

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/GC/W/523
23 de diciembre de 2003

(03-6750)

Original: inglés

EXAMEN DE LA EXENCIÓN PREVISTA EN EL PÁRRAFO 3 DEL TEXTO POR EL QUE SE INCORPORA EL GATT DE 1994 AL ACUERDO SOBRE LA OMC

Respuesta de los Estados Unidos a las preguntas formuladas con respecto a la Ley Jones

La siguiente comunicación, de fecha 12 de diciembre de 2003, se distribuye a petición de la delegación de los Estados Unidos.

Los Estados Unidos presentan las siguientes respuestas a las preguntas de la delegación de las Comunidades Europeas, contenidas en el documento WT/GC/W/521.

Preguntas de la Comunidad Europea

Pregunta

A fin de evaluar el impacto de la Ley Jones en el mercado de los astilleros, las Comunidades Europeas desearían que los Estados Unidos proporcionaran cifras precisas con respecto a lo siguiente:

- i) el número y los tipos de embarcaciones/buques producidos en los últimos cinco años dentro del marco de la "Ley Jones";**
- ii) el precio de venta de esas embarcaciones/buques y el nombre de la empresa (nombre de los propietarios de buques);**
- iii) el monto total de la ayuda otorgada en relación con el precio de venta.**

Respuesta

- i) Los Estados Unidos facilitan anualmente a la Secretaría de la OMC los datos sobre el número y los tipos de embarcaciones/buques producidos en los últimos cinco años. Hemos reproducido esta información en el cuadro del anexo I para facilitar la consulta.
- ii) La legislación estadounidense no exige que esta información se notifique al Gobierno de los Estados Unidos. No creemos que pueda obtenerse de fuentes comerciales información completa sobre el valor de venta.
- iii) Como no mantenemos información sobre el precio de venta, no podemos dar una respuesta completa a esta pregunta. Sin embargo, en el anexo II hemos facilitado un

cuadro en el que figuran los datos del programa de garantía financiera de la Administración Marítima. Para ver una exposición completa de los datos a disposición del público pertinentes a su solicitud, sírvanse visitar el sitio Web de la Administración Marítima, <http://www.marad.dot.gov/TitleXI/approved.html>, que facilita información sobre las embarcaciones que reciben garantías financieras del Gobierno federal.

Pregunta

Además, la UE agradecería recibir información sobre el fundamento jurídico de la utilización de embarcaciones construidas en el extranjero o reconstruidas en el extranjero para aplicaciones comerciales en aguas de los Estados Unidos (por ejemplo, en el caso del proyecto de ley de presupuesto de 2003, que permite que una empresa naviera de propiedad extranjera utilice embarcaciones construidas en el extranjero entre las islas de Hawai). ¿Se proponen los Estados Unidos dar en el futuro esta posibilidad a todos los Miembros de la OMC?

Respuesta

Las CE señalan correctamente que la legislación presupuestaria de 2003 (Pub. L. 108-7) proporciona el fundamento jurídico para que hasta tres barcos de crucero construidos por completo en un astillero situado fuera de los Estados Unidos reciban autorización para prestar el servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros entre las islas de Hawai. El objeto de la última parte de la pregunta de las CE no está del todo claro, dado que la legislación no especifica que el astillero en cuestión deba estar ubicado en un país concreto (Miembro de la OMC o no). No tenemos conocimiento de que en la actualidad haya legislación similar pendiente en el Congreso de los Estados Unidos.

En relación con los servicios de transporte marítimo:

Pregunta

Aunque tomamos nota de que la prestación de servicios de transporte marítimo no está cubierta por la exención prevista en los apartados a) a e) del párrafo 3 del texto por el que se incorpora el GATT de 1994 al Acuerdo sobre la OMC, la UE desearía que los Estados Unidos aclararan las condiciones para otorgar exenciones a la restricción general para el suministro de servicios de transporte entre puertos de los Estados Unidos. En un caso reciente (el proyecto de ley de presupuesto de 2003), se permitió que una empresa naviera de propiedad extranjera operara entre las islas de Hawai. ¿Debe entenderse este caso como una derogación permanente, o se trata en cambio de una medida parcial tendiente a la apertura de algunas de las restricciones aplicables al cabotaje caso por caso?

Respuesta

Las condiciones para otorgar exenciones están establecidas en la reglamentación federal, en particular las disposiciones 46 C.F.R. 388.4 y 46 C.F.R. 251.31, cuyo texto se adjunta. Para obtener información detallada sobre las condiciones que deben reunirse y los criterios que rigen la actuación del Administrador Marítimo al conceder una exención, sírvanse ver en particular las disposiciones 46 C.F.R. 388.4 y 46 C.F.R. 251.31, cuyo texto se adjunta como anexo III, y que pueden encontrarse también en los sitios Web siguientes:

http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/14mar20010800/edocket.access.gpo.gov/cfr_2002/ocqtr/pdf/46cfr388.4.pdf

y

http://a257.g.akamaitech.net/7/257/2422/14mar20010800/edocket.access.gpo.gov/cfr_2002/octqtr/pdf/46cfr251.31.pdf.

