

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/M/65

22 de noviembre de 2002

(02-6489)

Consejo del Comercio de Mercancías

ACTA DE LA REUNIÓN DEL CONSEJO DEL COMERCIO DE MERCANCÍAS 1º-2 DE OCTUBRE DE 2002

Presidente: Excmo. Sr. Embajador Supperamaniam

La reunión del Consejo del Comercio de Mercancías se convocó mediante el aerograma WTO/AIR/1904. El orden del día propuesto para la reunión figura en el documento G/C/W/419. Antes de la aprobación del orden del día, el Presidente recuerda que el Consejo de Mercancías, en su reunión de fecha 13 de junio, suspendió el debate sobre el punto 8 del orden del día, relativo a la solicitud de las Comunidades Europeas de *exención en la OMC - nuevo régimen especial arancelario de las CE para la lucha contra la producción y el tráfico de drogas*, y acordó volver sobre este punto en el momento oportuno. Habida cuenta de que ese punto está incluido en el orden del día de la reunión de hoy, el Presidente propone que se considere cerrada la reunión de junio. El Consejo así lo acuerda y sobre esta base se aprueba el orden del día.

I.	PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO:	
	ARTÍCULO V DEL GATT DE 1994 (G/C/W/408)	2
II.	NECESIDADES Y PRIORIDADES DE LOS MIEMBROS, EN PARTICULAR DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO Y MENOS ADELANTADOS, EN MATERIA DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO (G/C/W/393).....	26
III.	FACILITACIÓN DEL COMERCIO: ASISTENCIA TÉCNICA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD (G/C/W/378 Y G/C/W/380).....	29
IV.	EXAMEN DEL FUNCIONAMIENTO DEL ACUERDO SOBRE LAS MIC DE CONFORMIDAD CON SU ARTÍCULO 9 (G/C/W/307 Y ADD.1)	41
V.	NUEVOS PEAJES DE TRÁNSITO DEL CANAL DE PANAMÁ - COMUNICACIÓN DEL ECUADOR (G/C/W/418).....	43
VI.	SOLICITUD DE EXENCIÓN EN LA OMC - NUEVO RÉGIMEN ARANCELARIO ESPECIAL DE LAS CE PARA LA LUCHA CONTRA LA PRODUCCIÓN Y EL TRÁFICO DE DROGAS - INFORME AL CONSEJO GENERAL.....	46
VII.	CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ACCESO A LOS MERCADOS	46
i)	<i>Comité de Acceso a los Mercados - Informe periódico del Comité (G/MA/116 y Corr.1).....</i>	<i>46</i>
ii)	<i>Introducción de los cambios del Sistema Armonizado de 1996 en las listas de concesiones arancelarias anexas al Acuerdo sobre la OMC - Solicitudes de exención.....</i>	<i>46</i>
iii)	<i>Transposición de listas al Sistema Armonizado - Solicitudes de prórrogas de exención</i>	<i>46</i>
iv)	<i>Zambia - Renegociación de la Lista LXXXVIII - Solicitud de prórroga de exención.....</i>	<i>47</i>

VIII. PREPARATIVOS EN RELACIÓN CON EL PÁRRAFO 18 DEL PROTOCOLO DE ADHESIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA.....	47
IX. OTROS ASUNTOS.....	47

**I. PROGRAMA DE TRABAJO SOBRE FACILITACIÓN DEL COMERCIO:
ARTÍCULO V DEL GATT DE 1994 (G/C/W/408)**

1.1 El Presidente manifiesta que, de conformidad con el programa de trabajo adoptado por los Miembros en el Consejo del Comercio de Mercancías de fecha 22 de marzo de 2002, el Consejo del Comercio de Mercancías desarrollará en el curso de cuatro reuniones formales su labor sobre la facilitación del comercio en 2002. Con posterioridad a las dos reuniones anteriores de este año, celebradas en mayo y julio, el Consejo se reúne ahora en una tercera que, al igual que las anteriores, tiene tres puntos básicos en el orden del día: 1) el artículo V del GATT de 1994; 2) las necesidades y prioridades de los Miembros en materia de facilitación del comercio, en particular las de los países en desarrollo y países menos adelantados, y 3) la asistencia técnica y la creación de capacidad. En lo que respecta al primer punto, el Presidente recuerda el acuerdo alcanzado por los Miembros para que, aunque la reunión en curso se iba a centrar en el artículo V del GATT, las delegaciones tuvieran también libertad para abordar cuestiones relacionadas con los artículos VIII y X. Por consiguiente, a cualquiera de las delegaciones que desee intervenir con relación a los mencionados artículos también se le dará la oportunidad de hacerlo en este punto del orden del día. En particular, éste podría ser el caso en lo que se refiere al artículo VIII, habida cuenta de que varias delegaciones indicaron en la última reunión que no habían tenido tiempo para estudiar algunos de los documentos entregados, a causa de su presentación tardía. El orador señala que tal vez algunos deseen también volver a examinar el artículo X. Por tal razón, en el aerograma se enumeraban asimismo todas las comunicaciones, presentadas previamente, que guardan relación con esas dos disposiciones. Informa a los Miembros de que el Consejo ha recibido comunicaciones de las delegaciones sobre el artículo V del GATT. Se han recibido notificaciones relacionadas con este artículo de las Comunidades Europeas (documento G/C/W/422), de Corea (documento G/C/W/423) y del Canadá (documento G/C/W/424). Además, la Secretaría ha preparado otra de sus notas documentales, abordando esta vez el artículo V, que se comunicó a los Miembros en el aerograma con la referencia G/C/W/408. Antes de conceder la palabra para comentar el primer punto del orden del día, el Presidente invita a la Secretaría y a los representantes de las Comunidades Europeas, Corea y el Canadá a presentar sus respectivas comunicaciones.

1.2 La representante de la Secretaría señala que en el documento en cuestión se aborda el artículo V del GATT, en concordancia con el enfoque esencial de los Miembros en este debate del primer punto del orden del día. Explica que ese documento constituye la última parte de la serie de informes que preparó la Secretaría sobre los tres artículos de relevancia especial para las deliberaciones de los Miembros sobre la facilitación del comercio. Por consiguiente, tras los dos documentos anteriores acerca de los artículos X y VIII del GATT, la nota mencionada trata ahora del artículo V, la libertad de tránsito. Al igual que los documentos anteriores, esta nota se preparó para satisfacer la petición de documentación de base que formularon algunos Miembros en el curso de una reunión sobre facilitación del comercio, celebrada a principios de año.

1.3 Al hacerlo así, en el documento se mantiene el planteamiento estrictamente fáctico de las dos comunicaciones precedentes. También se conserva la estructura de las otras notificaciones que los Miembros recordarán, esto es, una primera parte en la que se introducen las disposiciones del artículo y la historia de su negociación, seguida de un análisis jurídico de su campo de aplicación y una descripción de las obligaciones básicas que dimanarían de esas disposiciones. En comparación con los otros informes, lo que diferencia a éste es que no contiene un apartado sobre la jurisprudencia pertinente del GATT y la OMC porque, sencillamente, aún no se ha presentado un caso que incumba

al artículo V. En varias ocasiones se han denunciado vulneraciones de dicho artículo, en algunas de las cuales se ha llegado incluso a la incoación de procedimientos de arreglo de diferencias, pero sin que nunca hayan desembocado en la publicación de un informe de los grupos especiales. En substitución de las decisiones de los grupos especiales, el documento dedica un breve examen a algunos de esos incidentes, habida cuenta de que podrían revestir cierto interés como indicación de situaciones reales en las que se haya afirmado la existencia de violaciones del artículo V.

1.4 El representante de las Comunidades Europeas señala que el documento de las Comunidades no les había llegado a los delegados hasta fechas muy recientes. Como los Miembros no han tenido mucho tiempo para examinarlo, el representante de las CE presentará ese documento de una manera muy simplificada y destacando únicamente los elementos principales. Antes de hacerlo, quiere dar las gracias a la Secretaría por su documento de información; considera que va ser muy útil y que ha influido en el criterio de las Comunidades. También ha confirmado una serie de suposiciones de su delegación acerca del artículo V, al igual que otras inquietudes.

