



21 de agosto de 2017

(17-4522)

Página: 1/8

Original: inglés

**CANADÁ - MEDIDAS RELATIVAS AL COMERCIO
DE AERONAVES COMERCIALES**

**SOLICITUD DE ESTABLECIMIENTO DE UN GRUPO ESPECIAL
PRESENTADA POR EL BRASIL**

La siguiente comunicación, de fecha 18 de agosto de 2017, dirigida por la delegación del Brasil al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

El 8 de febrero de 2017, el Gobierno del Brasil ("el Brasil") solicitó la celebración de consultas con el Gobierno del Canadá ("el Canadá") de conformidad con los artículos 1 y 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias ("ESD"); los artículos 4, 7, y 30 del Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias ("Acuerdo SMC"); y el artículo XXII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 ("GATT de 1994") (en la medida en que está incorporado por el artículo 30 del Acuerdo SMC) en relación con medidas que afectan al comercio de aeronaves comerciales. El 10 de marzo de 2017 se celebraron consultas con miras a llegar a una solución mutuamente satisfactoria. Lamentablemente, las consultas no permitieron resolver la diferencia.

En consecuencia, el Brasil solicita respetuosamente que el Órgano de Solución de Diferencias ("OSD") establezca un grupo especial de conformidad con el artículo 6 del ESD; los artículos 4, 7, y 30 del Acuerdo SMC; y el párrafo 2 del artículo XXIII del GATT de 1994 (en la medida en que está incorporado por el artículo 30 del Acuerdo SMC).

A juicio del Brasil, las medidas objeto de la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial son subvenciones prohibidas y recurribles proporcionadas a Bombardier, Inc. ("Bombardier")¹ y sus proveedores, así como las leyes, reglamentos y otros instrumentos, y las modificaciones de los mismos, por los que se otorgan esas subvenciones a dichos receptores. Entre esas medidas se incluyen las siguientes:

Estrategia Aeroespacial de Quebec

En julio de 2006, el Gobierno de Quebec ("Quebec") anunció la Estrategia de Desarrollo de la Industria Aeronáutica de Quebec.² Los objetivos de la Estrategia del Gobierno de Quebec son "mantener la posición de Quebec como un líder mundial en el sector aeronáutico desarrollando nuevos productos y aumentando la competitividad del sector" y "fortalecer la posición en gran medida predominante de Quebec en la industria aeronáutica canadiense". Quebec indicó que colaboraría con el Gobierno Federal para impulsar "el desarrollo de nuevos productos, la ayuda a la exportación y la financiación de las ventas de los principales contratistas, los fabricantes de equipos y las pymes". En mayo de 2016, Quebec declaró que sus contribuciones en el marco de la

¹ La referencia a "Bombardier" en la presente solicitud abarca a Bombardier, Inc.; Bombardier Aerospace; Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd.; C Series Aircraft Limited Partnership; y todas las demás subsidiarias y filiales de Bombardier, Inc.

² "Estrategia de Desarrollo de la Industria Aeronáutica de Quebec" (julio de 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58942>. El Brasil hizo referencia a esta Estrategia en su solicitud de celebración de consultas como Estrategia Aeroespacial de Quebec 2006-2016. En el curso de las consultas, el Canadá facilitó un enlace a la Estrategia.

Estrategia 2006 ascendían a más de 700 millones de dólares canadienses. Las iniciativas anunciadas en el marco de la Estrategia incluyen, sin limitarse a ellas, las siguientes:

- financiar la investigación y el desarrollo, así como el desarrollo de productos, mediante préstamos reembolsables en función de las ventas;
- financiar proyectos de desarrollo en forma de capital social aportado por la *Société générale de financement* (que se fusionó para formar *Investissement Québec* ("IQ") en diciembre de 2010);
- ampliar el contenido de Quebec en los proyectos de los principales contratistas;
- participar en la financiación a largo plazo del *Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec* ("CRIAQ");
- mantener el apoyo financiero de Quebec al *Centre technologique en aérospatiale* ("CTA");
- mantener las medidas fiscales de Quebec relativas a la investigación precompetitiva;
- apoyar la modernización y la compra de equipo de vanguardia (modificación de las normas que rigen los programas del *Ministère de l'Économie, Science et Innovation Québec* ("MESI")); y
- asegurar que el Gobierno Federal desempeñe una función fundamental de apoyo en la industria aeronáutica de Quebec financiando el desarrollo de productos.

