

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/GC/W/624
30 de junio de 2010

(10-3557)

Original: inglés

EXAMEN DE LA EXENCIÓN OTORGADA DE CONFORMIDAD CON EL PÁRRAFO 3 DEL GATT DE 1994

Respuesta de los Estados Unidos a la comunicación del Japón¹

La siguiente comunicación, de fecha 28 de junio de 2010, se distribuye a petición de la delegación de los Estados Unidos.

Pregunta 1

Habida cuenta de que la exención constituye un importante apartamiento de los principios fundamentales del GATT y de que hace 15 largos años que se mantiene, la continuación de esta exención será perjudicial para la coherencia de todo el marco jurídico de la OMC. Además, su mantenimiento puede ser utilizado indebidamente por los demás Miembros como una excusa para crear o mantener sus obstáculos al comercio. ¿Cuál es la opinión de los Estados Unidos sobre este punto?

Respuesta de los Estados Unidos

Señalamos que el párrafo 3 del *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994* ("GATT de 1994") es parte integrante del marco jurídico de la OMC y es necesariamente compatible con éste. Asimismo, este párrafo refleja el equilibrio entre derechos y obligaciones dimanantes del *Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio*.

Pregunta 2

Se supone que la Ley Jones de los Estados Unidos tiene como efecto aumentar los costos de distribución física a los usuarios del transporte marítimo interno de los Estados Unidos, especialmente en aquellos casos en que el transporte marítimo es el único modo de transporte económicamente razonable. Además, esta peculiar norma legal sólo afecta al sector marítimo, y no a otros modos de transporte como el aéreo, el ferroviario y el terrestre, en los que se pueden utilizar aeronaves, material ferroviario rodante y camiones extranjeros sin ninguna restricción de este tipo. Esto significa que al parecer las condiciones de competencia entre esos modos de transporte se distorsionan y, por lo tanto, la Ley Jones no sólo afecta a la industria marítima de los Estados Unidos, sino que también puede tener efectos de distorsión en el comercio mundial, lo cual es contrario al espíritu de liberalización del comercio de la OMC. ¿Cuál es la opinión de los Estados Unidos sobre estos puntos?

¹ WT/GC/W/616.

Respuesta de los Estados Unidos

En opinión de los Estados Unidos, es conveniente considerar con cierta perspectiva el tamaño de su flota mercante marítima. En 2008 la capacidad total de carga de la flota mercante marítima mundial fue de 1.076.086.532 toneladas. De ese total, la parte correspondiente a la flota estadounidense representó 8.515.521 toneladas, es decir, menos del 1 por ciento (0,79 por ciento). Aproximadamente el 97 por ciento del comercio exterior de los Estados Unidos se transporta en buques extranjeros. Estas cifras no parecen apoyar una afirmación de que se producen efectos de distorsión en el comercio mundial.

Pregunta 3

En relación con el nivel de capacidad de construcción naval y mantenimiento que es esencial para la seguridad nacional del país, los Estados Unidos respondieron al cuestionario del Japón en 2007 que no tenían criterios cuantitativos y que sólo aplicaban criterios cualitativos. A menos que se presenten objetivamente criterios cuantitativos u otros motivos concretos, en la práctica los Estados Unidos siguen estando en condiciones de adoptar decisiones unilaterales para mantener esta exención, dado que existe un margen muy amplio para adoptar decisiones arbitrarias sobre la necesidad de la exención. ¿Cuál es la opinión de los Estados Unidos sobre este punto? ¿Qué medidas han adoptado o adoptarán los Estados Unidos para que estos criterios sean claros y transparentes?

Respuesta de los Estados Unidos

El Departamento de Defensa, junto con el Departamento de Seguridad Interior y otros organismos encargados de la seguridad nacional, realiza evaluaciones cualitativas, no cuantitativas. Teniendo en cuenta que el carácter de los riesgos ha evolucionado a lo largo de los años, la evaluación del nivel de seguridad necesario, y los medios para lograr ese nivel, son objeto continuamente de examen y perfeccionamiento. No compartimos la opinión del Japón de que sería útil realizar una evaluación cuantitativa. Problemas diferentes exigen soluciones diferentes; no se pueden cuantificar significativamente.