1.5 El orador indica que el artículo V, como otros han señalado, se redactó hace cierto tiempo y establece algunos principios generales relativos al tránsito. Mantiene un principio muy general para garantizar la libertad de tránsito; un compromiso muy general de no discriminación, y una terminología, igualmente general, con la que insta a los Miembros a evitar las demoras innecesarias y a no imponer a las mercancías en tránsito gravámenes o reglamentaciones que no sean razonables. Habida cuenta de los problemas del comercio de tránsito que han identificado las delegaciones y otros sectores interesados de la industria y los negocios, la primera observación de las Comunidades es que hay cierta base para tratar de ver si el artículo V podría hacerse más específico, más funcional; para ver si esos principios muy generales requieren alguna orientación adicional a fin de tener la seguridad de que están aplicando adecuadamente, como ha ocurrido con los artículos VIII y X. El documento de las CE destaca la importancia del tránsito en la economía de hoy. Todos los agentes necesitan que las disposiciones sean lo más sencillas y transparentes posible, especialmente los países en desarrollo sin litoral, que dependen casi por entero del tránsito eficiente para su acceso efectivo a los mercados. Las Comunidades disponen de algunos estudios que lo ilustran ampliamente. El orador señala que convendría que la Secretaría pudiera ayudar a las delegaciones a compilar algún tipo de bibliografía de la literatura existente en esta materia.

1.6 El informe de las CE pone de relieve diversas cuestiones que han señalado a su atención sus interlocutores comerciales o sus propios agentes, y las Comunidades piensan que merecen atención. La primera estriba en las excesivas prescripciones sobre documentación y datos que se aplican a las mercancías en tránsito. Algunas veces, esas prescripciones exceden de las aplicables a las importaciones en el destino final y son más onerosas y gravosas que éstas, cosa que parece ilógica y difícil de justificar. En segundo lugar, los datos múltiples y diversos, y las prescripciones documentales y de procedimiento, que aplican las diferentes agencias que se ocupan de los diversos aspectos de la operación de tránsito. El tránsito es una modalidad de régimen aduanero, pero no es sólo una operación aduanera; conlleva elementos de la política de transporte, aspectos de sanidad y seguridad, y otros muchos. El tercero de los problemas que han señalado a la atención de las CE es la falta de uso o el uso limitado, por parte de muchos Miembros, de los acuerdos vigentes en materia de tránsito, internacionales o regionales, o de normas en vigor, para simplificar las operaciones de tránsito. Una cuarta esfera de dificultades parece radicar en la existencia de discriminación *de facto* contra tipos particulares de transporte que se utilizan en operaciones de tránsito, y en la discriminación de los agentes de transporte no nacionales, aun en situaciones en las que los compromisos asumidos en el marco del AGCS no parece que permitan establecer tal tipo de discriminación entre diferentes formas de transporte u operadores, dependiendo de su nacionalidad. Una quinta esfera que las Comunidades han identificado como potencialmente problemática son las restricciones injustificadas que algunos Miembros imponen sobre las clases de mercancías cuyo tránsito se autoriza. Otra esfera que las CE creen que puede mejorarse es la de los procedimientos simplificados de tránsito, basados en la aplicación de la evaluación de riesgos y en sistemas de agente

o consignatario autorizado. Al tratar de mejorar el artículo V, otras dos o tres esferas importantes para las CE son las de los excesivos derechos y gravámenes que se aplican a las mercancías en tránsito, así como las fianzas y garantías más bien gravosas o desproporcionadas que se imponen sobre las mercancías en tránsito. Es interesante destacar que el documento de la Secretaría plantea la posibilidad de que en el artículo V no haya realmente compromisos para controlar, o incluso determinar, la naturaleza de los derechos y cargas permisibles.

1.7 Otra esfera más que las Comunidades consideran problemática, y en la que estiman conveniente un examen más profundo, es la de la cooperación entre administraciones, ya sea en frontera entre las autoridades aduaneras que estén aplicando las técnicas aduaneras a las mercancías y al tránsito o bien, con mayor amplitud, la cooperación entre los países que sean responsables colectivamente del funcionamiento de los sistemas del tránsito regional o las vías de comunicación. Las CE estiman que existe una necesidad real de mayor cooperación en el funcionamiento de esas vías de comunicación. La última de las esferas que las Comunidades destacan en su documento, y que también está muy presente en la mente de muchas delegaciones, es la cuestión de la infraestructura del transporte. En una anterior notificación al CCM, el Paraguay formuló una serie de observaciones sobre los problemas específicos con que tropiezan los países sin litoral debido a la infraestructura insuficiente, ya sea en el propio país o en los países de tránsito. Obviamente, la OMC no es el lugar adecuado para abordar directamente los asuntos relativos a la infraestructura, pero tiene un papel que desempeñar. El representante de las CE indica que volverá sobre esta cuestión más adelante, al tratar el punto III, para debatir alguno de los elementos de la asistencia técnica y el desarrollo en la esfera del tránsito.

1.8 El representante manifiesta que las CE tienen la convicción de que al menos algunos de los problemas que han identificado podrían resolverse con el esfuerzo para actualizar y mejorar el artículo V del GATT y, al decir esto, las Comunidades están adoptando el mismo planteamiento que adoptaron con relación a los artículos X y VIII del GATT. En todos esos casos, las Comunidades apreciaron que las normas vigentes permiten una mejor aplicación, una mayor aclaración y, en ciertas esferas, un mayor grado de especificidad y alcance, con lo que serían más funcionales. Añade que muchas de las propuestas que han formulado las Comunidades y otras delegaciones con respecto a los artículos X y VIII del GATT también se aplicarán automáticamente, o podrían hacerse aplicables, al artículo V del GATT. Entre las acciones que las Comunidades propondrán figuran las siguientes:

1.9 En primer lugar, las CE consideran posible llegar a un compromiso para reducir y simplificar al máximo todas las formalidades relativas a la documentación y los datos aplicables a las mercancías en tránsito. En los debates sobre el artículo VIII del GATT, las Comunidades consideraron útil el método fundamentado en los principios de proporcionalidad, simplificación y restricción comercial mínima. Cuando menos, las delegaciones deben convenir en que los procedimientos y prescripciones aplicables al tránsito han de ser menos gravosos que los aplicables a las importaciones con destino más lejano. En segundo lugar, las Comunidades piensan que podría reforzarse y hacerse más funcional el principio general del artículo V, relativo a evitar demoras y restricciones innecesarias en el tránsito, mediante un acuerdo de la comunidad internacional para utilizar lo más posible, las vigentes normas internacionales que puedan ser aplicables a las operaciones de tránsito. En tercer lugar, las Comunidades creen que vale la pena considerar la adopción de procedimientos aduaneros modernos para el tránsito allí donde los procedimientos no se apliquen según los principios de proporcionalidad, restricción comercial mínima, evaluación de riesgos, agentes o consignatarios autorizados y, cuando sea posible, el uso de la tecnología de la información, reconociendo, naturalmente, que algunos de estos métodos más sofisticados para la manipulación de las mercancías no siempre podrían ser inmediatamente aplicables por todos los países, en particular si éstos han de hacer frente a importantes limitaciones de recursos.

1.10 En el documento de las CE también se sugiere que las delegaciones necesitan examinar con más detenimiento la manera de establecer una distinción correcta entre las prescripciones aplicadas al

tránsito por razones legítimas de sanidad, seguridad u otras, y las restricciones desproporcionadas o injustificadas. No es ésta una esfera fácil de aprehender, pero una opción para ampliar su estudio consistiría en tratar de especificar qué sería lo razonable en materia de prescripciones. También se podría elaborar un listado de restricciones a la libertad de tránsito que pudieran considerarse legítimas y que, por lo demás, están garantizadas en virtud del artículo V. Con toda claridad, las Comunidades piensan que hay campo suficiente para intentar hacer operativa la redacción muy general del artículo V en lo concerniente a los derechos y cargas permisibles. Las Comunidades piensan que hay lugar para precisar más el concepto de derechos y cargas razonables, y que podría determinar cuáles serían los servicios prestados legítimos, por los que se puede gravar un derecho o carga. En los documentos sobre el artículo VIII del GATT elaborados por las CE y otras delegaciones, se han propuesto varias maneras para hacer las prescripciones en materia de derechos y cargas más concretas y aplicables. Las Comunidades piensan que se puede emplear el mismo planteamiento para los derechos y cargas aplicados a las mercancías en tránsito. Es interesante constatar que en el documento de la Secretaría se señala que hay una auténtica falta de claridad sobre la cuestión de los derechos y cargas aplicados al tránsito. El documento incluso sugiere que, dependiendo de la manera de interpretar el artículo V y sus antecedentes, podría no existir prescripción alguna para que las cargas sobre el transporte hayan de ser razonables o aplicadas sobre una base n.m.f. Las CE consideran que los Miembros deben tratar de lograr más transparencia, eficacia y proporcionalidad en materia de derechos y cargas, y la identificación de las clases de derechos y cargas que tendrían la consideración de legítimos.