En 2006, se estableció *Aéro Montréal* (del que son miembros Bombardier y sus proveedores) con el fin de proporcionar soluciones para la cadena de suministro, conocimientos especializados y servicios de colaboración en el sector a Bombardier y otras empresas aeroespaciales de Montreal. El Gobierno Federal del Canadá, Quebec y la *Communauté métropolitaine de Montréal* concedieron financiación por valor de al menos 5 millones de dólares canadienses a *Aéro Montréal* para apoyar sus iniciativas y grupos de trabajo, con inclusión, por ejemplo, de la participación en el Proyecto Catalizador para unas Aeronaves más Ecológicas o SA2GE (*Systèmes aéronautiques d'avant-garde pour l'environnement*) y la Iniciativa MACH.

En mayo de 2016, Quebec anunció contribuciones gubernamentales de 510 millones de dólares canadienses en el marco de la Estrategia Aeroespacial de Quebec 2016-2026.³ En el marco de la Estrategia 2016, Quebec, entre otras cosas, reforzará el crecimiento de la rama de producción mediante el apoyo a grandes proyectos de inversión, asistirá a las pymes a través del aumento de las exportaciones y fomentará la innovación estimulando el desarrollo de nuevos productos (por ejemplo, el Proyecto Catalizador para unas Aeronaves más Ecológicas).

El Brasil considera que las medidas e iniciativas a que se hace referencia *supra* proporcionan subvenciones directa o indirectamente a Bombardier y sus proveedores o son utilizadas por el Canadá para adoptar y/o aplicar las medidas identificadas *infra*.

La "ayuda para emprender proyectos" y la financiación conexa

- La concesión por el Canadá (mediante Industry Canada ("IC"), un departamento del Gobierno del Canadá ahora denominado Ministerio de Innovación, Ciencia y Desarrollo Económico del Canadá) de 350 millones de dólares canadienses en financiación a Bombardier para el diseño y desarrollo de aeronaves comerciales (en lo sucesivo, "ayuda para emprender proyectos"⁴). El Canadá y Bombardier acordaron inicialmente la ayuda

³ "Estrategia Aeroespacial de Quebec, Resumen", página 2 (mayo de 2016), https://www.mrif.gouv.qc.ca/pdf/actualites/13326_Sommaire_SQA_En_LR_Final.pdf.

⁴ En la presente solicitud, la expresión "ayuda para emprender proyectos" incluye: "financiación basada en reembolsos en función de las ventas", "contribuciones reembolsables", "inversión para emprender proyectos", "inversión reembolsable", "*contribution financière remboursable par redevances*" y otras expresiones que se han utilizado para describir la financiación proporcionada a Bombardier y sus proveedores. Las condiciones de esa financiación pueden incluir un interés nulo o un interés a tipos no comerciales, y una obligación de reembolso vinculada a las futuras ventas.

para emprender proyectos en mayo de 2005. El Brasil entiende que en 2008 se firmaron los términos y condiciones, y en marzo de 2009 se firmaron los acuerdos de contribución. La financiación por valor de 350 millones de dólares canadienses a Bombardier se desembolsó a finales de diciembre de 2013.

- La concesión por Quebec (mediante IQ, Corporación para el desarrollo económico de Quebec) de 117 millones de dólares canadienses en ayuda para emprender proyectos a Bombardier. La ayuda para emprender proyectos se anunció en mayo de 2005. Quebec acordó conceder la ayuda para emprender proyectos en julio de 2008, y en 2009 se desembolsaron 117 millones de dólares canadienses.⁵
- La concesión por el Canadá (mediante el Ministerio de Innovación, Ciencia y Desarrollo Económico del Canadá) de 120 millones de dólares canadienses en financiación basada en reembolsos en función de las ventas adicionales para las aeronaves C-Series de Bombardier. El Canadá anunció la contribución adicional el 7 de febrero de 2017. Los fondos se conceden en el marco de acuerdos de contribución celebrados con Bombardier.⁶

