjero"* (*"Estados Unidos - Empresas de ventas en el extranjero"*), WT/DS108/AB/R, adoptado el 20 de marzo de 2000, párrafo 90.

"condiciones reinantes en el mercado" (el punto de referencia pertinente) sólo pueden ser las condiciones en las que el gobierno ofrece servicios equivalentes en otros lugares del Miembro interesado.

51. Las Comunidades Europeas señalan que El Brasil no ha intentado demostrar que los servicios ofrecidos por la EDC son contribuciones financieras por implicar un costo para el gobierno.

52. En relación con la cuestión del beneficio, el razonamiento del Brasil es que, si las condiciones ofrecidas por la EDC son más favorables que las permitidas por el Acuerdo de la OCDE, "a fortiori" debe haber un beneficio.[10] Este país aduce también que los servicios financieros suministrados por la EDC deben constituir una subvención porque la EDC declara que su financiación "complementa" lo que se puede obtener en el mercado.[11]

53. Las Comunidades Europeas están básicamente de acuerdo con la primera parte de este razonamiento, a excepción del "*a fortiori*", pero no están de acuerdo con el argumento de que los servicios financieros de la EDC deben ser subvenciones porque "complementa[n]" lo que se puede obtener en el mercado. No existe ninguna base para afirmar que, si un gobierno ofrece algo que no puede obtenerse en el mercado, tiene que estar ofreciendo una subvención.

54. Las Comunidades Europeas preferirían decir que, si no estuvieran disponibles los créditos a la exportación de la EDC, es de suponer que en el Canadá se facilitaría financiación oficial en las condiciones del Acuerdo de la OCDE.

55. Sin embargo, por las razones anteriormente expuestas, las Comunidades Europeas no están de acuerdo en que pueda determinarse que existe un beneficio simplemente a partir de la inexistencia de un proveedor comercial.

56. No obstante, las Comunidades Europeas desean poner de relieve que no están en situación de afirmar que la EDC concede efectivamente créditos a la exportación de aeronaves de transporte regional en condiciones distintas de las prescritas en el Acuerdo de la OCDE. Este es un punto que debe demostrar El Brasil.

3.3 La "igualación" está protegida por el refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa

57. Quizá la cuestión más importante planteada en este asunto es si las disposiciones sobre "igualación" del Acuerdo de la OCDE forman parte de las "disposiciones relativas al tipo de interés", con lo que la igualación realizada en conformidad con esas normas podría estar protegida por el refugio previsto en el segundo párrafo del punto k).

58. Las Comunidades Europeas opinan firmemente que la "igualación" de tipos apoyados prevista en el artículo 29 del Acuerdo de la OCDE está protegida por el refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k). La igualación se contempla y se autoriza expresamente en el Acuerdo de la OCDE, pero debe respetar un estricto conjunto de condiciones y procedimientos.

59. Efectivamente, no tiene sentido examinar los tipos de interés independientemente de todas las condiciones que influyen en ellos. Debe considerarse que la referencia a las "disposiciones relativas al tipo de interés" del Acuerdo de la OCDE alude a todas las disposiciones que pueden afectar al tipo

[10] Primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 53.

[11] Primera comunicación escrita del Brasil, párrafos 60 y siguientes.

de interés, es decir, a todas las disposiciones que prescriben obligaciones sustantivas y no de procedimiento.

60. Por lo tanto, las Comunidades Europeas no están de acuerdo con la opinión del Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*. Es notable que el Grupo Especial dé correctamente una interpretación amplia de la expresión "prácticas seguidas en materia de crédito a la exportación"[12], que implica que esas reducciones de los tipos de interés (es decir, la igualación de los tipos de interés) están protegidas por el segundo párrafo del punto k), pero interprete de manera excesivamente restringida la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE*.[13]

61. Esta interpretación excesivamente limitada es aún menos convincente a la luz de la conclusión correcta a que llegó más adelante en su informe el Grupo Especial, según la cual:

> ... el *Acuerdo* parece reconocer que es necesario considerar que los términos y condiciones forman un conjunto global y que el hecho de apartarse de cualquiera de ellos socava los demás.[14]

62. Lo que lo llevó a la conclusión de que:

> ... la apreciación de la plena conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" -con respecto a las "prácticas en materia de crédito a la exportación" sujetas a los CIRR- debe basarse, no sólo en la plena conformidad con los CIRR, sino además, en el pleno respeto de las restantes normas del *Acuerdo* que apoyan o refuerzan la norma de los tipos mínimos de interés, estableciendo límites a la generosidad de las condiciones del apoyo financiero oficial.[15]

63. Estas otras disposiciones que "apoyan o refuerzan" las identificadas por el Grupo Especial como "disposiciones relativas al tipo de interés" abarcan:

> ... la cuantía del pago en efectivo, el plazo máximo de reembolso, el momento del pago del principal y de los intereses, los períodos máximos de retención para los tipos de interés, las primas basadas en el riesgo y otras condiciones análogas.[16]

64. Por lo tanto, El Grupo Especial que se ocupó del asunto Canadá - Aeronaves parece haber opinado que sólo las disposiciones directamente relacionadas con los tipos de interés mínimos son "disposiciones relativas al tipo de interés" mientras que la conformidad con las "disposiciones relativas al tipo de interés" exige la conformidad con todas las disposiciones que "apoyan o refuerzan" esas "disposiciones relativas al tipo de interés".

65. Las Comunidades Europeas consideran que es ésta una construcción artificial no apoyada por el texto del punto k). La lógica del informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto Canadá - Aeronaves debería haber llevado al Grupo a la conclusión de que todas las disposiciones que "apoyan

---

[12] En el párrafo 5.80 de su informe (WT/DS70/RW).

[13] *Id*, párrafos 5.80 a 5.92.

[14] Fin del párrafo 5.112.

[15] Párrafo 5.114.

[16] Párrafo 5.109.

o refuerzan" las disciplinas en materia de tipos de interés mínimos deben considerarse incluidas en la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés".