1.11 Las Comunidades piensan que otra esfera en la que las delegaciones deben tratar de encontrar algunas soluciones en el contexto del artículo V son las medidas para promover una mayor cooperación entre las administraciones nacionales que se ocupan del tránsito de mercancías o de los regímenes del tránsito, con inclusión de una mayor armonización de sus respectivas prescripciones y normas, y la promoción de regímenes regionales de tránsito. Las Comunidades saben que éste era uno de los propósitos de los redactores del Convenio de La Habana. En aquellos momentos se tenía la intención de promover la cooperación entre las administraciones para la gestión del tránsito, con inclusión de la cooperación para los acuerdos regionales sobre tránsito, pero esto nunca se recogió en el artículo V del GATT. Las CE consideran que en los próximos meses se puede trabajar sobre una serie de directrices o principios para desarrollar más los regímenes de tránsito regionales o similares. Se trata de un concepto que resulta familiar en el contexto del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, en el que existen orientaciones para el desarrollo de acuerdos de reconocimiento mutuo, y que podría servir de orientación para la cooperación entre los Miembros en materia de acuerdos de tránsito. Las Comunidades también han puesto de relieve en el documento algunas cuestiones relacionadas con el campo de aplicación. En primer lugar, en lo que respecta a las modalidades del tránsito, las Comunidades plantean una cuestión relativa a las tuberías: si los Miembros se percatan de que se transportan mercancías por tuberías, y si las disciplinas del artículo V lo reflejan adecuadamente. Las CE no tienen una respuesta, pero consideran que se trata de un asunto de importancia. Las Comunidades señalan que en otros documentos se ha sugerido establecer la distinción entre mercancías transbordadas y no transbordadas, lo cual ha hecho aconsejable un examen más detenido.

1.12 Las Comunidades sostienen asimismo que las delegaciones necesitan un examen más profundo de las relaciones entre el artículo V del GATT y el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, en particular en cuanto a la medida en que la libertad de tránsito para embarcaciones y vehículos, tal como se garantiza en el artículo V, queda constreñida por el AGCS, especialmente por la ausencia de compromisos consignados en listas para las indicadas modalidades de tránsito. Es algo que precisa del examen del Consejo del Comercio de Servicios. Otro de los asuntos relacionados con el campo de aplicación, que las CE han recogido del documento de la Secretaría, guarda relación con el párrafo 6 del artículo V del GATT. A su entender, la Secretaría cuestiona en su documento que el artículo V se aplique de hecho a las mercancías que hayan estado en tránsito y lleguen después a un país de destino, aunque parece tratarse de una cuestión compleja. El representante recibiría con

agrado una mayor aclaración sobre este punto. Por último, el documento de las CE presta atención a las maneras de solventar en la esfera del tránsito el desfase existente en los niveles de desarrollo. En su notificación anterior sobre el artículo VIII del GATT, las CE presentaron una serie de conceptos que son importantes para tratar de apoyar los objetivos del desarrollo de la facilitación del comercio, en particular para ver cómo podrían los Miembros abordar mejor una serie de inquietudes relacionadas con el desarrollo y que suscitaron algunas delegaciones en el marco de la OMC. En su informe reciente, las Comunidades reiteran en cierta medida algunas de estas ideas. Las Comunidades han puesto de relieve la importancia que tiene desarrollar las adecuadas disposiciones especiales y diferenciadas en la esfera de los artículos V, VIII y X, para un posible ejercicio normativo futuro. Entre ellas cabría incluir una posible diferenciación entre los compromisos, particularmente para los países menos adelantados, pero no necesariamente con carácter exclusivo para dichos países, sobre todo cuando alguno de los compromisos futuros conlleve considerables problemas de recursos.

1.13 Las Comunidades piensan que los Miembros tienen que hallar algunas soluciones en lo que respecta a los principios del trato especial y diferenciado. En segundo lugar, los períodos transitorios constituyen, claramente, una parte importante del panorama. En tercer lugar, los Miembros también han de identificar los medios para desarrollar la calidad, cantidad y coherencia de la ayuda y la asistencia al desarrollo en la esfera del tránsito y, a ser posible, en otras esferas. En este ejercicio, lo que las Comunidades han contemplado es la cuestión del desarrollo de la infraestructura en los países en desarrollo exportadores, en los países de tránsito y en algunos países importadores. En su notificación sobre el artículo VIII, las CE han formulado algunas propuestas concretas sobre la manera en que podría organizarse, en el futuro, el elemento de la ayuda al desarrollo que forma parte de la actividad de facilitación del comercio, con el fin de complementar y respaldar todo compromiso que los Miembros pudieran asumir en esta esfera. En lo tocante a la dimensión de la infraestructura y el desarrollo, la labor en esta esfera no sólo requiere el compromiso de las organizaciones y donantes internacionales; requiere también la aportación de inversiones del sector privado. Éstos son todos los asuntos sobre los cuales es necesario que los Miembros profundicen más en el CCM, y sobre los cuales las Comunidades necesitan conocer las opiniones de las delegaciones. Se trata de una esfera tan importante como la labor relacionada con los artículos V, VIII y X del GATT.

1.14 Las Comunidades piensan que es necesario considerar los tres artículos en su conjunto, habida cuenta de que muchas de las disposiciones de los artículos X y VIII que es preciso hacer operativas también serán aplicables a las mercancías en tránsito, en parte porque el tránsito es, entre otras cosas, una forma de régimen aduanero. Por consiguiente, las ideas y los principios que las delegaciones han estado examinando para los artículos VIII y X serán directamente aplicables al artículo V.

1.15 El representante de Corea manifiesta que, puesto que el volumen del comercio internacional de larga distancia ha aumentado drásticamente, los comerciantes se enfrentan a diversas dificultades en los procedimientos aduaneros para el tráfico en tránsito, particularmente en forma de diferentes políticas y procedimientos aduaneros, exceso de disposiciones de procedimiento, con inclusión de inspecciones y documentación superfluas, y la imposición de cargas financieras indebidas.

1.16 Aunque el artículo V del GATT establece los principios básicos referentes al tráfico en tránsito, aún no hay directrices concretas sobre la manera en que deben aplicarse los principios estipulados en dicho artículo, en particular la prohibición de restricciones y cargas innecesarias. Las mercancías en tránsito no están destinadas al consumo comercial en el país de tránsito. Por tanto, Corea sustenta la opinión de que las mercancías en tránsito no deben estar sujetas a excesivas prescripciones en materia de documentos, a derechos o cargas injustificadamente elevados por los servicios, o a inspecciones materiales excesivas. A este respecto, los Miembros deben prescribir procedimientos aduaneros simplificados y buscar la manera de aumentar la cooperación entre ellos para facilitar el tráfico en tránsito. Considerando el actual entorno global del comercio, Corea

desearía apuntar algunas ideas para mejorar el artículo V del GATT. En primer lugar, es esencial asegurar la cooperación entre los Miembros cuando las mercancías en tránsito pasan a través de una serie de territorios soberanos antes de llegar al destino final, puesto que, habitualmente, pasan por diferentes sistemas de procedimiento aduanero en cada territorio. Esta cooperación debe incluir un mecanismo institucionalizado entre las autoridades aduaneras para la coordinación y armonización de las políticas de tránsito, y para compartir la información sobre las mercancías en tránsito a fin de reducir las dificultades de documentación para los comerciantes, los costos y el tiempo que requieren las repetidas inspecciones materiales. En segundo lugar, las prescripciones en materia de documentos y la inspección material del tráfico en tránsito debe simplificarse más, en el entendimiento de que el tráfico en tránsito suele conllevar menos riesgos que el del destino final de las mercancías. Deben normalizarse con carácter internacional los conjuntos de datos documentales que reflejen elementos de riesgo en cuanto al tránsito se refiere. En tercer lugar, las medidas de notificación podrán servir para facilitar una colaboración más estrecha entre los Miembros y aumentar la transparencia de los procedimientos aduaneros. A modo de ejemplo, el orador menciona la notificación que hacen los Miembros de las modificaciones de los derechos y cargas sobre el tráfico en tránsito, que podría ser útil. Finalmente, pudiera ser de utilidad tener prescripciones diferentes para las mercancías en tránsito sin transbordo y para las mercancías en tránsito con transbordo, y sería aconsejable arbitrar medidas aduaneras adecuadas para cada uno de estos casos con el fin de minimizar las cargas para los comerciantes que realizan el tráfico en tránsito, al tiempo que se mantiene un grado razonable de seguridad y orden para los países cuyo territorio atraviesan esas mercancías.