Subvenciones gestionadas por la Oficina de Tecnologías Industriales

La Oficina de Tecnologías Industriales ("ITO") es un organismo ejecutivo especial del Ministerio de Innovación, Ciencia y Desarrollo Económico del Canadá. La ITO gestiona la financiación reembolsable y no reembolsable concedida en el marco de:

- El Programa de Asociación Tecnológica del Canadá ("TPC"), que se emprendió en marzo de 1996 para apoyar el desarrollo tecnológico en el sector aeroespacial. A noviembre de 2016, el Canadá desembolsó más de 1.500 millones de dólares canadienses a Bombardier y sus proveedores para las aeronaves C-Series.
- La Iniciativa Estratégica Aeroespacial y de Defensa ("SADI"), que se emprendió en abril de 2007. En el período 2008-2014, el Canadá acordó contribuciones por un valor total de más de 1.000 millones de dólares canadienses a los proveedores de Bombardier para las aeronaves C-Series. El 7 de febrero de 2017, el Canadá anunció contribuciones adicionales de 252,5 millones de dólares canadienses a Bombardier en el marco de la SADI, supuestamente para el desarrollo del avión de negocios Global 7000. Bombardier y el Canadá llegaron a un acuerdo relativo a esta financiación adicional el 24 de marzo de 2017.⁷
- El Programa de Demostración de Tecnologías ("TDP"), que se emprendió en septiembre de 2013 con el fin de conceder contribuciones no reembolsables para prestar apoyo a proyectos a gran escala. En octubre de 2016, el Canadá anunció una contribución de hasta 54 millones de dólares canadienses a un consorcio encabezado por Bombardier para desarrollar sistemas eléctricos de vanguardia y sistemas aerodinámicos avanzados.

Otras subvenciones para investigación y desarrollo

- La concesión por Quebec de más de 110 millones de dólares canadienses a Bombardier, sus proveedores para las aeronaves C-Series y otras empresas aeroespaciales mediante SA2GE (es decir, el Proyecto Catalizador para unas Aeronaves más Ecológicas). El MESI de Quebec introdujo inicialmente SA2GE en 2010, en el marco de la Estrategia de Investigación e Innovación de Quebec, y emprendió la segunda fase en 2016, en el marco de la Estrategia Aeroespacial de Quebec.

⁵ Véase el *Décret 666-2009* (10 de junio de 2009), *Gazette Officielle du Québec*, N° 27, página 3123 (8 de julio de 2009).

⁶ Esta contribución es una parte de los 372,5 millones de dólares canadienses en contribuciones reembolsables que el Canadá anunció el 7 de febrero de 2017 para apoyar a Bombardier y que el Brasil mencionó en su solicitud de celebración de consultas.

⁷ Esta contribución es una parte de los 372,5 millones de dólares canadienses en contribuciones reembolsables que el Canadá anunció el 7 de febrero de 2017 para apoyar a Bombardier y que el Brasil mencionó en su solicitud de celebración de consultas.

