

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/W/346/Add.1  
1º de marzo de 2002

(02-1030)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: inglés

## PROHIBICIÓN IMPUESTA POR CROACIA AL TRÁNSITO POR CARRETERA DE PETRÓLEO CRUDO Y PRODUCTOS DE PETRÓLEO

Comunicación de la República de Eslovenia

### Addendum

Se ha recibido de la Misión Permanente de la República de Eslovenia la siguiente comunicación, de fecha 28 de febrero de 2002.

El objetivo de la presente comunicación de Eslovenia, complementaria de su anterior comunicación reproducida en el documento G/C/W/346 de fecha 5 de febrero de 2002, es informar a los Miembros de las nuevas medidas adoptadas por el Gobierno de Croacia en relación con el tránsito de determinados productos por su territorio.

El Gobierno de Croacia ha sustituido la prohibición total inicial del tránsito por carretera de petróleo crudo y productos de petróleo por un conjunto de decisiones oficiales en vigor a contar del 27 de enero de 2002. Estas nuevas medidas tampoco fueron precedidas de un aviso previo de celebración de consultas con las autoridades de los países vecinos, pese a afectar directamente a los regímenes fronterizos de importación y exportación de mercancías. Se trata pues de nuevos controles, procedimientos e impuestos en frontera introducidos como hecho consumado.

Las medidas que se imponen actualmente abarcan un mayor número de productos y se aplican no sólo al tránsito por carretera sino igualmente al transporte internacional por carretera (importación y exportación del mismo producto). Además del petróleo crudo y los productos de petróleo, las medidas abarcan ahora una amplia gama de productos químicos, clasificados internacionalmente como mercancías peligrosas. Las medidas se han hecho extensivas al gas natural líquido, una fuente de energía vital para Eslovenia, y también, por ejemplo, a las pinturas para uso doméstico.

Croacia sigue manteniendo una prohibición parcial del tránsito por carretera de petróleo y sus derivados y, en virtud de una cláusula general, tanto el tránsito por carretera como la importación y exportación de petróleo y sus derivados deben llevarse a cabo ateniéndose a las disposiciones que introduzcan el Gobierno, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Asuntos Marítimos, Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Protección del Medio Ambiente y Ordenación Territorial y la Inspección Estatal. Este trato tan excepcional rige únicamente para el petróleo y sus productos. En virtud de la cláusula general cualquiera de las autoridades antes mencionadas puede introducir unilateralmente y en todo momento una prohibición o cualquier otra limitación injustificada del tránsito por el territorio nacional sin circunscribirlas ni justificarlas previamente, es decir, de manera completamente arbitraria.

Las medidas incluyen el establecimiento de corredores de tránsito sometidos a un control riguroso. Sus puntos de entrada y salida se definen sin tener en cuenta prerrogativas técnicas y logísticas obvias. Aplicados con estrictez, los corredores impiden todo acceso directo a clientes e instalaciones de producción y el acceso a las fuentes de suministro. La entrega directa por carretera es imposible. Los corredores han aumentado entre dos y cinco veces la longitud de los trayectos, ya que en lugar de utilizar las rutas más cortas y directas resulta forzoso dar rodeos.

La aplicación estricta de corredores impuestos de manera unilateral impide parcialmente tanto las exportaciones de empresas de Eslovenia a terceros países distintos de Bosnia y Herzegovina, por ejemplo la República Federativa de Yugoslavia (Montenegro), Hungría y la ex República Yugoslava de Macedonia, como las de éstos a Eslovenia, ya que queda así prohibido el uso de las rutas más cortas, más convenientes y más directas al lugar de destino en esos países.

Para transitar por los corredores hay que ir con escolta (de una empresa privada nacional, previo pago de una comisión fija elevada), seguir un horario impuesto y pagar multas por los retrasos. No se prevé la posibilidad de averías técnicas ni de condiciones meteorológicas adversas, todo lo cual aumenta los riesgos en materia de seguridad.

El Gobierno de Croacia ha introducido medidas en frontera en los puntos de entrada y salida y procedimientos no habituales en el tránsito de mercancías (tales como el pesaje obligatorio de todos los vehículos, la toma de muestras y el análisis de la carga en laboratorios), lo que trae consigo gastos adicionales injustificados. Croacia ha impuesto un nuevo gravamen al tránsito de mercancías. Los complicados procedimientos provocan retrasos prolongados en los puestos fronterizos y exigen días de trámites, en vez de sólo unas horas como antes. Se cobra a los transportistas elevadas tasas de aparcamiento. El tránsito por los corredores establecidos exige el pago de peajes más altos.

La consecuencia inmediata de los procedimientos en frontera es un coste total muy superior del transporte por territorio croata, que resulta por ello poco económico.

Las medidas, incluida la anterior prohibición total del tránsito, tuvieron repercusiones económicas inmediatas y causaron grave preocupación debido a sus más amplias implicaciones regionales. Provocaron una inmediata contracción de la actividad económica y un reajuste de los planes de las empresas en función del mayor riesgo para la actividad comercial en la región. Aproximadamente 50 empresas eslovenas se han visto obligadas a reestructurar totalmente su logística en muy poco tiempo ante un alza del costo del transporte de no menos del 50 por ciento. Los medios de transporte alternativos no son enteramente viables dada la insuficiente capacidad ferroviaria y de almacenamiento, y requieren además cargas y descargas más frecuentes y un mayor grado de manipulación. Las terminales ferroviarias no están preparadas para recibir volúmenes de carga de esta magnitud, lo que aumenta el riesgo de accidentes.

Las pérdidas económicas crecen diariamente. Y queda por determinar cuál será en definitiva el costo a largo plazo.

Croacia invoca razones de protección del medio ambiente y la necesidad de luchar contra la economía gris para justificar las medidas. Éstas, mal concebidas, resultan en tal sentido tan inapropiadas como ilógicas. Croacia no ha dado ninguna información que respalde las razones aducidas para la introducción de las medidas.

El Gobierno de Eslovenia estima que las nuevas medidas impuestas están en conflicto directo con el párrafo 4 del artículo III y el artículo V del GATT de 1994, así como con los artículos 2 y 5 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio. Eslovenia sostiene la opinión de que Croacia infringe otros acuerdos internacionales y diferentes acuerdos bilaterales, al igual que las condiciones de su adhesión a la Organización Mundial del Comercio. Eslovenia considera que las ventajas

resultantes para ella del GATT de 1994 se ven anuladas o menoscabadas en el sentido del artículo XXIII del GATT de 1994 como resultado de la aplicación por el Gobierno de Croacia de las medidas descritas.

Las medidas constituyen una grave preocupación de orden sistémico. Afectan a un territorio mediterráneo en una región que aún lucha por alcanzar la estabilidad económica y política.

Las rutas de tránsito tradicionales y bien establecidas se han visto trastornadas. Debido a que Croacia no dio aviso previo a las autoridades de los países vecinos, el eslabonamiento de los anteriores puntos de contacto entre los Estados establecidos a lo largo de todo el trayecto de los productos en tránsito ha sufrido un desajuste que causa retrasos injustificables.

Eslovenia considera que las medidas son obstáculos administrativos al comercio injustificados y de carácter proteccionista que han agudizado innecesariamente las tensiones regionales.

Eslovenia solicita que se retiren las medidas y pide a Croacia que honre sus compromisos internacionales en materia de libre tránsito de mercancías y conducción normal del comercio.

Eslovenia se reserva sus derechos en el marco de las disposiciones de la OMC, incluido el derecho de recurrir al mecanismo de solución de diferencias de la OMC.

---