1.17 Corea cree que deben facilitarse medidas adecuadas de asistencia técnica y creación de capacidad con objeto de apoyar a los países en desarrollo Miembros para que apliquen algunas de las sugerencias enunciadas. Para facilitar el tráfico en tránsito, la asistencia técnica debe ampliarse a fin de apoyar a los países en desarrollo en su esfuerzo por integrar sus reglamentaciones, modernizar sus infraestructuras e instalaciones para servicio del tránsito, y automatizar sus sistemas de tránsito. Deben desarrollarse las mejores prácticas de un sistema de tránsito modélico, que puedan introducir fácilmente los países en desarrollo. Unos plazos más prolongados para la aplicación, acordes con los rasgos del sistema, podrían considerarse como un trato especial y diferenciado. Finalmente, la delegación coreana acoge con agrado todas las observaciones y aportaciones de los Miembros referentes a las ideas sugeridas en su exposición.

1.18 La representante del Canadá manifiesta que el documento de su delegación ha aportado una serie de ideas acerca de la manera en que podría aclararse y mejorarse el artículo V del GATT sobre la libertad de tránsito. El Canadá considera que con el perfeccionamiento y la aclaración de este artículo mejorará su eficacia para abordar los asuntos relacionados con la libertad de tránsito. Además, podría ayudar a mejorar la capacidad de los países sin litoral para ejercer el comercio y para integrarse plenamente en el sistema de comercio internacional. En sus informes anteriores sobre los artículos VIII y X del GATT, el Canadá mencionó, en apoyo de sus propuestas, algunas posibles esferas para la asistencia técnica. En el caso concreto del artículo V, el Canadá quisiera que se considerase la celebración de un debate más amplio, en el que las propuestas para la asistencia técnica y la creación de capacidad pudieran situarse en un contexto adecuado, que pudiera vincularse con las propuestas más específicas surgidas de los debates anteriores sobre los artículos VIII y X. A este respecto, el Canadá sigue apoyando plenamente el enfoque integrado consistente en desarrollar los compromisos con la OMC sobre la facilitación del comercio y asegurar, cuando sea necesario, la asistencia técnica y la creación de capacidad para coadyuvar a la aplicación de dichos compromisos. El Canadá piensa que hace falta examinar la aplicabilidad del artículo V del GATT al entorno actual, y a los procedimientos y prácticas modernos que se han implantado desde que entró en vigor. También es necesario examinarlo a la luz de otros arreglos, que ahora son el núcleo de varios acuerdos internacionales que regulan procedimientos para el trato de las mercancías en tránsito. El Canadá propone varios elementos para aclarar y mejorar el artículo V del GATT. Para formular esas propuestas, el Canadá ha recurrido a diversos acuerdos internacionales que contienen disposiciones relativas a los procedimientos del tránsito aduanero internacional.

1.19 Las disposiciones del artículo V podrían mejorarse mediante la aclaración de determinados procedimientos, con inclusión de los siguientes: desarrollar nuevas disposiciones para limitar todas las prescripciones indebidas en materia de documentación a la llegada de las mercancías al territorio aduanero, o en cualquier parada intermedia o subsiguiente mientras dure el tránsito, y a la salida de las mercancías en tránsito; facilitar mejor el comercio; a la llegada o en paradas ulteriores en el territorio aduanero, y a la salida, limitar las formalidades aduaneras al mínimo necesario para asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera en el territorio de la parte contratante. La documentación mencionada debe ser lo más sencilla posible, teniendo en cuenta las necesarias medidas de control. El Canadá procurará establecer el posible uso de cartas de garantía en los casos en que la aduana exija que estén aseguradas las mercancías en tránsito que pasen a través de su territorio. Esto podría también incidir en los casos en que hayan finalizado las operaciones aduaneras de tránsito y las mercancías en tránsito se introduzcan posteriormente para su importación. El Canadá procurará establecer el uso de los principios de la gestión de riesgos para permitir que se apliquen procedimientos especiales a los agentes, o a su consignatario autorizado, que hayan demostrado su interés en cumplir las prescripciones aduaneras sobre las mercancías que transitan a través del territorio aduanero. Entre ellos podrían incluirse arreglos especiales en cuya virtud las formalidades aduaneras se reducirían por acuerdo entre la aduana y el agente o el expedidor o consignatario autorizado, de modo similar a las propuestas formuladas por el Canadá en su notificación sobre el artículo VIII. El Canadá procurará que se promueva la simplificación de las reglamentaciones aduaneras referentes al tráfico en tránsito. Originalmente, la Carta de La Habana incluyó disposiciones para promover los acuerdos internacionales relacionados con la simplificación de las reglamentaciones aduaneras sobre el tráfico en tránsito, así como el uso equitativo de las instalaciones necesarias para dicho tránsito, y otras medidas destinadas a promover los objetivos del artículo citado.

1.20 También se hace referencia a la promoción de instrumentos internacionales relativos al tránsito aduanero, incluida la posibilidad de adhesión a diversos instrumentos relacionados con el tránsito aduanero, cuando sea posible. El párrafo 5 del artículo V del GATT prescribe el trato de la nación más favorecida para el tráfico en tránsito, incorporando las disposiciones generales del trato de la nación más favorecida que se perfilan en el artículo I. No obstante, no hay una consideración explícita de los principios complementarios del trato nacional en materia de tributación y reglamentación interiores, que se recogen en el artículo III del GATT. La extensión del trato nacional a las mercancías en tránsito añadiría una mayor certidumbre al citado artículo. Además, tal como lo destaca el representante de las CE, el Canadá considera necesario proporcionar una definición más clara de los derechos y cargas, y del hecho de que éstos deben adecuarse al nivel de los servicios prestados. En resumen, el Canadá considera que las disposiciones del artículo V se beneficiarán con la aclaración y el mejoramiento. El documento canadiense ha puesto de relieve esferas en las que podrían mejorarse varias disposiciones del artículo V, con inclusión de la toma en consideración de la evolución internacional en materia de tránsito. En el documento canadiense también se han hecho algunas sugerencias al efecto. El Canadá espera que haya debates sobre este artículo en el CCM.

1.21 El representante de la UNCTAD presenta la contribución de su organización, según figura en el documento UNCTAD/LDC/MISC84, que se ha entregado en tres idiomas para esta reunión: francés, español e inglés. Dice que desde que se instituyó el GATT, el comercio mundial se ha multiplicado por cincuenta. Las relaciones comerciales se han multiplicado y han pasado de un escaso número de partes contratantes iniciales a la amplia comunidad de naciones, tanto de países desarrollados como de países en desarrollo, pero el comercio internacional no sólo se caracteriza por el intercambio de un volumen creciente de mercancías. La manera en que se practicaba el comercio ha cambiado drásticamente. El mercado actual es más exigente en lo que respecta a la velocidad, la fiabilidad y la flexibilidad. Los exportadores podrán obtener mejores precios con contratos que especifiquen un embarque breve, o incluso el embarque en un mes dado, y los precios pueden reducirse si en el contrato se especifica un embarque más prolongado. La entrega puntual es un concepto que no sólo se aplica a las manufacturas. También corresponde a los productos o mercancías, en particular a los que han experimentado cierto grado de transformación antes de la

exportación y se venden como insumos para la producción de bienes. La libertad de tránsito a través del territorio de las partes contratantes utilizando la vía más conveniente para el tránsito internacional, que hace cincuenta años fue considerada vital para la promoción y expansión del comercio por los redactores del artículo V, se ha hecho indispensable en los mercados actuales, cada vez más competitivos. Los exportadores que no consigan cumplir con los estrictos calendarios de las entregas probablemente perderán sus mercados tradicionales y tienen escasas perspectivas de penetración en nuevos mercados.