66. Las Comunidades Europeas consideran que las disposiciones del *Acuerdo de la OCDE* que permiten la "igualación" también "apoyan o refuerzan" las demás disposiciones relativas al tipo de interés. Es evidente que una desviación respecto de la aplicación normal del Acuerdo de la OCDE puede distorsionar la competencia. No obstante, si el país que se plantea la posibilidad de iniciar esa competencia desleal sabe que otros gobiernos realizarán una igualación, ofreciendo las mismas condiciones, el incentivo más importante para desviarse de la norma desaparece. La existencia misma de la posibilidad de igualación contribuye a disciplinar a los participantes, y si en ocasiones no es suficiente, al menos actúa como una medida provisional, hasta que las normas puedan aclararse mediante negociaciones o mediante una diferencia.

67. La base de la conclusión contraria que halló en los textos el Grupo Especial que se ocupó del asunto *Canadá - Aeronaves*[17] parecer ser muy débil. El razonamiento del Grupo fue que no podía considerarse que la igualación -pese a estar permitida por el *Acuerdo de la OCDE*- estuviera "en conformidad" con éste ya que la igualación era una "desviación". Es éste un razonamiento forzado, que ignora el carácter informal y de "acuerdo de caballeros" del *Acuerdo de la OCDE*, instrumento no vinculante, destinado a proporcionar un marco para la transparencia y la competencia leal en la esfera de las transacciones de crédito a la exportación entre los participantes y a ser aplicado con flexibilidad.

68. Una razón de carácter más teleológico de la conclusión del Grupo Especial fue su opinión de que la igualación "debilitaría directamente las disciplinas efectivas aplicables al apoyo oficial para créditos a la exportación".[18] Sin embargo, esta opinión no es compartida por los propios participantes en el *Acuerdo*, que evidentemente estiman que la igualación es compatible con disciplinas efectivas en materia de créditos a la exportación.

69. Otra razón para no considerar que la "igualación" forma parte de las "disposiciones relativas al tipo de interés" parece ser la preocupación del Grupo Especial de que

> ... una interpretación en virtud de la cual, por ejemplo, una transacción que suponga la igualación de una desviación pudiera beneficiarse de la protección especial del segundo párrafo del punto k) colocaría sistemáticamente a todos los no participantes en situación de desventaja, por cuanto no tendrían acceso a la información acerca de los términos y condiciones ofrecidos o igualados por participantes.[19]

70. Las Comunidades Europeas consideran que esta preocupación es infundada. Aunque los *procedimientos* del *Acuerdo de la OCDE* no pueden aplicarse a los no participantes, ello no significa que éstos vayan a encontrarse en situación de desventaja. En realidad, ocurrirá lo contrario. En el segundo párrafo del punto k) sólo se exige que los no participantes en el *Acuerdo de la OCDE apliquen en la práctica* las disposiciones relativas al tipo de interés de dicho *Acuerdo*, lo cual, a juicio de las Comunidades Europeas, significa que deben aplicar las disposiciones sustantivas que pueden influir en los tipos de interés y no las disposiciones de procedimiento. Por supuesto, los no participantes no recibirán las notificaciones que reciben los participantes, pero esto no debería impedirles igualar una oferta de condiciones de crédito a la exportación en una transacción por la que compitan sus empresas. Si un no participante abriga dudas acerca de la fiabilidad de la supuesta

[17] Párrafos 5.120 y siguientes.

[18] Informe del Grupo Especial, párrafo 5.125.

[19] Párrafo 5.134.

oferta de condiciones no conformes con el *Acuerdo* que se le invita a igualar, puede pedir al autor de la oferta que se las confirme. A tenor del *Acuerdo de la OCDE*, los participantes se consideran facultados para igualar una oferta cuando han adoptado medidas apropiadas para comprobar sus condiciones (véase, por ejemplo, el artículo 53). Aunque los no participantes no están obligados a atenerse a los requisitos de procedimiento del *Acuerdo de la OCDE*, pueden, sin embargo, aplicarlos por analogía.

3.4 El *Acuerdo de la OCDE* también abarca las garantías

71. Como se explicó anteriormente, las Comunidades Europeas consideran que la referencia a las "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo de la OCDE* alude a todas las disposiciones que pueden influir en los tipos de interés, es decir, a todas las disposiciones que prescriben obligaciones sustantivas y no obligaciones de procedimiento.

72. En particular, examinar los tipos de interés independientemente de las disposiciones relativas al *riesgo*, y sobre todo de las disposiciones sobre primas, está totalmente injustificado.

73. Las Comunidades Europeas quisieran señalar a la atención del Grupo Especial que el artículo 22 del *Acuerdo de la OCDE*, en el que se establecen las disciplinas que han de respetarse al calcular las primas de riesgo, integra las obligaciones prescritas en el punto j) del Anexo I del *Acuerdo SMC* en el *Acuerdo de la OCDE*, ya que dispone que las primas, además de ajustarse al nivel de riesgo, no serán insuficientes para cubrir los costos y pérdidas de explotación a largo plazo.

4. CONCLUSIÓN

74. El estado de los argumentos presentados por las partes y la información y el tiempo para la reflexión de que han dispuesto las Comunidades Europeas no les han permitido contribuir a la labor del Grupo Especial tan plenamente como habrían deseado. Por lo tanto, completarán sus argumentos en la reunión con los terceros, a la luz de las demás comunicaciones que se presenten al Grupo Especial antes de esa reunión.

ANEXO C-2

COMUNICACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS EN CALIDAD DE TERCERO

(22 de junio de 2001)

ÍNDICE

Página

I. INTRODUCCIÓN C-16

II. FINANCIACIÓN MEDIANTE LA "VENTANA DE MERCADO" C-16

III. LA RELACIÓN ENTRE LAS "DISPOSICIONES RELATIVAS A LA IGUALACIÓN" DEL *ACUERDO* Y EL PUNTO K) DE LA LISTA ILUSTRATIVA C-18

IV. CONCLUSIÓN C-20

I. INTRODUCCIÓN

1. Los Estados Unidos acogen con satisfacción esta oportunidad de presentar sus opiniones en la diferencia *Canadá - Créditos a la exportación y garantías de préstamos para las aeronaves regionales* (DS222). Formularán breves observaciones sobre las cuestiones que consideran de especial importancia.

