

taxe correspond à 25 % du taux de fret maritime des marchandises importées. Comme elle ne s'applique pas aux produits de fabrication locale ni aux produits importés par voie terrestre des pays voisins, le Canada considère qu'elle contrevient aux obligations contractées dans le cadre du GATT relativement au traitement national et au traitement de la nation la plus favorisée (NPF). De plus, dans bien des cas où les droits de douane imposés par le Brésil sont du même niveau que ses taux consolidés dans le cadre de l'OMC, l'effet combiné de la taxe de renouvellement de la marine marchande et des droits de douane donne des taux plus élevés que les taux consolidés.

PROEX

Depuis 1998, l'organe de règlement des différends (ORD) de l'OMC a conclu à cinq reprises que PROEX, le programme brésilien de subventions à l'exportation qui réduit les coûts de financement pour les exportateurs brésiliens grâce à son volet « d'égalisation des intérêts », est une subvention prohibée dans le cas des avions de transport régional.

Le 12 décembre 2000, à la suite de la rupture des négociations bilatérales, le Canada a demandé à l'OMC et obtenu de celle-ci l'autorisation d'imposer au Brésil des mesures correctives, sous réserve d'un plafond annuel de 344,2 millions de dollars, pour un total de 2,1 milliards de dollars. Au même moment, le Brésil affirmait à l'OMC qu'à la suite des révisions qu'il avait apportées récemment à son programme PROEX, la subvention à l'exportation qui avait été interdite était devenue conforme aux obligations qu'il a contractées dans le cadre de l'OMC. Le Canada a rejeté cette déclaration.

Le 16 février 2001, à la demande du Canada, l'OMC a mis sur pied un groupe spécial pour établir si ces révisions rendaient le programme PROEX conforme aux obligations du Brésil en tant que membre de l'OMC. Dans son rapport qu'il a rendu public le 26 juillet, le groupe spécial a conclu que PROEX III était, en soi, conforme, mais que son application était contraire aux règles de l'OMC. Ce qui importe bien plus, toutefois, c'est que le groupe spécial a établi des critères précis (taux d'intérêt minimal correspondant au taux d'intérêt commercial de référence [TICR]), échéancier maximal de 10 ans, financement d'au plus 85 % de la transaction) que doit respecter le financement accordé par PROEX pour être conforme aux obligations contractées par le Brésil dans le cadre de l'OMC. Ces critères étaient essentiellement les mêmes que ceux que le Canada a toujours cherché à faire établir depuis le début du conflit, et que le Brésil a sans cesse refusés. Le 23 août, l'OMC a adopté le rapport du groupe spécial.

Le 10 janvier 2001, le ministre de l'Industrie, M. Brian Tobin, a annoncé une proposition dans le cadre de laquelle Air Wisconsin bénéficierait d'un financement sur le Compte du Canada à un taux inférieur à celui du marché, pour aider Bombardier à conclure la vente de 75 avions de transport

régional. Les conditions du financement sont comparables à celles de la proposition du Brésil au nom de son avionneur Embraer.

Le 12 mars, en réponse à la stratégie d'alignement employée par le Canada, le Brésil a introduit une plainte à l'OMC dans laquelle il soutenait que l'aide financière accordée par le Compte du Canada pour l'obtention de contrats avec le transporteur Air Wisconsin constituait une subvention à l'exportation interdite. L'organe de règlement des différends a rendu public son rapport final sur le financement de la vente d'avions à Air Wisconsin, le 28 janvier 2002. Il y a conclu que l'aide financière accordée par le Compte du Canada pour obtenir un contrat avec le transporteur Air Wisconsin et la stratégie d'alignement employée par le Canada (bien qu'elle soit admissible en vertu de l'Accord de l'OCDE) allaient à l'encontre des règles de l'OMC. Surtout, le groupe spécial a conclu que le Compte du Canada, le Compte de la Société de la SEE de même que le programme québécois Investissement Québec étaient conformes tels qu'ils sont administrés.

Par suite d'une interruption d'un an, les représentants canadiens et brésiliens ont engagé à nouveau des négociations en novembre. Les entretiens initiaux étaient cordiaux et empreints de professionnalisme. Les deux parties ont convenu de se réunir de nouveau, en 2002, pour trouver ensemble une solution amiable à ce différend qui dure depuis cinq ans.

Évaluation en douane

Le 13 février 1998, le Brésil rendait public le décret n° 2.498/98 mettant en œuvre l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur l'évaluation en douane. En outre, le ministère brésilien du Revenu a édicté deux directives normatives (16/98 et 17/98) qui assujettissent tous les produits à la vérification et instituent à cette fin un mécanisme sélectif. Ce dernier tient compte du prix déclaré des marchandises, de la conformité des documents présentés, des frais de transport, des coûts de chargement et de déchargement de la marchandise ainsi que de l'assurance du fret. De plus, les autorités brésiliennes peuvent demander à l'importateur de présenter d'autres documents confirmant le prix déclaré.

Dans la pratique, 80 % des marchandises qui entrent au Brésil sont soumises au mécanisme automatisé de délivrance de permis (SISCOMEX) adopté en 1997. Les 20 % restants devant faire l'objet d'une approbation (c'est-à-dire les marchandises normalement visées par les prescriptions sanitaires et phytosanitaires) sont examinés par les ministères respectifs ayant un pouvoir décisionnel en la matière. Bien que le Brésil ait présenté le SISCOMEX comme un progrès majeur vers une simplification des procédures douanières, de nombreux exportateurs et de nombreux candidats à l'exportation jugent que ce mécanisme est lourd et qu'il manque de souplesse.