1.22 Aunque el artículo V del GATT trata por separado a las partes contratantes, y es esencial el compromiso de cada una de las partes contratantes para respetar el principio de la libertad de tránsito, en la práctica no podría realizarse con eficacia la circulación de las mercancías, hacia los mercados y desde los mercados, sin tener un conjunto de reglas comunes para los países colindantes, pues la falta de tal acuerdo supondría el caos. Los transportistas se verían obligados a ajustarse a prácticas y prescripciones jurídicas totalmente diferentes en cada país que atravesaran, con dispendiosas y reiteradas demoras. En un esfuerzo por armonizar, simplificar y normalizar las reglas particulares y la documentación, los países europeos, actuando bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para Europa, han aprobado no menos de 50 convenios internacionales que abarcan una amplia gama de asuntos de transporte y asuntos conexos, tales como la correlación entre la infraestructura del transporte, la armonización de las reglamentaciones del tráfico viario, la responsabilidad profesional, etcétera. En Europa y América del Norte se ha logrado un gran avance en cuanto al desarrollo y mantenimiento de la infraestructura adecuada, y también en la reforma de los sistemas de gestión empresarial. Pero queda mucho por hacer en los países en desarrollo, sobre todo en los países menos adelantados y en los que carecen de litoral, en los que el comercio de tránsito resulta seriamente obstaculizado por la inadecuada infraestructura, el desequilibrio del comercio, la ineficaz organización de los transportes, la insuficiente utilización de activos y la proliferación de los controles administrativos.

1.23 Sería un error decir que no se ha hecho nada para promover la libertad de tránsito en los países en desarrollo. Por el contrario, en África, Asia y América Latina, la cooperación económica regional y subregional ha otorgado una gran prioridad a la cooperación en materia de transporte en tránsito. Las organizaciones subregionales como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN), la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS) y el Mercado Común del África Oriental y Meridional (COMESA) aplican una amplia gama de medidas de política común e instrumentos que facilitan el comercio de tránsito. En la región de la ECOWAS, por ejemplo, entre las esferas prioritarias para la intervención que han alcanzado un éxito considerable se incluyen los límites de carga armonizados. También hay que tener en cuenta en COMESA la licencia de los agentes y las planchas para el tránsito, las cargas armonizadas del tránsito por carretera, el sistema regional aduanero de caución de garantía, el documento de la declaración aduanera de tránsito por carretera y el seguro automovilístico contra daños a terceros. No obstante, a fin de dar significado al principio de la libertad de tránsito, hay que aumentar urgentemente el apoyo de donantes bilaterales y multilaterales para sostener la actual labor de facilitación del comercio en los países en desarrollo. La asistencia para mejorar la infraestructura física y superar los obstáculos inmateriales es especialmente urgente para los países menos adelantados y los que carecen de litoral. A este respecto, la comunidad internacional debe fomentar la inversión extranjera directa para el desarrollo de infraestructuras, y también aumentar la Asistencia Oficial para el Desarrollo (AOD), que ha decrecido en el siglo pasado, para un desarrollo de la infraestructura que ayude a la formación de políticas, leyes, reglamentaciones e instituciones. Teniendo en cuenta que los programas de financiación puramente privados podrían no ser factibles en muchos de los países menos adelantados y en los países en desarrollo sin litoral, se invita a la comunidad internacional a que respalde nuevas modalidades de financiación. La UNCTAD ha propugnado nuevas modalidades de financiación, como los fondos para inversiones de riesgo, la participación en el capital social de instituciones financieras nacionales, la financiación básica, los préstamos interbancarios, y el aumento de la ayuda para la superación de obstáculos inmateriales.

1.24 El representante de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) presenta el documento de su organización sobre el artículo V del GATT de 1994 y manifiesta que se trata de una parte de la contribución de la OMA para explicar cómo apoyan los instrumentos de la OMA a la OMC en la aplicación de sus normas. Como ya se explicó en anteriores notificaciones de la OMA sobre los artículo X y VIII, las disposiciones legales y los principios que se contienen en los instrumentos de la OMA son compatibles y complementarios con los tres artículos del GATT. Los artículos del GATT estipulan las normas para la facilitación del comercio, en tanto que los instrumentos de la OMA, con inclusión del Convenio de Kyoto revisado, proporcionan la base, una guía práctica e información para la aplicación de dichos artículos. El artículo V del GATT establece las reglas para la libertad de tránsito sobre la base del principio n.m.f. y el de la no discriminación. Los instrumentos de la OMA establecen medios técnicos y funcionales para aplicar este artículo del GATT y facilitar más el tránsito, siempre que la aduana pueda ocuparse del asunto.

1.25 Aparte de las normas dedicadas a los procedimientos normales de tránsito, la OMA ha desarrollado procedimientos adicionales de facilitación en el marco del Convenio de Kyoto revisado. Un ejemplo es el procedimiento simplificado para el consignador y los consignatarios autorizados, basado en la gestión de riesgos y el cumplimiento de las normas por parte de los agentes. Otro ejemplo es la simplificación de las prescripciones en materia de documentación y datos para la declaración de tránsito. No obstante, la libertad de tránsito requiere la cooperación y el compromiso político de otros organismos. La aduana no podrá asegurar por sí sola un tránsito fluido. Ésta es otra esfera en la que se demuestra la complementariedad entre las normas de la OMC y los instrumentos de la OMA. El tránsito conlleva necesariamente la cooperación regional a causa de la proximidad geográfica de las partes interesadas. De ahí que la OMA fomente la cooperación regional en el desarrollo y la aplicación de los procedimientos de tránsito. A este respecto, la OMA considera la cooperación aduanera como un medio válido para la creación de capacidad en esta esfera.

1.26 En un contexto más amplio, la OMA prevé continuar con tres principales actividades de creación de capacidad. En primer lugar, la OMA facilita diversos instrumentos que pueden permitir a las aduanas basar sus prácticas en normas internacionalmente convenidas. En segundo lugar, la OMA facilita un foro para la cooperación internacional, en los niveles mundial y regional. Por la experiencia adquirida, la OMA sabe que la parte más importante de este tipo de reuniones es el intercambio informal de experiencias entre los participantes con un entorno similar, al objeto de obtener alguna indicación de posibles soluciones para sus problemas. Y en tercer lugar, la OMA facilita formación y asistencia técnica. El representante de la OMA dice que ha entregado un documento separado, que es un compendio de las herramientas para la creación de capacidad, en el que se identifica y describe la amplia gama de las herramientas de creación de capacidad de que se dispone actualmente en la secretaría de la OMA. Estas tres categorías de actividad de creación de capacidad son válidas y, al mismo tiempo, reflejan los enfoques tradicionales de la creación de capacidad.

1.27 La OMA ha aprendido por experiencia que para mejorar los aspectos, aun parciales, de las responsabilidades aduaneras, como es el tránsito, se necesita un amplio conjunto de medidas para la reforma aduanera general, apoyándose en requisitos previos como la infraestructura, el procedimiento de la gestión y la integridad. Teniendo presente esta necesidad de considerar un apoyo de amplio alcance, la OMA está estudiando la manera de desarrollar un marco amplio que facilite esfuerzos más sostenibles. Como declaró el representante de la OMA en la reunión de julio, el Consejo de la OMA decidió el pasado junio que haría una contribución a la OMC mediante el desarrollo de una estrategia para mejorar la capacidad aduanera. Como parte de esta actividad, la OMA elaborará y presentará, en el plazo de un mes, un informe a los países en desarrollo que son miembros de la OMA, con el fin de obtener sus respuestas. La OMA confía en que el informe permita identificar las tendencias y las pautas nacionales, regionales y mundiales en lo que respecta a las necesidades de capacidad de sus miembros, y facilite así a la OMA una instantánea de las dimensiones del problema. Esto proporcionará a la OMA un punto de partida para desarrollar instrumentos con mayor alcance.