2. El Brasil presenta su primera comunicación escrita como una impugnación de la Corporación de Fomento de las Exportaciones (EDC), por una parte, y de la Cuenta del Canadá, por la otra. El Canadá aduce en respuesta que la EDC administra dos programas, la Cuenta del Canadá y la Cuenta Mercantil, y se refiere a las alegaciones del Brasil desde esa perspectiva. Los Estados Unidos consideran que es el Grupo Especial quien debe decidir la mejor manera de describir los programas de que se trata. Por razones de comodidad, los Estados Unidos han organizado su comunicación en torno a las cuestiones substantivas subyacentes de la ventana de mercado, en el contexto de la Cuenta Mercantil, y de la naturaleza de la igualación de conformidad con el *Acuerdo de la OCDE*[1], en el contexto de la Cuenta del Canadá.[2]

II. FINANCIACIÓN MEDIANTE LA "VENTANA DE MERCADO"

3. El Brasil alega que el Canadá proporciona subvenciones prohibidas a la exportación mediante las operaciones de ventana de mercado realizadas por la EDC.[3] La respuesta del Canadá se centra principalmente en su alegación de que la financiación proporcionada mediante la ventana de mercado en el marco de la Cuenta Mercantil no otorga un beneficio y, por lo tanto, no constituye en absoluto una subvención. Los Estados Unidos no adoptan una posición sobre si las operaciones de que se trata otorgan beneficios y, por lo tanto, constituyen subvenciones. Sin embargo, desean formular unas breves observaciones acerca de la cuestión de las ventanas de mercado, que esperan ayuden al Grupo Especial a llegar a sus propias conclusiones sobre esta cuestión.

4. En su comunicación escrita, el Brasil cita la definición dada por la Dirección Comercial de la OCDE de las ventanas de mercado, que son "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".[4] Los Estados Unidos están de acuerdo con el Brasil en que esta definición de las ventanas de mercado es exacta. También están de acuerdo con la observación del Brasil de que las ventanas de mercado, gracias a sus relaciones directas e indirectas con los gobiernos, pueden otorgar beneficios en el sentido del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias* ("Acuerdo SMC").

5. Para explicarlo con mayor detalle, las presiones de la competencia que se ejercen sobre los agentes financieros en el mercado generan ofertas de financiación que reflejan cualquier ventaja interna en materia de costos que posee un agente determinado. Sin embargo, en el caso de los agentes totalmente comerciales, la capacidad y la voluntad de competir se ven limitadas por factores como los balances, el costo de los préstamos realmente determinado por el mercado, las políticas crediticias de los accionistas en condiciones de plena competencia, los costos de las operaciones comerciales en régimen de plena competencia y las disciplinas que impone la necesidad de proporcionar beneficios a

---

[1] Más concretamente, el *Acuerdo de la OCDE relativo a las directrices para los créditos a la exportación concedidos con apoyo oficial*.

[2] Los Estados Unidos no formularán ninguna observación sobre la financiación de Investissement Québec.

[3] *Véase*, por ejemplo, la primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 29.

[4] Primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 37.

los propietarios. Las operaciones de ventana de mercado están en gran medida libres de estas limitaciones y, por lo tanto, puede 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.

6. Como ha señalado el Brasil, el carácter confidencial de las operaciones de ventana de mercado hace difícil que un observador externo compruebe en qué medida una determinada transacción de ventana de mercado otorga un beneficio a un determinado receptor. No obstante, a juicio de los Estados Unidos, un criterio apropiado que el Grupo Especial puede aplicar al abordar esta cuestión sería comparar las condiciones que ofrece una ventana de mercado a un prestatario con las condiciones que ese prestatario habría podido obtener en el mercado puramente comercial. De hecho, este es el análisis que se contempla en el párrafo b) del artículo 14 del Acuerdo SMC. El Órgano de Apelación ha confirmado que el artículo 14 constituye un contexto pertinente a la interpretación del término "beneficio".[5]

7. Sin embargo, al abordar esta cuestión, el Grupo Especial debe cuidar de distinguir entre los conceptos de fijación de "precios comerciales" y realización de "operaciones basándose en principios comerciales". El Canadá defiende la Cuenta Mercantil, alegando que sus operaciones se basan en principios comerciales y que, por lo tanto, proporciona financiación a tipos de mercado.[6] Esta afirmación, en sí misma, no basta para demostrar que el apoyo proporcionado mediante la ventana de mercado de la EDC no otorga un beneficio. Si el mercado comercial no ofrece a un determinado prestatario exactamente las mismas condiciones que ofrece un gobierno, ese gobierno proporciona un beneficio al receptor en todos los casos en que las condiciones que ofrece son más favorables que las condiciones que están disponibles en el mercado. Una entidad oficial que "realiza sus operaciones basándose en principios comerciales" sigue siendo una entidad oficial. No es el mercado comercial.[7]

8. Si el Grupo Especial determinara que la financiación de que se trata otorga beneficios y, por lo tanto, constituye una subvención a la exportación, los Estados Unidos prevén que podría plantearse la cuestión de si la financiación de ventana de mercado puede ampararse en el "refugio" que ofrece el segundo párrafo del punto k) del Anexo I del Acuerdo SMC, la "Lista ilustrativa" de subvenciones a la exportación. Brevemente, el segundo párrafo del punto k) tiene el objetivo de proporcionar un "refugio" para la financiación de un tipo abarcado por el *Acuerdo*, en condiciones compatibles con el *Acuerdo*. Esto incluye la financiación ofrecida por no participantes en el *Acuerdo* que optan por cumplir sus condiciones.