- La concesión por el Canadá y Quebec de financiación al CRIAQ (del que son miembros Bombardier y sus proveedores) para financiar proyectos de investigación aeroespacial ejecutados por Bombardier, sus proveedores para las aeronaves C-Series y otras empresas aeroespaciales. Desde su creación en 2002, el CRIAQ ha financiado numerosos proyectos de investigación aeroespacial. Bombardier ha participado en al menos 25 de esos proyectos.
- La concesión por el Canadá y Quebec de financiación al Consorcio de Investigación e Innovación Aeroespaciales del Canadá ("CARIC") (del que son miembros Bombardier y sus proveedores) para emprender proyectos de investigación y desarrollo y proporcionar otras ayudas a Bombardier, sus proveedores para las aeronaves C-Series y otras empresas aeroespaciales canadienses. En agosto de 2014, el CARIC y el IC firmaron un acuerdo de financiación a lo largo de cinco años por valor de 30 millones de dólares canadienses.
- La concesión por el Canadá de financiación para la Red de Investigación y Desarrollo para una Aviación Ecológica ("GARDN") con el fin de aumentar la competitividad de Bombardier y otras empresas de la rama de producción aeroespacial del Canadá y reducir la huella ecológica de las aeronaves, los motores y los sistemas de aviónica canadienses. En enero de 2009, el Gobierno del Canadá estableció GARDN como una red de centros de excelencia dirigida por empresas. GARDN recibe 25 millones de dólares canadienses para el período 2009-2018, y al ejercicio fiscal 2015 se han desembolsado casi 18 millones de dólares canadienses. Bombardier ha recibido financiación a través de al menos 12 proyectos de investigación de GARDN, y sus proveedores para las aeronaves C-Series también han recibido financiación a través de proyectos de investigación de GARDN.
- La concesión por el Canadá de ayudas mediante el Organismo de Desarrollo Económico del Canadá para las Regiones de Quebec ("CEDQ") (y su Programa de Desarrollo Económico para Quebec). Desde su creación en 2005, el CEDQ ha concedido al menos 20 millones de dólares canadienses en contribuciones a los proveedores de Bombardier para las aeronaves C-Series con el fin de aumentar la productividad y la producción, adquirir equipos y ampliar las operaciones.
- La concesión por el Canadá y Quebec de financiación, transferencia de tecnología, bienes y servicios en especie y otras ayudas mediante el CTA⁸, el Consejo Nacional de Investigación ("NRC")⁹ y el Consejo de Investigaciones en Ciencias Naturales e Ingeniería del Canadá ("NSERC").¹⁰
- La concesión por el Canadá de contribuciones no reembolsables de hasta 950 millones de dólares canadienses para "súper conglomerados" de las ramas de producción de fabricación avanzada, tecnología digital, recursos limpios, infraestructuras, transporte y

⁸ "Estrategia de Desarrollo de la Industria Aeronáutica de Quebec", páginas 21, 32 y 36 (julio de 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58942>.

⁹ "Estrategia de Desarrollo de la Industria Aeronáutica de Quebec", páginas 15 y 21 (julio de 2006), <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/bs58942>.

¹⁰ La ayuda del Canadá y Quebec a Bombardier y sus proveedores para las aeronaves C-Series mediante esas entidades incluyó la participación en programas de SA2GE, programas del CEDQ (entre ellos la creación del Centro de Tecnología de Fabricación Aeroespacial ("AMTC")) y otros proyectos de colaboración (por ejemplo, en las esferas de los materiales compuestos y los sistemas de robótica para el montaje de aeronaves). "Assembly of First Flight Test Vehicle for Bombardier C Series Aircraft Underway" (15 de octubre de 2012), <http://www.marketwired.com/press-release/assembly-of-first-flight-test-vehicle-for-bombardier-cseries-aircraft-underway-tsx-bbd.a-1713407.htm>; "The National Research Council of Canada and Bombardier Aerospace Sign R&D Cooperation Agreement", <http://www.defense-aerospace.com/article-view/release/130954/bombardier-canada-nrc-sign-r&d-agreement.html>. Puede consultarse más información sobre esas medidas en la respuesta del Gobierno del Canadá al cuestionario del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de 19 de mayo de 2017 en la investigación relativa a las grandes aeronaves civiles de 100-150 asientos procedentes del Canadá, ante la Administración de Comercio Internacional del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (Investigación Nº C-122-860), GOC, volumen VIII - Otras ayudas, 25 de julio de 2017 (versión pública).

otras ramas de producción mediante la Iniciativa de Súper Conglomerados de Innovación.¹¹

- La concesión por Quebec de una bonificación fiscal a Bombardier en el marco del Programa de Bonificaciones Fiscales para las Asociaciones Privadas de Investigación Precompetitiva, que concede bonificaciones fiscales para alentar a las empresas del sector privado a constituir asociaciones con dos o más corporaciones con el fin de llevar a cabo investigaciones precompetitivas en Quebec.¹²

