

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/12

3 de junio de 1996

(96-2088)

Grupo de Negociación sobre Servicio de Transporte Marítimo

NOTA SOBRE LA REUNIÓN DE 24 DE MAYO DE 1996

1. La duodécima reunión del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo tuvo lugar el 24 de mayo de 1996. El orden del día de la reunión figuraba en el aerograma WTO/AIR/342, de fecha 14 de mayo de 1996.

2. En relación con los puntos A -Presentación de ofertas- y B -Marcha de las negociaciones bilaterales- del orden del día, el Presidente informó a los participantes de que desde la última reunión Eslovenia e Indonesia habían presentado ofertas condicionales y Noruega una revisión de la oferta que había presentado anteriormente. La República Dominicana, Islandia, México, Nigeria y Polonia declararon su intención de presentar ofertas condicionales en un futuro próximo. Se espera que cada una de las nuevas ofertas abarque los tres pilares.

3. Los Estados Unidos dijeron que habían examinado la situación de las negociaciones en curso y habían constatado que los resultados logrados hasta la fecha estaban muy lejos de los objetivos de las negociaciones, que consistían en garantizar la apertura de los mercados y un trato no discriminatorio a las compañías navieras y actividades comerciales conexas. En opinión de los Estados Unidos, desde que el grupo negociador comenzó su labor los únicos participantes que habían presentado ofertas aceptables eran países de la OCDE que, salvo quizás una sola excepción, no tenían un sector de transporte marítimo que defender. Sólo una oferta contenía compromisos de desmantelamiento, mientras que invocaban las preferencias del Código de las Conferencias Marítimas, y contenía exenciones al trato NMF. A juicio de los Estados Unidos, sólo un país había presentado compromisos adecuados respecto de los servicios de transporte multimodal y, por lo tanto, los Estados Unidos no veían cómo las ofertas de países clave podrían satisfacer sus expectativas antes de la fecha límite. Los Estados Unidos tenían la firme intención de mantener en el futuro su mercado igual de abierto que en la actualidad, pero no veían la utilidad de un acuerdo multilateral que simplemente consolidara los regímenes cerrados existentes.

4. Australia, el Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Hong Kong, Japón, Noruega, Nueva Zelandia, Singapur, Suiza y la Unión Europea, expresaron su gran decepción por la declaración de los Estados Unidos. Muchas de esas delegaciones consideraron inaceptable la postura adoptada por los Estados Unidos y observaron que era inaudito retirarse de las negociaciones cuando todavía quedaba más de un mes para que finalizara el plazo. La Unión Europea y Noruega manifestaron que los Estados Unidos tal vez habían escogido el momento de realizar su anuncio para anticiparse a cualquier intento de formular un conjunto de medidas que les hubiera resultado difícil rechazar. Existía la convicción generalizada de que las negociaciones habían progresado considerablemente y todas las perspectivas apuntaban a que seguirían progresando hasta finales de junio. Todas las delegaciones arriba mencionadas reiteraron su decisión de reunir un paquete sustancial de ofertas condicionales con el fin de persuadir a los Estados Unidos de que participasen en la negociación, e instaron encarecidamente a los Estados Unidos a que reconsideraran su posición.

./.

5. Singapur, en nombre de los países de la ASEAN, y el Brasil alegaron que el principio de liberalización progresiva, especialmente por parte de los países en desarrollo, era fundamental para el AGCS, y así se había reconocido explícitamente en el artículo XIX del Acuerdo. En opinión de esos países, los Estados Unidos estaban solicitando un grado de liberalización en los servicios de transporte marítimo superior al que se había alcanzado en cualquier otro sector de los servicios. Era irónico que los Estados Unidos, que habían insistido en que se negociara sobre los servicios en la Ronda Uruguay, hubieran ahora impedido el logro de un resultado plenamente multilateral en tres negociaciones sectoriales sucesivas. Chile dijo que la postura de los Estados Unidos había comprometido la capacidad de la OMC para poner en práctica un programa ambicioso en materia comercial.

6. En relación con el punto C del orden del día -Cuestiones relacionadas con el párrafo 7 de la Decisión relativa a las negociaciones sobre servicios de transporte marítimo- el Japón, la Unión Europea y Noruega expresaron de nuevo su preocupación por la reciente promulgación de los Estados Unidos de una ley que permitía la exportación del petróleo de la zona septentrional de Alaska, pero reservaba su transporte a los buques de pabellón estadounidense. El Japón señaló que esa legislación era incompatible con el párrafo 7 de la Decisión Ministerial relativa a las negociaciones sobre servicios de transporte marítimo y con el tratado bilateral de comercio y navegación concertado entre el Japón y los Estados Unidos, y pidió detalles sobre la aplicación de esa ley. La Unión Europea dijo que era de destacar que la única cuestión que se había planteado en relación con este punto del orden del día se refería a un Miembro que había declarado que sus políticas se encontraban entre las más liberales. Refiriéndose a la declaración que los Estados Unidos había hecho en la reunión anterior según la cual entre las observaciones que su Departamento de Comercio había recibido antes de la promulgación de la legislación no figuraba ninguna formulada por gobiernos extranjeros, la Unión Europea dijo que había manifestado su preocupación por los cauces diplomáticos usuales. A este respecto, los Estados Unidos contestaron que ya habían expresado su opinión sobre el asunto en reuniones anteriores. La ley de que se trataba no había mejorado su posición negociadora. El Departamento de Comercio de los Estados Unidos había celebrado audiencias y no se había impedido a ningún gobierno presentar sus alegaciones en dichas audiencias. Después de esas audiencias y de la promulgación por el Presidente el 28 de abril, se había publicado en el Federal Register de los Estados Unidos un aviso en el que se establecían las condiciones del transporte, principalmente en relación con cuestiones ambientales de lucha contra la contaminación y la desviación de los buques fuera de zonas sensibles. En lo que respecta a la aplicación de la ley, todavía no se había exportado petróleo ni se había firmado ningún contrato para venderlo al extranjero.

7. El Presidente confirmó que el GNSTM celebraría una reunión de alto nivel el 4 de junio de 1996 con el fin de dar a las negociaciones el impulso político necesario para su feliz conclusión.