9. A juicio de los Estados Unidos, la referencia que se hace en el segundo párrafo del punto k) a "una práctica seguida en materia de crédito a la exportación que esté en conformidad con esas disposiciones" sólo comprende las prácticas en materia de crédito a la exportación abarcadas por el

---

[5] *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70/AB/R, adoptado el 20 de agosto de 1999, párrafo 155. Como quizás resulte difícil obtener esta información, el Grupo Especial podría examinar también pruebas relativas a prácticas del mercado comercial en las que participen prestatarios cuyos perfiles financieros sean similares a los de las empresas que obtuvieron créditos de una ventana de mercado o realizar otras comparaciones que permitieran una determinación objetiva acerca de esta cuestión.

[6] Primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67.

[7] Además, aunque el Canadá declara que la EDC fija los precios de la financiación que proporciona mediante la ventana de mercado de tal manera que "se ajustan" a los tipos de referencia y los márgenes del tipo de interés comerciales y son "consecuentes" con referencias que calcula, esto no significa necesariamente que la financiación se proporcione a tipos de mercado. *Véase* la primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 67.

Acuerdo (es decir, los créditos a la exportación oficiales). Las ventanas de mercado no están actualmente cubiertas por el *Acuerdo* y, por lo tanto, no sería posible que un Miembro invocará el refugio que ofrece el punto k) para amparar subvenciones a la exportación concedidas mediante una ventana de mercado, incluso si las condiciones de esa determinada financiación de ventana de mercado fueran compatibles con las condiciones del *Acuerdo* aplicables a los créditos ofrecidos por organismos oficiales de crédito a la exportación. La aplicación de las condiciones del *Acuerdo* a un tipo de práctica en materia de crédito a la exportación no abarcado por éste equivaldría a mezclar elementos heterogéneos, ya que no hay ninguna seguridad en abstracto de que las condiciones actualmente prescritas por el *Acuerdo* sean apropiadas para las ventanas de mercado.

III. LA RELACIÓN ENTRE LAS "DISPOSICIONES RELATIVAS A LA IGUALACIÓN" DEL *ACUERDO* Y EL PUNTO K) DE LA LISTA ILUSTRATIVA

10. El Brasil aduce que el Canadá proporcionó subvenciones prohibidas a la exportación al utilizar financiación de la Cuenta del Canadá para apoyar la transacción con Air Wisconsin.[8] El Canadá parece reconocer que utilizó financiación de la Cuenta del Canadá para apoyar esa transacción y no discute que la financiación de la Cuenta del Canadá constituya una subvención a la exportación en el sentido del Acuerdo SMC. Pero se defiende alegando que las subvenciones a la exportación de que se trata pueden ampararse en el refugio que ofrece el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa porque el Canadá se limitó a igualar una oferta hecha por el Brasil.[9] En respuesta, el Brasil aduce que el refugio del punto k) no ampara las subvenciones a la exportación que de lo contrario estarían prohibidas aunque estén en conformidad con las disposiciones sobre igualación del *Acuerdo,* citando la constatación del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* de que las disposiciones de igualación no son parte de las "disposiciones relativas al tipo de interés" del *Acuerdo.*[10]

11. Los Estados Unidos no adoptan ninguna posición en lo que se refiere al fondo de la transacción con Air Wisconsin. Sin embargo, como cuestión general, están de acuerdo con el Canadá en que la igualación está en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés del *Acuerdo* y, por lo tanto, puede ampararse en el refugio ofrecido en el segundo párrafo del punto k), independientemente de si la oferta inicial constituye una desviación de las disposiciones del *Acuerdo*.

12. El Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* declaró que la igualación de una oferta inicial que no cumple las condiciones del Acuerdo no está, ella misma, en conformidad con las disposiciones relativas al tipo de interés de éste.[11] A juicio de los Estados Unidos, esta manera de describir la situación no es correcta. A los efectos del segundo párrafo del punto k), la expresión "disposiciones relativas al tipo de interés" debe considerarse como una "fórmula abreviada" que abarca todas las condiciones substantivas del *Acuerdo*. Sería contrario a la lógica general de éste que un Miembro de la OMC no pudiera recurrir a sus disposiciones de igualación -su norma esencial de obligado cumplimiento- por temor a que esa medida pueda ser considerada una subvención a la exportación a tenor del Acuerdo SMC.

---

[8] *Véase*, por ejemplo, la primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 81.

[9] *Véase*, por ejemplo, la primera comunicación escrita del Canadá, párrafo 47.

[10] Primera comunicación escrita del Brasil, párrafo 57, en el que se cita el informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *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, párrafo 5.125 ("*Canadá - Aeronaves 21.5*").

[11] Véase *Canadá - Aeronaves 21.5*, párrafos 5.125 y 5.126. El Canadá no apeló contra las constataciones relativas a la Cuenta del Canadá, por lo que el Órgano de Apelación no dio su opinión sobre las constataciones del Grupo Especial.

13. En este sentido, los Estados Unidos no están de acuerdo con la afirmación del Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* de que adoptar la opinión del Canadá "debilitaría directamente las disciplinas efectivas aplicables al apoyo oficial para créditos a la exportación".[12] Por el contrario, es la interpretación del Grupo Especial la que debilitaría las disciplinas del *Acuerdo*. La capacidad de los Miembros de igualar las ofertas no conformes crea un incentivo para que los demás Miembros no hagan ofertas no conformes, por temor a que se desencadene una carrera hacia el abismo en la esfera de las subvenciones. Por lo tanto, una interpretación del segundo párrafo del punto k) por la que se prohibiera a los Miembros preocupados por respetar sus obligaciones resultantes del artículo 3 del Acuerdo SMC igualar las ofertas no conformes eliminaría cualquier incentivo de ese tipo. Inversamente, una interpretación del segundo párrafo del punto k) según la cual las ofertas basadas en la igualación estuvieran protegidas de la prohibición contenida en el artículo 3, en particular cuando las ofertas iniciales no conformes no estuvieran ellas mismas protegidas, proporcionaría, para empezar, un incentivo especialmente fuerte contra la formulación de ofertas no conformes.