La Administración estadounidense no tiene conocimiento de que haya legislación pendiente en el Congreso de los Estados Unidos que sugiera que la legislación a que se refieren las CE sea una primera medida tendiente a la apertura de las restricciones mencionadas.

ANEXO I

ENTREGA DE ASTILLEROS DE LOS ESTADOS UNIDOS - PERÍODOS QUINQUENALES									
Período	Buques de pesca			Los demás buques			Total		
	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio
1994	330	50.628	153	150	283.156	1.888	480	333.784	695
1998									
1995	352	50.908	145	174	747.093	4.294	526	798.001	1.517
1999									
1996	365	53.964	148	208	971.098	4.669	573	1.025.062	1.789
2000									
1997	360	55.895	155	226	1.328.856	5.880	586	1.384.751	2.363
2001									
1998	395	64.103	162	252	1.505.829	5.976	647	1.569.932	2.426
2002									
5 años Promedio de los quinquenios (móvil)	360	55.100	153	202	967.206	4.541	562	1.022.306	1.818

CARTERA DE PEDIDOS DE ASTILLEROS DE LOS ESTADOS UNIDOS (entregas previstas) - PERÍODOS QUINQUENALES									
Período	Buques de pesca			Los demás buques			Total		
	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio	Nº de buques	Tonelaje bruto total	Tonelaje bruto promedio
1994	N/A	N/A	N/A	149	1.438.568	9.655	149	1.438.568	9.655
1998									
1995	N/A	N/A	N/A	169	1.702.848	10.076	169	1.702.848	10.076
1999									
1996	N/A	N/A	N/A	152	1.752.156	11.527	152	1.752.156	11.527
2000									
1997	N/A	N/A	N/A	139	1.566.127	11.267	139	1.566.127	11.267
2001									
1998	N/A	N/A	N/A	178	1.811.785	10.179	178	1.811.785	10.179
2002									
5 años Promedio de los quinquenios (móvil)	N/A	N/A	N/A	157	1.654.297	10.541	157	1.654.297	10.541

Nota: De 100 toneladas brutas o más.

Fuente: Lloyd's Register-FairPlay/Guardacostas (buques de pesca).

ANEXO II

DISTRIBUCIÓN PÚBLICA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Título XI Garantías para la financiación de buques Solicitudes pendientes

Propietario	Número de buques	Tipos de buques/proyectos
Fast Ship Atlantic, Inc.	2	Buques portacontenedores de alta velocidad
Pasha Hawaii Transport Lines LLC	1	Buque especial para el transporte de automóviles y camiones
Vessel Management Services, Inc.	2	Remolcador-gabarra articulado con una capacidad de 155.000 barriles
Speede Shipyard, LLC & Metro Machine Co	N/P	Modernización del astillero
AHL Shipping Company	2	Buques tanque de doble casco para el transporte de productos
K Ship 1-4, LLC.	4	Buques de doble casco, de 45.000 toneladas de peso muerto, para el transporte de petróleo crudo y productos
Harbor Fuel Service, Inc.	1 1	Remolcador de puerto de 3.000 HP Gabarra tanque de doble casco
Cashman Equipment Corporation	29	Gabarras con cubierta de acero
Rowan Companies, Inc.	2	Torres autoelevadoras móviles de perforación mar adentro
Alter Barge Line, Inc.	45	Gánguiles cubiertos
New York Trans Harbor, LLC	6	Transbordadores catamarán motorizados de baja estela
Sterling Equipment, Inc.	4 2	Gabarras con cubierta reforzada Gánguiles
Port Imperial Ferry Corp.	5	Catamaranes para pasajeros
Kvaerner Philadelphia Shipyard, Inc.	N/P	Modernización del astillero
Santa Maria Shipping, LLC	1	Portacontenedor
Perforadora Central, S.A. de C.V.	2	Buques de suministro
Vane Line Bunkering, Inc.	2	Gabarras tanque de doble casco para petróleo denso