El orador concluye expresando su esperanza de que esta breve introducción ayude a los delegados a comprender los dos conjuntos de documentos que la OMA presentó para la reunión.

1.28 El representante del Paraguay manifiesta que no cabe duda de que el problema del tránsito se ha estudiado muy poco en la OMC, aunque se ha hecho en profundidad en otras organizaciones, como las Naciones Unidas y la UNCTAD. Se ha tenido en cuenta desde 1976, particularmente en relación con los países sin litoral. Piensa que ésta es una oportunidad para comenzar a estudiar este problema del tránsito, que no es sólo un problema propio de los países sin litoral sino un problema general, ya que el comercio se ha expandido en tal grado que, con mucha frecuencia, las mercancías han de pasar por dos o tres países. Por consiguiente, no es una cuestión de interés tan sólo para los países sin litoral; es también de interés general para todos los países que practican el comercio internacional. Expresa su especial agradecimiento a las CE, Corea y el Canadá por sus comunicaciones, que considera muy importantes y que pueden arrojar luz sobre esta cuestión, muy poco debatida y poco conocida en esta Organización.

1.29 Volviendo sobre la comunicación de las CE, el orador subraya que éstas enfocan el asunto de una manera mucho más amplia que en ocasiones anteriores. Indica que el Paraguay coincide con la mayor parte de los puntos abarcados en el documento de las CE. El Paraguay considera acertada la manera en que las CE presentan la cuestión. Los países sin litoral están forzosamente condenados al tránsito a través de los territorios de otros y el Paraguay conoce bien las dificultades. No obstante, se ha dado un gran avance en los acuerdos regionales. Éste ha sido en particular el caso del Paraguay, por medio del MERCOSUR. Por otra parte, siempre cabe una mejora. Pueden conseguirse acuerdos más amplios, de mayor alcance. Tiene que haber una voluntad política de los países interesados. En opinión del Paraguay, el informe global de las CE es muy válido para continuar estudiando la cuestión. Recuerda a las delegaciones una conferencia que se ocupó de los países sin litoral y que organizaron las Naciones Unidas en Kazajstán, y también una reunión regional latinoamericana sobre la misma cuestión. Indica que el Paraguay se ha ofrecido para celebrar la reunión en Asunción, con la participación de los países interesados, es decir, los países del MERCOSUR, y los países del Grupo Andino, particularmente Chile, Perú y Bolivia. El Paraguay ha estado trabajando estrechamente con la UNCTAD y la Organización Mundial de Aduanas para posibilitar el alcance de unos acuerdos más integrales. El Paraguay comparte el criterio de que los artículos V, VIII y X del GATT suscitan cuestiones similares y han de tratarse conjuntamente. Pero es preciso emprender un estudio profundo sobre la manera de lograr que el artículo V sea más funcional y claro.

1.30 El orador señala que las propuestas formuladas hasta el momento son muy oportunas. El Paraguay quisiera hacer una contribución a su debido tiempo. Su país ha suscitado la cuestión de los países sin litoral, particularmente en lo que respecta a la infraestructura, en otros muchos foros, como ocurrió en la Conferencia de Monterrey, en la que hizo una serie de propuestas a los organismos que financian la infraestructura, esto es, el Banco Mundial y las organizaciones regionales, de manera que los préstamos permitan a los países sin litoral completar su infraestructura, las carreteras y otros medios de comunicación. Estos préstamos deben facilitarse con un tipo de interés preferencial y plazos más largos. Las condiciones de estos préstamos deben ser más favorables que las que normalmente exigen dichas instituciones. De este modo, los países sin litoral podrían mejorar sus infraestructuras y disponer de más instalaciones, lo cual permitiría que el comercio fluyera más libremente al transitar por esos países.

1.31 Uno de los aspectos de gran interés para el Paraguay, que se abordó en la comunicación de las CE así como en los informes del Canadá, Corea y la OMA, es el del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo. La Unión Europea ha dado un ejemplo en su acuerdo con los países ACP, muchos de los cuales no tienen litoral. Todos ellos disfrutaban de un trato especial y diferenciado. El Paraguay celebra la iniciativa de las CE con relación a esos países, y espera que se extienda para abarcar también a otros países. En lo que respecta a la cooperación y asistencia técnica, el Paraguay opina que se trata de un elemento básico muy importante. Los países en desarrollo tienen que abordar

esta cuestión para poder avanzar en materia de tecnología, en el tratamiento de las formalidades, y también en los aspectos jurídicos que conlleva el tránsito. Por tanto, el Paraguay acoge con satisfacción las oportunidades que ofrecen los países desarrollados y las organizaciones internacionales. Por eso el Paraguay estableció contacto con la delegación canadiense en Ginebra, para ver si era posible mantener una cooperación técnica. Ahora está a la espera de la respuesta del Canadá. En este contexto, el representante del Paraguay destaca dos cuestiones. En primer lugar, el Paraguay está dispuesto a trabajar intensamente con quienes han formulado propuestas para mejorar y aplicar lo mejor posible el artículo V del GATT de 1994. En segundo lugar, los países sin litoral, como Bolivia, el Paraguay y otros países latinoamericanos, están impacientes por ver lo que se podría hacer en los acuerdos multilaterales y regionales para conceder más facilidades a los países sin litoral. El Paraguay piensa que existe la voluntad política de hacerlo.

1.32 La representante de Hungría da las gracias a la Secretaría por un documento de información tan útil, así como a las CE, Corea, el Canadá, la UNCTAD y la OMA por sus comunicaciones. Debido a la tardía presentación de las comunicaciones de los Miembros, Hungría va a hacer solamente algunas observaciones preliminares. La oradora comparte la opinión de que mejorar la aplicación del artículo V del GATT es un componente importante de la facilitación del comercio. Para Hungría, que es un país sin litoral, la facilitación del tránsito reviste gran interés. La experiencia ha demostrado que la cooperación en materia de tránsito se podría mejorar con una mayor aclaración o refuerzo de las disposiciones del artículo V del GATT. Los problemas señalados en diferentes documentos parecen pertinentes, y son muy interesantes las propuestas para aclarar y mejorar el artículo V del GATT.

1.33 La representante de Hungría se refiere a algunos elementos de las comunicaciones de las CE y del Canadá, que considera particularmente útiles e interesantes. La primera cuestión figura en el apartado 5.A del documento de las CE, en el que se hace referencia a asegurar la no discriminación entre los modos de transporte en lo que respecta a los procedimientos de tránsito. Hungría respalda firmemente la idea de que el transporte de petróleo, gas y otros productos por tuberías u otros medios también podría entrar en el ámbito del tránsito. Hungría piensa que es necesario y pertinente reevaluar el artículo V del GATT para tener en cuenta la naturaleza especial de la forma de tránsito indicada. Parece muy interesante la idea de aclarar la relación entre la libertad de tránsito para vehículos comerciales y autobuses de terceros países, garantizada por el artículo V, y el hecho de que, en virtud del GATT, el derecho a prestar un servicio de transporte en el territorio de un tercer país o a través de él depende de los compromisos específicos que se hayan contraído con ese país. La representante también comenta que es muy interesante la idea de extender el trato nacional a las mercancías en tránsito, que figura en la comunicación del Canadá. Su delegación está dispuesta a aclarar más este punto. También menciona la importancia de mantener las necesarias funciones de control de las operaciones de tránsito, y la idea de promover regímenes regionales de tránsito. Por último, la representante de Hungría señala que parece relevante la práctica totalidad de las opiniones y propuestas expresadas en los documentos mencionados. La delegación de Hungría está dispuesta a seguir debatiendo estas cuestiones de una manera más centrada y constructiva.

1.34 El representante del Pakistán expresa la opinión de que las comunicaciones presentadas han sido muy completas. Se refieren a varios aspectos relacionados con la libertad de tránsito según se dispone en el artículo V del GATT de 1994. Aunque él no está en disposición de dar respuestas concretas porque las cuestiones son muy complejas, los Miembros tienen un mandato y el Pakistán está plenamente comprometido a cumplirlo. Tras escuchar al representante del Paraguay, señala que el Pakistán simpatiza con las preocupaciones de los países sin litoral. Su delegación comprende sus problemas y está dispuesto a considerar muy positivamente las propuestas formuladas en relación con ese elemento particular del asunto más general que es la libertad de tránsito.