14. Otras objeciones formuladas por el Grupo Especial establecido de conformidad con el párrafo 5 del artículo 21 en el asunto *Canadá - Aeronaves* en respuesta a la interpretación del Canadá carecen también de fundamento. Por ejemplo, dado que el objetivo de la disposición relativa a la igualación es disuadir a los Miembros de hacer ofertas iniciales no conformes, la adopción de la interpretación del segundo párrafo del punto k) dada por el Canadá reduciría la probabilidad de que se dieran las situaciones a que hizo referencia el Grupo Especial en el párrafo 5.137 de su decisión. Del mismo modo, la preocupación expresada por el Grupo Especial (en el párrafo 5.138) de que la interpretación del Canadá permitiría a los Miembros "dejar de aplicar" las obligaciones asumidas en el marco de la OMC basándose en el comportamiento de quienes no son miembros de la Organización carece de fundamento porque, si la igualación está protegida por el refugio que ofrece el punto k), un Miembro que iguale una oferta no conforme actúa de conformidad con sus obligaciones en el marco de la OMC.

15. Por último, contrariamente a la preocupación expresada por el Grupo Especial (en el párrafo 5.136), el enfoque propugnado por el Canadá no plantea una cuestión de desigualdad estructural con respecto a los países en desarrollo. En el artículo 27 del Acuerdo SMC se exime a los países en desarrollo de las prohibiciones contenidas en el párrafo 1 a) del artículo 3, a reserva del cumplimiento de las disposiciones del párrafo 4 del artículo 27. Esta exención se aplica a todas las subvenciones a la exportación, no sólo a los créditos a la exportación. La exención que figura en el segundo párrafo del punto k) es mucho más limitada. Sin embargo, pese a su alcance más limitado, el refugio ofrecido por el punto k) fue una parte importante del paquete global que aceptaron los Miembros de la OMC cuando aprobaron el Acuerdo SMC.

16. Los Estados Unidos observan también que un no participante que se acoja a la protección ofrecida por el segundo párrafo del punto k) aplicando "una práctica seguida en materia de crédito a la exportación que esté en conformidad con esas disposiciones" debe cumplir también las disposiciones del *Acuerdo* relativas a la transparencia.[13] Estas disposiciones requieren que las condiciones que no estén en conformidad se notifiquen a los demás participantes. Estos pueden entonces pedir la celebración de consultas con el participante que ofrece las condiciones que no están en conformidad y, en su caso, igualar el crédito ofrecido en condiciones no conformes. Los participantes no podrán responder a la oferta de un crédito por un no participante si no se los informa de las condiciones ofrecidas. No se debe conceder a los no participantes la libertad de seleccionar las disposiciones del *Acuerdo* que desean aplicar, si esperan acogerse a la protección que ofrece el segundo párrafo del punto k).

[12] *Véase id.*, párrafo 5.125.

[13] *Véanse*, por ejemplo, los artículos 42 a 53 del *Acuerdo*.

IV. CONCLUSIÓN

17. Los Estados Unidos agradecen al Grupo Especial que les hayan proporcionado la oportunidad de formular observaciones sobre las cuestiones que están en juego en este procedimiento y esperan que sus observaciones resulten útiles.

ANEXO C-3

DECLARACIÓN ORAL PRONUNCIADA POR LAS COMUNIDADES EUROPEAS EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(27 de junio de 2001)

1. Las Comunidades Europeas ya tuvieron la oportunidad de exponer sus opiniones sobre este asunto en su comunicación escrita y no repetirán ahora lo que en ella dijeron.

2. Las Comunidades Europeas formularán brevemente algunas observaciones adicionales:

- observaciones relativas al párrafo 3 del artículo 10 del ESD y la cuestión, quizá relacionada con él, de la información comercial confidencial;
- observaciones sobre la respuesta del Brasil a la objeción preliminar del Canadá; y
- observaciones respecto de las observaciones escritas de los Estados Unidos.

1. El párrafo 3 del artículo 10 del ESD y la información comercial confidencial

3. Con el permiso del Grupo Especial, las Comunidades Europeas desearían, en primer lugar, felicitarlo por haber dado la respuesta correcta a la solicitud del Canadá de que determinada información decisiva se presente únicamente al Grupo Especial.

4. El ESD dispone que los procedimientos de grupos especiales son confidenciales. Los grupos especiales se han ocupado a menudo de información confidencial. Ésta, ya se describa como información oficial confidencial, información comercial confidencial, información de dominio privado o información privada confidencial, está toda ella protegida por el artículo 18 del ESD. Cuando concluyen los procedimientos, no plantea ningún problema que un grupo especial omita determinada información en el informe que hace público.

5. Las Comunidades Europeas consideran que no se debe suponer que los Miembros no respetarán las normas del ESD. Abrigan también la firme opinión de que no se puede impedir que los Miembros reciban determinada información que tienen derecho a recibir de conformidad con el ESD.

6. Por lo tanto, el Grupo Especial tuvo razón al devolver su información al Canadá sin leerla.

7. Las Comunidades Europeas observan, no obstante, que el Grupo Especial también pidió al Brasil, al mismo tiempo que al Canadá, que proporcionara determinada información. Si esa información se hubiera proporcionado, las Comunidades Europeas deberían haber recibido copia de ella de conformidad con el párrafo 3 del artículo 10 del ESD, y las Comunidades Europeas desearían aprovechar esta oportunidad para pedir al Grupo Especial que aclare esta cuestión.

2. Observaciones sobre la respuesta del Brasil a la objeción preliminar formulada por el Canadá

8. Las Comunidades Europeas entienden ahora que el Brasil formula tres alegaciones fundamentales de carácter general (la 1, la 5 y la 7) y que las demás proceden de ellas. Las Comunidades Europeas señalan también que han entendido correctamente que las alegaciones sólo se refieren al apoyo prestado por el Canadá a su rama de producción de aeronaves de transporte regional.

9. Dicho esto, las Comunidades Europeas desearían formular algunas observaciones sobre la manera en que el Brasil explica sus alegaciones en su respuesta a la objeción preliminar. Lo que inspira estas observaciones es el deseo de que el *Acuerdo SMC* y el ESD se apliquen correctamente.

