

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/GC/W/521
11 de diciembre de 2003

(03-6571)

Consejo General
15, 16 y 18 de diciembre de 2003

Original: inglés

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

Cuestionario dirigido a los Estados Unidos por las Comunidades Europeas

La siguiente comunicación, de fecha 11 de diciembre de 2003, se distribuye a petición de la delegación de las Comunidades Europeas.

1. Astilleros

1. 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.

2. Además, las Comunidades Europeas agradecerían 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?

2. Servicios de transporte marítimo

3. Aunque tomamos nota de que la prestación de servicios de transporte marítimo no está cubierta por la excepción prevista en los apartados a) a e) del párrafo 3 del GATT de 1994, las Comunidades Europeas desearían 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.

4. 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?