Aportaciones de capital

- La concesión por Quebec (mediante IQ) de 1.000 millones de dólares EE.UU. para atender a las necesidades de tesorería del programa C-Series a cambio de una participación del 49,5% en una entidad de nueva creación a la cual Bombardier transferirá los activos, pasivos y obligaciones de su programa C-Series. En octubre de 2015, IQ y Bombardier suscribieron un memorando de entendimiento para la aportación de capital por valor de 1.000 millones de dólares EE.UU. En junio de 2016, Bombardier cerró la inversión con IQ y transfirió los activos del programa C-Series a una nueva entidad. IQ pagó a Bombardier la primera cuota de 500 millones de dólares EE.UU. en junio de 2016 y la segunda, de la misma cuantía, en septiembre de 2016.
- La concesión por Quebec (mediante la *Caisse de Dépôt et Placement du Québec* ("CDPQ"), una entidad propiedad del Gobierno de Quebec y controlada por él) de 1.500 millones de dólares EE.UU. a Bombardier para actividades generales de la empresa a cambio de una inversión en acciones convertibles en la sociedad de cartera de nueva creación de Bombardier Transportation, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd. El acuerdo entre la CDPQ y Bombardier se anunció en noviembre de 2015. En febrero de 2016 se cerró la venta, y Bombardier obtuvo unos ingresos brutos de 1.500 millones de dólares EE.UU. de la CDPQ.

Subvenciones provinciales y locales en relación con las instalaciones de producción de las aeronaves C-Series de Bombardier

- El acuerdo de Quebec con Bombardier para la construcción, propiedad, arrendamiento, financiación, explotación y/o concesión de otras ayudas para las nuevas instalaciones de producción de aeronaves C-Series en Mirabel (Quebec) de Bombardier. Quebec se ofreció a pagar la nueva planta de montaje final de aeronaves C-Series de Bombardier en enero de 2005 y anunció un "acuerdo" sobre la elección de un emplazamiento en Mirabel (Quebec) en mayo de 2005. Bombardier eligió de nuevo a Mirabel (Quebec) como emplazamiento para el montaje final de aeronaves C-Series en julio de 2008.
- Los incentivos y exenciones fiscales, y las demás ayudas, del municipio de Mirabel (Quebec), con inclusión de la exención de los impuestos sobre la propiedad para las instalaciones de producción de aeronaves C-Series de Bombardier durante sus 10 primeros años de funcionamiento. Estas medidas incluyen, sin limitarse a ellos, el Reglamento N° 1633 (28 de abril de 2008) y el Reglamento N° 1915 (28 de noviembre de 2012). En noviembre de 2008, Mirabel aprobó una bonificación fiscal de 10 años para las empresas de la rama de producción de aeronaves establecidas en el aeropuerto, entre ellas Bombardier y sus instalaciones para las aeronaves C-Series.

¹¹ Ministerio de Innovación, Ciencia y Desarrollo Económico del Canadá, "Innovation Superclusters Program Guide" (2017), [https://www.ic.gc.ca/eic/site/093.nsf/vwapj/Sprclstr-Prgrm-Gd-EN.pdf/\\$file/Sprclstr-Prgrm-Gd-EN.pdf](https://www.ic.gc.ca/eic/site/093.nsf/vwapj/Sprclstr-Prgrm-Gd-EN.pdf/$file/Sprclstr-Prgrm-Gd-EN.pdf); comunicado de prensa de Aéro Montréal, "Federal Budget 2017 - Aéro Montréal welcomes measures targeting innovation, the supply chain and skills development for our Québec SMEs" (23 de marzo de 2017), <http://www.newswire.ca/news-releases/federal-budget-2017---aero-montreal-welcomes-measures-targeting-innovation-the-supply-chain-and-skills-development-for-our-quebec-smes-616968324.html>.

¹² Respuesta del Gobierno de Quebec al cuestionario inicial del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de 19 de mayo de 2017 en la investigación en materia de derechos compensatorios relativa a las grandes aeronaves civiles de 100-150 asientos procedentes del Canadá, ante la Administración de Comercio Internacional del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (Investigación N° C-122-860), Otras subvenciones, 24 de julio de 2017, GOQ-128 (versión pública).