10. Las Comunidades Europeas están de acuerdo en que es posible que un Miembro impugne un programa de subvenciones "en sí mismo", o *per se*. Naturalmente, también es posible impugnar individualmente las subvenciones concedidas en el marco de un programa de ese tipo e incluso hacer ambas cosas al mismo tiempo. Tanto los programas como las subvenciones son "*medidas*" que pueden ser objeto de una alegación en una solicitud de establecimiento de un grupo especial.

11. Sin embargo, los argumentos invocados contra cada una de estas medidas no serán los mismos. Para impugnar un programa, será necesario identificar características del *programa* que sean incompatibles con las obligaciones asumidas en el marco de la OMC que se especifiquen. Para impugnar una determinada subvención, sólo será necesario identificar características de *esa determinada subvención* que sean incompatibles con las obligaciones asumidas en el marco de la OMC que se especifiquen.

12. Aún no está claro para las Comunidades Europeas lo que intenta hacer el Brasil. Las "pruebas disponibles" mencionadas en la solicitud de celebración de consultas del Brasil estaban todas relacionadas con una subvención concreta -la proporcionada en relación con la transacción de Air Wisconsin. El Brasil dice ahora que impugna los programas "en sí mismos" y "su aplicación". El término "aplicación" puede significar que el Brasil intenta aducir pruebas acerca del modo en que se aplican los programas a fin de demostrar que éstos "en sí mismos" son incompatibles con el *Acuerdo SMC*. No obstante, el Brasil parece utilizar el término "aplicación" para que abarque su impugnación de subvenciones determinadas.

13. El Brasil ha invocado determinadas características de la EDC, la Cuenta del Canadá e *Investissement Québec* que quizá considera que justifican una constatación contra *los programas*, pero también parece aducir que las pruebas que ha presentado o está intentando presentar contra *determinadas concesiones* de subvenciones justifican que se efectúe una constatación contra el programa o "como otra posibilidad", contra *todas las concesiones de subvenciones* realizadas en el marco de esos programas que beneficien de alguna manera a la rama de producción de aeronaves de transporte regional canadiense.

14. Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que distinga cuidadosamente entre las alegaciones formuladas contra los programas y las alegaciones formuladas contra concesiones de subvenciones concretas a fin de mantener la disciplina necesaria en la solución de diferencias y evitar alentar los intentos de sacar a la luz en forma indiscriminada hechos que puedan favorecer al reclamante.

3. Observaciones respecto de las observaciones escritas formuladas por los Estados Unidos

15. Las Comunidades Europeas desean también comentar las observaciones escritas formuladas por los Estados Unidos

3.1 La igualación

16. Complace a las Comunidades Europeas observar que están de acuerdo con los Estados Unidos en lo que se refiere a la importante cuestión de la igualación. El Grupo Especial habrá observado que las Comunidades Europeas han formulado algunos argumentos distintos para apoyar la misma conclusión. Todos estos argumentos se refuerzan mutuamente, y las Comunidades Europeas esperan que permitan al Grupo Especial decidir que la igualación realizada de conformidad con el *Acuerdo de la OCDE* puede ampararse en el refugio que proporciona el segundo párrafo del punto k) de la Lista Ilustrativa.

3.2 La contribución financiera y el beneficio

17. La única otra observación que desean formular las Comunidades Europeas se refiere al análisis realizado por los Estados Unidos según el cual las operaciones de "ventana de mercado" son subvenciones. Llama la atención que en el razonamiento de los Estados Unidos no se considera en absoluto la cuestión de la contribución financiera. El razonamiento de los Estados Unidos parece ser que, si existe un beneficio, existe una subvención. Las CE ya han comentado el descuido similar del concepto de "contribución financiera" que caracteriza los argumentos formulados por el Brasil acerca del párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Las actuales observaciones constituyen una ampliación de esas observaciones formuladas por escrito.

18. A continuación, los Estados Unidos dan por supuesto que siempre habrá un beneficio y que en todos los casos en que una "entidad oficial" actúa de manera distinta de lo que denominan "el mercado comercial", concede una subvención. (Las Comunidades Europeas suponen que, cuando los Estados Unidos utilizan la expresión "entidad oficial" se refieren en realidad al concepto de "organismo público" que figura en el párrafo 1 del artículo 1 del *Acuerdo SMC*. Señalan, incidentalmente, que el Canadá parece reconocer que la EDC es un "organismo público" en el párrafo 37 de su primera comunicación escrita.)

19. Citaré el pasaje con el que están especialmente en desacuerdo las Comunidades Europeas, que figura en el párrafo 7 de la comunicación de los Estados Unidos:

> Si el mercado comercial no ofrece a un determinado prestatario exactamente las mismas condiciones que ofrece un gobierno, ese gobierno proporciona un beneficio al receptor en todos los casos en que las condiciones que ofrece son más favorables que las condiciones que están disponibles en el mercado. Una entidad oficial que "realiza sus operaciones basándose en principios comerciales" sigue siendo una entidad oficial. No es el mercado comercial.

20. El hecho de no conceder la importancia debida al concepto de "contribución financiera" está en conflicto con la opinión del Órgano de Apelación en el asunto *Brasil - Proex* de que la "contribución financiera" y el beneficio son elementos distintos. También hace redundante, en gran medida, el concepto de "contribución financiera", lo cual no se debe hacer al interpretar un tratado.

21. Según el razonamiento de los Estados Unidos sobre el "beneficio", cualquier préstamo (o suministro de un servicio) realizado por una entidad oficial constituye automáticamente una subvención si proporciona algo que no está disponible en lo que los Estados Unidos denominan "el mercado comercial".

22. Como declararon las Comunidades Europeas en relación con sus observaciones escritas sobre el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, en muchos campos, incluidos los créditos a la exportación y las garantías, los gobiernos con frecuencia pueden ofrecer algo que no ofrecen las empresas comerciales o pueden ofrecerlo a un tipo más favorable, por ejemplo, debido a que disponen de ventajas en materia de organización o información.