1.35 Comentando los documentos de las CE y Corea, el representante del Pakistán indica que las observaciones formuladas por esas dos delegaciones son de carácter muy general. El Pakistán habría

deseado ejemplos más concretos del alcance de los problemas. Al repasar el texto del artículo V, el orador encuentra que su tenor es muy imperativo. Los seis párrafos disponen que *habrá* libertad -hay que tomar nota de la expresión "habrá"- . Por consiguiente, se pregunta cuáles son esas esferas particulares en las que puede hacerse más justicia al artículo V por medio de mejoras o aclaraciones, especialmente en lo tocante a su aplicación. Desde una perspectiva nacional, el Pakistán está comprometido con diversos convenios de las Naciones Unidas sobre el comercio en tránsito. Es un país que practica el comercio de tránsito y tiene acuerdos bilaterales y cuadrilaterales de comercio de tránsito con diversos países, que datan de tres o cuatro décadas o más. Indica que ninguna de sus observaciones debe interpretarse como si el Pakistán tuviera algunas objeciones importantes a lo que se ha propuesto al respecto. No obstante, el orador piensa que merecerá la pena compartir con los Miembros la experiencia de su delegación.

1.36 El representante solicita el asesoramiento de los Miembros sobre una cuestión, desde una perspectiva muy realista y pragmática. Por una parte, su delegación entiende teóricamente los problemas de los países sin litoral, así como los problemas de los países que dan facilidades para el comercio de tránsito y los de los países que facilitan instalaciones para el comercio de tránsito. Situándose en la perspectiva de un país que proporciona instalaciones para el tránsito, retoma una observación que figura en el informe de las Comunidades Europeas. Cuando en el párrafo 4 a) se hace referencia a las prescripciones no normalizadas en materia de documentación, documentación excesiva y comprobaciones materiales, y prescripciones aduaneras onerosas, los adjetivos que se utilizan son bastante generales. Por otra parte, cuando las delegaciones hablan de la adopción de normas o disciplinas multilaterales sobre una materia concreta, han de tener presente que el artículo V utiliza unos términos bastante imperativos y obligatorios para los Miembros. Por tanto, ¿cómo podrán las delegaciones conciliar esas observaciones tan generales de determinados Miembros con el texto de que ya disponen?

1.37 Volviendo a las prescripciones no normalizadas en materia de documentación o de documentación excesiva y comprobaciones materiales, el orador manifiesta que su delegación se limitará a hacer un comentario general basado en su experiencia. Hay cuestiones de pérdidas por robo y contrabando en el tránsito, con inclusión del contrabando de mujeres. Hay preocupaciones de seguridad, especialmente en la situación actual, que no es preciso que el Pakistán recuerde a los Miembros. Las preocupaciones de seguridad están adquiriendo gran importancia e interés. Por tanto, el Pakistán se pregunta cómo concilian las delegaciones la observación de que los países que facilitan el comercio de tránsito someten a la carga de otros países a prescripciones aduaneras engorrosas, o exigen documentación excesiva y comprobaciones materiales, con el hecho de que ya existen esas limitaciones, lo que lleva al Pakistán a remitirse al párrafo 3 del artículo V, en el que se estipula que toda parte contratante podrá exigir que el tráfico en tránsito que pase por su territorio sea declarado en la aduana correspondiente, salvo en caso de inobservancia de las leyes. Así pues, los Miembros tienen una excepción en esta esfera. Se pregunta cómo van a conciliar esta excepción las delegaciones, teniendo en cuenta los asuntos del contrabando, la pérdida por robo y demás. De otro lado, hay países que están sometiendo a la carga de otros países a injustificados requisitos de documentación e inspección. Esto coloca a las delegaciones en una situación en la que debieran llevar a cabo una evaluación muy objetiva de lo que habría que hacer.

1.38 El orador señala que, aunque su delegación está muy agradecida a las tres Secretarías que han facilitado a las delegaciones las notas documentales que les dieron muchos elementos para realizar el trabajo; también le gustaría que esos documentos se complementaran con ejemplos concretos del alcance de los problemas. La mera observación general de que los Miembros tienen esos problemas no justifica realmente la necesidad de modificar el texto vigente, que ya es imperativo en virtud de su redacción muy rigurosa. No obstante, el Pakistán está dispuesto a trabajar muy positiva y constructivamente en cualquier propuesta que se formule, teniendo especialmente en cuenta los problemas que se plantean a los países sin litoral, o los que han mencionado el representante de las Comunidades Europeas y otros. Pero el Pakistán desearía contar con algo más concreto. El orador

concluye destacando que el Pakistán está dispuesto a participar en nuevas discusiones sobre este asunto tan importante.

1.39 El representante del Ecuador subraya que éste es un asunto de importancia para el comercio internacional y en el contexto de la facilitación del comercio. El Ecuador había pedido que se incluyera en el orden del día el punto 5, que se relaciona con los Peajes de Tránsito del Canal de Panamá. Éste es un ejemplo concreto, y el Ecuador quisiera indicar al delegado del Pakistán que ahí podría analizar un tráfico internacional que abarca una gran parte del tráfico desde Europa hacia el Pacífico, y desde la Costa oriental de las Américas hasta la Costa occidental. El Ecuador sólo quiere exponer este aspecto como contribución para comprender mejor estas cuestiones.

1.40 La representante de Colombia considera que todas las intervenciones precedentes contienen ideas importantes e interesantes, y líneas de actuación en esta cuestión tan compleja. A modo de observación preliminar, Colombia quiere destacar dos elementos. El primero relacionado con los vigentes acuerdos regionales sobre libertad de tránsito y el papel que desempeña la infraestructura. Como se declara en el informe de la Secretaría, no hay jurisprudencia relacionada con el artículo V que pueda utilizar Colombia como antecedente para identificar las esferas o aspectos que requieran un análisis para facilitar el comercio mediante la identificación de los problemas que surgen en el tránsito de las mercancías a través de varios países antes de llegar al destino final. En consecuencia, Colombia considera necesario contar con más información sobre las experiencias nacionales o regionales, que se haya obtenido con ocasión de la aplicación de los acuerdos de tránsito. Se trata de acuerdos que llevan en funcionamiento cierto tiempo. La OMA ha iniciado en los países en desarrollo un estudio que, sin duda alguna, proporcionará a las delegaciones valiosa información. Es necesario trabajar coordinadamente a fin de evitar una duplicación de esfuerzos. Como ya han mencionado otras delegaciones, en la OMC no se van a tratar realmente los problemas de la infraestructura. Sin embargo, los Miembros han de elaborar una estrategia para que las delegaciones puedan relacionar esta variable con sus estudios, y disponer de un diagnóstico completo cuando llegue el momento de articular los programas de asistencia técnica y de creación de capacidad.

1.41 La representante de Bolivia expresa la gratitud de su delegación por las propuestas presentadas y, en particular, da las gracias al Embajador del Paraguay. Bolivia está plenamente de acuerdo con su intervención.

1.42 El representante de Lituania manifiesta que su delegación concede gran importancia al tema de la facilitación del comercio y, especialmente, al artículo V, ya que una infraestructura inadecuada y un débil entorno normativo e institucional podrían socavar la eficacia de los sistemas de tránsito. Lituania piensa que no sólo es necesario aclarar y mejorar el artículo V para resolver problemas relacionados con el tránsito que se plantean a algunos países, sino también para promover el comercio propiamente dicho. Explica con mayor detalle las principales razones. En primer lugar, en tanto que país muy dependiente de la exportación de su producción, Lituania tiene un interés directo en los procedimientos de tránsito fluido que faciliten el paso de las exportaciones de Lituania a través de otros países. Su delegación ya expresó en varias ocasiones las preocupaciones de Lituania con respecto a las medidas discriminatorias de un país, que se impusieron a sus mercancías en tránsito, creando un obstáculo real a la continuación del comercio. Lituania piensa que, con unas prescripciones mejoradas del artículo V en lo relativo al tránsito, sería posible evitar esos problemas. En segundo lugar, al ser un país a través del cual se realiza un tránsito voluminoso, Lituania también tiene interés en aclarar los procedimientos, ya que esto la haría más atractiva y predecible para el tránsito de otros países. En tercer lugar, los recientes debates sobre los problemas relacionados con las medidas de tránsito impuestas entre Miembros de la OMC demuestran la importancia y la necesidad real de aclarar ciertas cuestiones relacionadas con el tránsito. Por lo tanto, el delegado de Lituania reitera una vez más el apoyo de su país a las conversaciones para mejorar el artículo V del GATT con arreglo al mandato existente sobre la facilitación del comercio.