- La concesión por *Aéroports de Montréal* ("ADM") de ayuda a Bombardier y los proveedores para las aeronaves C-Series en relación con la elección, construcción, arrendamiento y/o explotación del emplazamiento en Mirabel de la planta de montaje final de aeronaves C-Series de Bombardier y las plantas de componentes de los proveedores, así como con las inversiones en infraestructuras, para empresas aeroespaciales situadas en el aeropuerto. ADM es la autoridad aeroportuaria local que opera el aeropuerto de Mirabel y la zona circundante en virtud de un arrendamiento a largo plazo del Ministerio de Transporte del Canadá, que regula minuciosamente y controla continuamente las actividades de ADM.
- Otra asistencia comunicada por el Gobierno de Quebec y Bombardier, con inclusión del Programa Industrial PR@M, administrado por la ciudad de Montreal y que se rige por el Reglamento RCG 07-029 de dicha ciudad, los Programas de Eficiencia Energética Hydro-Quebec y el Programa de Bonificaciones Fiscales para la Inversión relativa al Equipo de Fabricación y Transformación.¹³

Otras subvenciones del Gobierno provincial de Quebec

- La concesión por Quebec (mediante la CDPQ de propiedad estatal y controlada por el Estado) de una línea de crédito por valor de 195 millones de dólares EE.UU. (como parte de un mecanismo de crédito renovable en el que participaban otras instituciones). La línea de crédito de la CDPQ por valor de 195 millones de dólares EE.UU. se anunció en septiembre de 2009. Bombardier ha prorrogado la fecha de vencimiento del mecanismo de crédito en numerosas ocasiones, la más reciente hasta junio de 2019.
- La concesión por Quebec de 4 millones de dólares canadienses a Bombardier -incluidos 2 millones de dólares canadienses para el programa C-Series- mediante *Emploi-Québec*. La ayuda se anunció en noviembre de 2013.
- La concesión por Quebec de garantías de préstamos, asistencia financiera y otras ayudas a Bombardier y sus proveedores para las aeronaves C-Series mediante el Programa de Ayuda Estratégica para las Inversiones (denominado "PASI") y otros programas (*Projet de Soutien de Progrès Économique* ("PSPE"), *Programme d'Attraction et de Rétention des Investissements en Recherche* ("PARIR") y *Programme d'Aide aux Employés* ("PAE")) que fueron posteriormente refundidos en ESSOR.¹⁴

La solicitud del Brasil abarca también cualesquiera modificaciones, revisiones, medidas de aplicación o medidas conexas a las medidas identificadas *supra*.

El Brasil entiende que las medidas indicadas *supra* son incompatibles con las obligaciones que corresponden al Canadá en virtud de las siguientes disposiciones:

1. los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC;
2. los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC; y
3. el apartado c) del artículo 5 y los párrafos 3 a), 3 b), 3 c), 4 y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC.

¹³ Respuesta del Gobierno de Quebec al cuestionario inicial del Departamento de Comercio de los Estados Unidos de 19 de mayo de 2017 en la investigación en materia de derechos compensatorios relativa a las grandes aeronaves civiles de 100-150 asientos procedentes del Canadá, ante la Administración de Comercio Internacional del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (Investigación Nº C-122-860), Otras subvenciones, 24 de julio de 2017, GOQ-99, GOQ-110, GOQ-129 (versión pública). Véase también la respuesta de Bombardier Inc. y C Series Aircraft Limited Partnership al resto de la sección III del cuestionario en materia de derechos compensatorios en la investigación en materia de derechos compensatorios relativa a las grandes aeronaves civiles de 100-150 asientos procedentes del Canadá (Investigación Nº C-122-860), Otras subvenciones, 25 de julio de 2017, páginas 128, 129 y 144 (versión pública).

¹⁴ "Contrats et engagements financiers", MESI, <https://www.economie.gouv.qc.ca/ministere/le-ministere/acces-information/contrats-et-engagements-financiers>.

Las medidas indicadas *supra* objeto de la presente solicitud parecen ser subvenciones específicas. Son contribuciones financieras (por ejemplo, donaciones, préstamos, aportaciones de capital, bonificaciones fiscales, el suministro por un gobierno de bienes o servicios, etc.) de un gobierno o un organismo público (o mediante encomienda u orden a una entidad privada) que otorgan un beneficio a Bombardier en el sentido de los apartados a) y b) del párrafo 1 del artículo 1 del Acuerdo SMC. Además, esas subvenciones son específicas para Bombardier en el sentido del artículo 2 del Acuerdo SMC.