23. Las Comunidades Europeas ven en los argumentos formulados por los Estados Unidos sobre esta cuestión las mismas omisiones que caracterizan, a su juicio, los argumentos formulados por el Brasil sobre el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del *Acuerdo SMC*, a los que remiten de nuevo al Grupo Especial. En resumen, la posición de los Estados Unidos hace caso omiso de dos puntos fundamentales:

- Únicamente puede considerarse que constituyen "contribuciones financieras" los préstamos o los servicios proporcionados sin una plena contraprestación. Sólo en

esos casos puede considerarse que un gobierno ha hecho una "contribución" que puede considerarse "financiera".

- Es excesivamente simplista considerar que existe un beneficio siempre que una "entidad oficial" suministra algo en condiciones no idénticas a las del "mercado comercial". En algunos sectores, por ejemplo cuando se trata de créditos a la exportación, el suministro de servicios por el gobierno *es* el mercado.

24. Las Comunidades Europeas intentarán ilustrar este punto con algunos ejemplos. Si un organismo público entrega ahora a una empresa 100 dólares a cambio de 100 euros, estará haciendo una contribución financiera. ¿Cuál será la cuantía de esa contribución financiera? He calculado la respuesta: serán 14 dólares. No obstante, según el razonamiento que critican las Comunidades Europeas, la contribución será de 100 dólares, que es la cuantía de la "transferencia de fondos". En este ejemplo, también está claro que el beneficio es la misma cantidad antes indicada. Si el intercambio fuera de 86 dólares por 100 euros, actualmente, según las Comunidades Europeas, no habría ninguna contribución financiera pero sí la habría, al parecer, con arreglo al enfoque que criticamos.

25. Para tomar un ejemplo algo diferente, supongamos que un organismo público entrega a una empresa 100 dólares a cambio de una cantidad de divisas no convertibles que el gobierno, pero no un organismo privado, puede cambiar por el equivalente de 100 dólares. Para las Comunidades Europeas, no habría una contribución financiera porque no habría ningún costo para el gobierno. Con arreglo a la otra postura, seguiría habiendo una contribución financiera de 100 dólares. Por supuesto, el beneficio para el receptor sería probablemente de 100 dólares.

26. Análogamente, si un organismo público entrega 100 dólares EE.UU. a una empresa a cambio de una promesa de reembolsarle 110 dólares al cabo de un año, que exista o no una contribución financiera dependerá de si, una vez considerados todos los factores, hay un costo para el gobierno. Esto puede muy bien depender de los diversos medios a que puede recurrir el organismo público (pero no necesariamente los demás) para asegurarse del reembolso. Para los Estados Unidos y el Brasil, parece que siempre habría una contribución financiera y que la única cuestión sería si existe un beneficio de acuerdo con algún tipo de "mercado comercial".

27. Estos ejemplos no son teóricos. La situación es similar en lo que se refiere a los créditos a la exportación y los seguros de exportación. Puede ocurrir que los organismos públicos estén en situación de estimar el riesgo que supone la concesión de un préstamo a otro país y también de asegurarse de que se lo reembolse en caso de dificultades, y que los organismos privados no lo estén.

28. En pocas palabras, la existencia de una contribución financiera depende del punto de vista del organismo público y debe evaluarse desde ese punto de vista. La existencia de un beneficio depende del punto de vista del receptor y debe evaluarse partiendo de ese punto de vista. Ambos puntos de vista no siempre coincidirán.

29. Las Comunidades Europeas piden al Grupo Especial que tenga en cuenta estas observaciones y realice un análisis detenido de si existen contribuciones financieras y beneficios, a fin de evitar sentar precedentes que originarían dificultades.

4. Conclusión

30. Las Comunidades Europeas han dispuesto de muy poco tiempo para preparar estas observaciones pero desean reiterar su interés en este procedimiento y pedir al Grupo Especial que no vacile en formularle cualquier pregunta que estime oportuna. Las Comunidades Europeas harán todo lo posible por aportar una respuesta útil.

31. Las Comunidades Europeas desearían aprovechar esta oportunidad para agradecer al Grupo Especial que les haya dado la posibilidad de expresar sus opiniones y las haya escuchado con tanta atención.

ANEXO C-4

DECLARACIÓN ORAL PRONUNCIADA POR LOS ESTADOS UNIDOS
EN LA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO ESPECIAL

(27 de junio de 2001)

1. Señor Presidente y miembros del Grupo Especial, tengo el honor de comparecer hoy ante ustedes para presentar las opiniones de los Estados Unidos en su calidad de tercero en este procedimiento. En lugar de repetir las observaciones que formulamos en nuestra comunicación escrita, me limitaré a responder a determinadas declaraciones hechas por las Comunidades Europeas ("CE") en la comunicación escrita que presentaron como tercero.

La distinción entre medidas "obligatorias" y "discrecionales" en los asuntos relativos a subvenciones

2. La primera cuestión que quisiera examinar hoy es la distinción entre las medidas obligatorias y discrecionales en la jurisprudencia del GATT y la OMC. Las CE impugnan (en el párrafo 34) la existencia misma de la distinción entre medidas obligatorias y discrecionales, que describen como un "supuesto principio". Baste con decir que no comparten la opinión de las CE los numerosos grupos especiales de la OMC que han considerado la cuestión, inclusive el Grupo Especial que se ocupó recientemente del asunto *Acero laminado en caliente*, que describió el principio (en el párrafo 7.141 de su informe) como "bien establecido", o el Órgano de Apelación de la OMC, que reconoció la distinción y la examinó detenidamente en el asunto *Estados Unidos - Ley de 1916*. El principio también ha sido una cuestión en litigio en el asunto en curso *Limitaciones a las exportaciones*. Aunque ese informe aún no se ha distribuido a los Miembros de la OMC, suponemos que contendrá reflexiones que pueden resultar útiles para el Grupo Especial.