Pregunta 4

Con respecto a la "información adicional sobre la utilización, venta, alquiler o reparación de las embarcaciones pertinentes abarcadas por esta exención" prevista en el párrafo 3 c), la respuesta de los Estados Unidos al cuestionario del Japón sobre este punto en 2007 fue que los Estados Unidos no disponían de ninguna fuente para esta información. Dado que con arreglo al párrafo mencionado los Estados Unidos están obligados a suministrar esa información anualmente, deberían encontrar y asegurar los medios necesarios para obtener la "información adicional" y comunicarla, lo cual es también esencial para evitar que se menoscabe la credibilidad del sistema del GATT y la OMC. ¿Qué medidas han adoptado o adoptarán los Estados Unidos en relación con este punto?

Respuesta

Los Estados Unidos desean aclarar que han facilitado la "información adicional" mencionada en el párrafo 3 c) del GATT de 1994, junto con su "notificación estadística detallada". Este párrafo establece que un Miembro cuyas medidas estén amparadas por la exención "presentará anualmente una notificación estadística detallada, que comprenderá un promedio quinquenal móvil de las entregas efectivas y previstas de las embarcaciones pertinentes e información adicional sobre la utilización, venta, alquiler o reparación de las embarcaciones pertinentes" (sin cursivas en el original). Los Estados Unidos han presentado anualmente su "notificación estadística detallada" sobre las entregas efectivas y previstas. Además, en los cuadros que contienen los datos en que se basa esa notificación,

los Estados Unidos han facilitado "información adicional" sobre la utilización o venta de las embarcaciones pertinentes. En su comunicación más reciente, los Estados Unidos han procurado indicar claramente dónde se puede consultar tal información.

Respecto de la "información adicional" a que se refiere el Japón, deseamos señalar que la utilización de la embarcación ya se consigna en las comunicaciones presentadas por los Estados Unidos en el campo donde se indica el tipo de buque, por ejemplo buque de suministro para instalaciones mar adentro, embarcación para el relevo de tripulaciones o remolcador. Así, de la información adicional facilitada por los Estados Unidos en el campo "tipo de buque" de los cuadros relativos a las entregas de buques correspondientes al período quinquenal que va hasta 2008 (WT/L/789) se desprende que en 2008 en los astilleros estadounidenses se pidieron y entregaron 12 embarcaciones para el relevo de tripulaciones, 36 buques de suministro para instalaciones mar adentro y 20 remolcadores. Asimismo, la información sobre la utilización prevista de otros buques se indica por tipo de buque, por ejemplo buque de pesca, buque cisterna para transporte de petróleo crudo, etc.

En la misma comunicación, los Estados Unidos también han aportado información adicional sobre la venta o utilización de buques entregados y previstos para ser entregados (pedidos) en 2008 en los campos donde se indica el tipo de buque, el constructor, el propietario, el gestor actual y el armador. En la parte del informe correspondiente a 2008, los datos sobre el propietario y la empresa matriz se han actualizado con el fin de reflejar las transacciones de venta o alquiler que hayan podido tener lugar durante el período considerado. La información que indica si un buque se alquila se facilita en el informe en la columna "propietario"; por lo general, el nombre de la empresa contiene el término "lease" o "leasing". Los buques que se consignan en el informe suelen ser de propiedad de filiales de una empresa matriz y no arrendados. Además, los datos sobre la venta y reparación de buques se pueden consultar en la información relativa al empleo en los sectores de la construcción y reparación naval en los Estados Unidos durante el período comprendido entre 2003 y 2008. No disponemos de datos sobre el valor de las reparaciones de buques efectuadas en el país, pero el valor en aduana de las reparaciones de buques en el extranjero ascendió a 150,926 millones de dólares EE.UU. en 2008.