A juicio del Brasil, todas y cada una de las medidas enumeradas *supra* son subvenciones supeditadas *de jure* o *de facto* a los resultados de exportación, como condición única o entre otras varias condiciones, lo que infringe los párrafos 1 a) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC, y están supeditadas *de jure* o *de facto* al empleo de productos nacionales con preferencia a los importados, como condición única o entre otras varias condiciones, lo que infringe los párrafos 1 b) y 2 del artículo 3 del Acuerdo SMC.

Preocupa también al Brasil que el Canadá, mediante la utilización de las medidas a que se hace referencia *supra*, esté causando efectos desfavorables para los intereses del Brasil en forma de perjuicio grave o amenaza de perjuicio grave en el sentido del apartado c) del artículo 5 del Acuerdo SMC. En particular:

- Las subvenciones tienen por efecto desplazar u obstaculizar o amenazar con desplazar u obstaculizar las importaciones de un producto similar del Brasil en el Canadá en el sentido de los párrafos 3 a) y 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC.
- Las subvenciones tienen por efecto desplazar u obstaculizar o amenazar con desplazar u obstaculizar las exportaciones de un producto similar del Brasil de los mercados de terceros países en el sentido de los párrafos 3 b) y 4 del artículo 6 del Acuerdo SMC.
- Las subvenciones tienen un efecto significativo de pérdida de ventas o amenaza de pérdida de ventas del producto similar del Brasil en favor del producto subvencionado en el mismo mercado en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.
- Las subvenciones tienen un efecto significativo de contención de la subida de los precios o reducción de los precios o amenazan tener un efecto significativo de contención de la subida de los precios o reducción de los precios en el mismo mercado en el sentido del párrafo 3 c) del artículo 6 del Acuerdo SMC.
- Las subvenciones tienen por efecto una significativa subvaloración de precios o amenaza de significativa subvaloración de precios del producto subvencionado en comparación con el precio del producto similar del Brasil en el mismo mercado en el sentido de los párrafos 3 c) y 5 del artículo 6 del Acuerdo SMC.

Al Brasil le preocupa asimismo que las medidas objeto de la presente solicitud hayan causado y sigan causando anulación o menoscabo de ventajas resultantes directa o indirectamente para el Brasil del GATT de 1994 en el sentido del párrafo 1 del artículo XXIII.

El Brasil solicita que se establezca un grupo especial con el mandato uniforme, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 4 y el párrafo 4 del artículo 7 del Acuerdo SMC y el artículo 7 del ESD.

El Brasil pide que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de la próxima reunión del OSD, prevista para el 31 de agosto de 2017.

El Brasil solicita además que, una vez establecido un grupo especial para examinar este asunto, el OSD inicie el procedimiento establecido en el Anexo V del Acuerdo SMC de conformidad con el párrafo 2 de dicho Anexo, y designe un representante cuya función será facilitar el proceso de acopio de información con arreglo al párrafo 4 de ese Anexo. El Brasil también se propone presentar sugerencias acerca de la información que debería recabarse mediante ese procedimiento una vez establecido el grupo especial.

A fin de obtener datos suficientemente representativos para solucionar esta diferencia y al mismo tiempo evitar cargas innecesarias a otros Miembros de la OMC, el Brasil se propone formular preguntas en el marco del procedimiento del Anexo V al Canadá y a los siguientes terceros países Miembros: Alemania, China, los Emiratos Árabes Unidos, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, la India, Indonesia, Irlanda, el Japón, Letonia, Noruega, los Países Bajos, el Reino de Bahrein, el Reino de la Arabia Saudita, el Reino Unido, la República de Corea, Suecia, Suiza, Tanzania y la Unión Europea.

La entidad del Gobierno del Brasil responsable de administrar el procedimiento del Anexo V es el Ministerio de Relaciones Exteriores, y el Brasil solicita que todas las comunicaciones formuladas en el marco del procedimiento del Anexo V se remitan a la Misión del Brasil ante la OMC en Ginebra.