3. Las CE se equivocan también cuando describen el párrafo 4 del artículo XVI del *Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio* como un nuevo principio "fundamental", con arreglo al cual los Miembros deben "asegurarse de que sus leyes no permitan o contemplen expresamente la adopción de medidas incompatibles con la OMC". Esta afirmación, además de requerir modificaciones generales y espectaculares de la legislación de los Miembros, simplemente no es cierta. Las partes en un acuerdo internacional se comprometen, al convertirse en partes, a cumplir de buena fe sus obligaciones resultantes del acuerdo. Por consiguiente, no se puede dar por sentado que las autoridades actuarán de mala fe, haciendo uso de la discreción que les concede la legislación interna para violar obligaciones internacionales, y en los Acuerdos de la OMC no hay ninguna base para exigir a los Miembros que redacten sus leyes de manera que elimine esa discrecionalidad.

4. Los Estados Unidos han abordado la distinción entre medidas obligatorias y discrecionales en muchas ocasiones, en numerosas diferencias. En lugar de repetir aquí esos debates, quisiera invitar simplemente al Grupo Especial a que examine nuestras comunicaciones sobre este tema, en particular las presentadas en el asunto *Limitaciones a las exportaciones*, que son todas ellas públicas (véase http//www.ustr.gov/enforcement/briefs.shtml).

La debida interpretación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1

5. Pasaré a referirme ahora a la debida interpretación del párrafo 1 a) 1) del artículo 1 del *Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias*. Al impugnar el argumento del Brasil de que las actividades de la EDC pueden considerarse subvenciones a la exportación, las CE alegan (a partir del párrafo 42) que el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1 del Acuerdo SMC sólo se aplica a los "suministros de servicios sin una plena contraprestación". En otros términos (por ejemplo, en el

párrafo 47), las CE creen que debe haber un "costo para el gobierno" para que exista una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) iii) del artículo 1. Es importante señalar, además, que la lógica del argumento de las CE se aplicaría a todas las partes del párrafo 1 a) 1) del artículo 1. El claro lenguaje del Acuerdo SMC no respalda en absoluto la posición de la CE. (Véase también el examen de una cuestión similar en las actuaciones iniciales de la diferencia *Canadá - Medidas que afectan a la exportación de aeronaves civiles*, WT/DS70, por ejemplo en el párrafo 9.118 del informe del Grupo Especial y en los párrafos 154 a 156 del informe del Órgano de Apelación.)

6. Como queda claro en el párrafo 1 a) 1) del artículo 1, la expresión "contribución financiera" no sólo se aplica cuando existe un costo para el gobierno. Por ejemplo, en el inciso i) de ese párrafo se incluyen los préstamos entre los tipos de prácticas de un gobierno que constituyen contribuciones financieras. El texto carece de toda ambigüedad: *si* hay un préstamo, *entonces* hay una contribución financiera. Un préstamo que no cuesta nada al gobierno sigue siendo un préstamo y, por consiguiente, es una contribución financiera de conformidad con el párrafo 1 a) 1) del artículo 1. El concepto de costo para el gobierno no es pertinente en esta cuestión.

7. Además de ir en contra del claro lenguaje del párrafo 1 a) 1) del artículo 1, el enfoque de las CE adolece de otra deficiencia. Con arreglo al claro texto del párrafo 1 a) 1) iv) del artículo 1, *hay* una contribución financiera cuando un gobierno encomienda a una entidad privada una de las funciones descritas en los incisos i) a iii). Sin embargo, en esa situación, no habría un costo para el gobierno. La interpretación de las CE infringe el principio de eficacia de la interpretación de los tratados, al eliminar el inciso iv) del artículo 1.

8. Las CE alegan (en el párrafo 47) que es necesario incluir el concepto de costo para el gobierno en la definición de la contribución financiera para garantizar que el Acuerdo SMC no trate como subvenciones "todos" los servicios del gobierno, por ejemplo, el caso en que un gobierno puede ofrecer "algo que no pueden ofrecer las empresas comerciales o puede ofrecerlo a un tipo de interés más favorable". Pero el Acuerdo SMC ya contiene amplias limitaciones de lo que constituye una subvención incluida en su ámbito de aplicación, sin que se le agregue, sin fundamento alguno, este requisito adicional propugnado por las CE. Efectivamente:

- debe haber una contribución financiera en el sentido del párrafo 1 a) 1) del artículo 1;
- con la que se otorgue un beneficio en el sentido del párrafo 1 b) del artículo 1;
- y que sea especifica en el sentido del párrafo 2 del artículo 1.

9. Además, incluso si existe una subvención de conformidad con estos criterios, sólo será prohibida o recurrible si es una subvención a la exportación, o una subvención para la sustitución de importaciones o si tiene efectos desfavorables en el sentido de la parte III del Acuerdo SMC. Por lo tanto, los temores de las CE carecen de base.

La "igualación" y el segundo párrafo del punto k) de la Lista ilustrativa

10. La penúltima cuestión que desearía tratar se refiere a las observaciones de las CE sobre la relación entre el punto k) de la Lista ilustrativa del Acuerdo SMC y las disposiciones relativas a la igualación del *Acuerdo de la OCDE*. Contrariamente a lo que ocurre en el caso de las alegaciones de las CE acerca de la distinción entre medidas obligatorias y discrecionales y acerca del concepto de costo para el gobierno, los Estados Unidos están en general de acuerdo con las declaraciones de las CE (a partir del párrafo 57) sobre la cuestión de la igualación y el punto k). En particular, aunque no tratamos la cuestión en nuestra comunicación escrita, estamos de acuerdo con la afirmación de las CE (párrafos 71 a 73) de que el *Acuerdo de la OCDE* abarca las garantías.

11. Los Estados Unidos desearían abordar, en respuesta a la declaración oral pronunciada hoy por las CE, un último punto, relativo a la información comercial confidencial. La posición estadounidense a este respecto es bien conocida: creemos que puede haber situaciones en las que sea

necesario disponer de procedimientos adicionales para proteger la información comercial confidencial. El artículo 18 del ESD no siempre constituye una salvaguardia suficiente. Por ejemplo, señalaremos que recientemente el informe provisional de un grupo especial, que debía ser confidencial de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 del ESD, se publicó inmediatamente después de su traslado a las partes.

12. Con esto concluye mi declaración. Les agradezco de nuevo esta oportunidad de expresar nuestras opiniones.