TOTAL 111

*Exportación

Al 6 de noviembre de 2003

Astillero	Costo real para el propietario	Cuantía inicial del préstamo	Términos de la garantía	Fecha de llegada
National Steel & Shipbuilding Co. - San Francisco, CA	857.500.000,00\$	750.500.000,00\$	Período de construcción + 25 años	22/9/99
Halter Marine Inc. - Gulfport, MS	79.317.000,00\$	69.403.000,00\$	Período de construcción + 25 años	7/12/00
Bay Shipbuilding - Sturgeon, WS	71.000.000,00\$	61.400.000,00\$	25 años	7/3/01
	39.691.419,00\$	34.700.000,00\$	25 años	23/3/01
	141.256.120,00\$	123.599.105,00\$	25 años	12/7/01
Kvaerner Philadelphia Shipyard - Phila., PA	68.000.000,00\$	59.500.000,00\$	25 años	16/7/01
Orange Jeffboat LLC - Jeffersonville, IN	6.617.250,00\$	5.790.094,00\$	25 años	20/3/02
HBC Barge LLC - Brownsville, PA Cove Fleeting - Morgan City, LA	14.076.923,00\$	12.561.000,00\$	25 años	19/8/02
LeTourneau, Inc. - Vicksburg, MS	200.909.000,00\$	175.795.000,00\$	15 años	29/8/02
Trinity Marine Products, Inc.	11.740.000,00\$	8.805.000,00\$	25 años	3/9/02
Robert E. Derecktor, Inc. - Mamaroneck, NY	4.800.000,00\$	3.840.000,00\$	25 años	18/11/02
HBC Barge, LLC - Brownsville, PA Corn Island Shipyard - Lamar, IN Conrad Industries - Morgan City, LA	8.487.000,00\$	7.426.000,00\$	20 años	21/11/02
AllenMarine, Inc - Stika, Alaska	12.315.084,00\$	10.775.000,00\$	25 años	13/1/03
	34.300.000,00\$	30.000.000,00\$	18 años	4/4/03
Santa Maria Steel LLC	18.170.000,00\$	15.600.000,00\$	Período de construcción	16/9/03
Bollinger Shipyards Lockport, LLC - Lockport, LA	26.133.782,00\$	19.600.000,00\$	15 años	2/10/03
Jeffboat, LLC.	13.370.000,00\$	11.698.000,00\$	25 años	6/11/03
	1.607.683.578,00\$	1.400.992.199,00\$		

Anexo III

§251.31 Tasas por la tramitación de solicitudes de autorización para transferir la propiedad de embarcaciones objeto de una subvención de nivelación de los costes de construcción.

- a) Las solicitudes de modificación de un contrato que prevea la concesión de una subvención de nivelación de los costes de construcción, o las solicitudes de inclusión de un addendum en el mismo, con miras a la venta de una embarcación construida en el marco del Título V de la Ley de la Marina Mercante de 1936, modificada, a un comprador que asuma las obligaciones establecidas en dichos contratos, se presentarán al Secretario de la Junta de Subvenciones Marítimas, Washington, DC 20590.
- b) *Derechos.* Cada solicitud estará acompañada de 200 dólares en concepto de gastos de tramitación.

(Sec. 4; 5 U.S.C. 553)
[G.O. 106, 31 FR 3397, 4 de marzo de 1966]

§388.4 Criterios para el otorgamiento de una exención.

- a) *Criterios generales.* 1) Eximiremos de la prohibición de utilizar una embarcación construida o reconstruida en el extranjero prevista en la legislación sobre comercio de cabotaje, únicamente si se determina que la utilización de la embarcación en el comercio de cabotaje no tendrá efectos desfavorables indebidos en:
 - i) los constructores de embarcaciones estadounidenses; o
 - ii) las actividades de comercio de cabotaje de cualquier persona que utilice con este fin embarcaciones construidas en los Estados Unidos.
- 2) No podremos limitar la determinación de los "efectos desfavorables indebidos" en los operadores de comercio de cabotaje o en los constructores de embarcaciones estadounidenses a los operadores o constructores de embarcaciones que no transporten más de 12 pasajeros.
- 3) Evaluaremos la repercusión prevista de la exención que se solicita sobre la base de toda la información obtenida de todas las fuentes, incluidas las observaciones del público en general, las investigaciones y análisis internos, o cualquier otra fuente o información que se estime adecuada.
- b) *Repercusión en los constructores de embarcaciones estadounidenses.* Podremos utilizar los siguientes criterios para determinar el efecto en los constructores de embarcaciones estadounidenses: si un constructor de embarcaciones de los Estados Unidos que podría resultar afectado ha construido en el pasado embarcaciones similares a la embarcación objeto de la solicitud para su utilización en la misma región geográfica de los Estados Unidos, o puede demostrar que tiene medios y capacidad para construirlas.
- c) *Repercusión en los operadores de comercio de cabotaje.* Podremos utilizar los siguientes criterios para determinar el efecto en los operadores existentes que utilizan en el comercio de cabotaje embarcaciones construidas en los Estados Unidos.

- 1) Si la embarcación objeto de la solicitud y la embarcación de un operador ya existente (o la embarcación de un operador que puede demostrar que ha adoptado medidas definitivas para comenzar a operar) prestarían un servicio comercial similar y operarían en la misma zona geográfica.
 - 2) El número de embarcaciones similares que operan o está previsto que operen en el mismo mercado y con el mismo o similar itinerario en relación con el tamaño del mercado.
- d) *Se requieren aviso y aprobación previos para la introducción de cambios.* Cuando aprobemos una solicitud de exención, notificaremos al solicitante que no puede introducir cambios sustanciales en la utilización de la embarcación en el comercio de cabotaje sin dar aviso previo a la Administración Marítima del Departamento de Transporte. Si el solicitante no da aviso previo a la Administración Marítima del Departamento de Transporte de los cambios sustanciales, podremos revocar inmediatamente la exención en virtud de la §388.5.
-