1.43 La representante de los Estados Unidos acoge con satisfacción el debate en curso. Tras haber escuchado algunos de los objetivos e inquietudes específicos de los países con particular interés en las cuestiones del tránsito, indica que los Estados Unidos también van a presentar una comunicación sobre el artículo V. Aunque los Estados Unidos aún están estudiando el artículo V y las posibilidades de aclarar y mejorar sus disposiciones, les gustaría dejar claro su interés en el trabajo del CCM sobre la facilitación del comercio, incluida la labor sobre el artículo V del GATT. El trabajo sobre el artículo V del GATT destaca las amplias oportunidades que representa el inicio de las negociaciones sobre la facilitación del comercio. Como ocurrió con los artículos VIII y X del GATT, la labor encaminada a un enfoque de los asuntos comerciales basado en las normas reforzará la estabilidad y la certidumbre en una esfera crucial para algunos Miembros e importante para todos.

1.44 La representante de Nueva Zelandia señala que ha estado dudando en tomar la palabra, ya que Nueva Zelandia no ha tenido muchas oportunidades de reflexionar sobre los documentos. Sus observaciones serán, por tanto, bastante generales. Volviendo sobre el documento de las CE, destaca que en él se recuerda a todas las delegaciones que, en los tres últimos años de labor de la OMC sobre la facilitación del comercio, los Miembros han trabajado intensamente para establecer un conjunto importante de pruebas sobre los beneficios de la facilitación del comercio, y también sobre los problemas que actualmente se plantean a los Miembros en esta esfera. Es éste un recordatorio muy útil del valor del trabajo anterior de los Miembros. Desde la perspectiva de un país como Nueva Zelandia, que no carece de litoral, las cuestiones del artículo V y del tránsito siguen teniendo gran interés e importancia. Nueva Zelandia considera las cuestiones del tránsito muy importantes cuando piensa en la forma de facilitar sus exportaciones. En particular, Nueva Zelandia es consciente de que una serie de países, que se encuentran en proceso de adhesión a la OMC, no tienen litoral o son países para los que resultan muy importantes las cuestiones del tránsito. En varios de los documentos presentados en esta reunión se señala que el artículo V refleja al menos algunos de los principios de la OMC y el GATT.

1.45 Como enfoque general para trabajar sobre la facilitación del comercio, Nueva Zelandia apoya las propuestas e ideas que se han presentado sobre la manera en que los Miembros podrían mejorar los artículos mencionados, mediante la ampliación del campo de aplicación de toda una gama de conceptos y principios básicos del GATT y de la OMC, tales como los que se reflejan en el Acuerdo OTC, para asegurar que las medidas sean menos restrictivas para el comercio. El enfoque consistente en procurar trasponer algunos de esos principios de la OMC a los artículos vigentes ayuda a facilitar a los países una orientación más clara sobre la manera de aplicar y hacer operativos los objetivos fundamentales de dichos artículos. Nueva Zelandia señala que este tipo de enfoque proporciona el espacio de política que necesitan los países para alcanzar sus intereses de seguridad nacional y demás objetivos de supresión de las actividades delictivas. En conclusión, la oradora señala que Nueva Zelandia considera muy importante tener presentes todas las propuestas e ideas expuestas, no sólo en lo que respecta al artículo V sino también en lo que respecta a los artículos VIII y X. Hay un enfoque común subyacente en muchas de esas ideas. Los Miembros deben tratar de trasponer algunos de los principios y conceptos básicos de la OMC, que se han desarrollado desde que se redactaron originalmente esos tres artículos, con el fin de hacerlos más funcionales.

1.46 La representante de Singapur declara que su delegación sólo va a hacer observaciones muy preliminares sobre los documentos. Singapur comparte la opinión de la UNCTAD de que el comercio de tránsito es muy importante en el contexto del comercio internacional actual. Singapur es un país que depende mucho de la exportación y la reexportación. Por tanto, la cuestión del tránsito es importante para él. Singapur opina que el impulso general del tráfico en tránsito es facilitar y ordenar la vía del comercio que pasa a través de un país. Las mercancías en tránsito no van destinadas al país del tránsito; por eso debe haber una facilitación del tráfico en tránsito. Éste es el contexto en el que Singapur apoya firmemente algunas de las medidas específicas que se proponen en las comunicaciones de las CE y el Canadá, como son las relativas a los derechos y cargas; las disposiciones para limitar las prescripciones injustificadas en materia de documentación; la

limitación de las paradas intermedias o sucesivas en el territorio aduanero del tránsito, y también la provisión de los principios de gestión del riesgo, habida cuenta de que con todas esas mercancías no se hace más que pasar simplemente a través de un territorio.

1.47 Recogiendo algunas ideas del Acuerdo Marco de la ASEAN, la oradora hace referencia a los puestos o puntos de control fronterizos comunes para facilitar el comercio de tránsito y asegurar las instalaciones adecuadas en dichos puestos. Tal vez pudiera pensarse en concertar un acuerdo sobre las clases y la cantidad de los vehículos para el transporte de tránsito por carretera. Indica que sólo se trata, como es natural, de modos de transporte relacionados con vehículos de carretera, así como para armonizar la regulación del tráfico por carretera y las prescripciones relativas al permiso para realizar transportes. Gran parte de esta labor ya se está llevando a cabo en diversos acuerdos regionales, y esto es algo que los Miembros también deben examinar. Nueva Zelanda valora las limitaciones y las preocupaciones mencionadas por el Pakistán en tanto experiencia práctica de un país que está dando facilidades para el tránsito. Podría reflexionarse algo sobre el ámbito del tráfico en tránsito, aunque conlleve asuntos como las mercancías peligrosas o sensibles, o incluso asuntos como los de la emigración ilegal, que podría quedar totalmente fuera del ámbito del tráfico en tránsito.

1.48 El representante del Japón agradece a las otras delegaciones que hayan presentado documentos para la reunión. Aunque en esta ocasión el Japón no lo ha hecho, está interesado en esta importante cuestión, en vista del aumento del comercio y el flujo de inversiones, y el fortalecimiento del sistema mundial del comercio. Como ya ha mencionado el Paraguay, el Japón proporciona ayuda financiera para las reuniones que se celebran en las Naciones Unidas sobre el tránsito que concierne a los países en desarrollo y a los que carecen de litoral, que están presididas por el Embajador japonés en las Naciones Unidas. El Japón está dispuesto a participar en las negociaciones sobre facilitación del comercio, con inclusión de los asuntos relativos al tránsito. También está considerando la posibilidad de apoyar la Conferencia Ministerial de las Naciones Unidas sobre esta materia, que se celebrará el próximo verano. Su delegación confía en que diversas iniciativas, incluidas las reuniones de la OMC y de las Naciones Unidas, ayudarán a mejorar la situación.

1.49 El representante de Chile manifiesta que no quiere perder esta oportunidad para hacer unas breves observaciones sobre los documentos que se han distribuido. Chile tiene algo que decir con respecto al informe de la Secretaría sobre el ámbito y la aplicación del artículo V. En relación con la parte del informe que hace mención de un debate entre Chile y la Comunidad Europea, sugiere que se modifique la redacción del documento ya que no refleja realmente la postura de Chile. La versión en español del documento da la falsa impresión de que las declaraciones corresponden a la Secretaría en vez de a las Comunidades Europeas.

1.50 En segundo lugar, Chile está de acuerdo con la evaluación de las CE y el Canadá en lo que respecta a los nuevos medios de transporte, como los oleoductos, las conducciones de agua por tubería y similares. A juicio de Chile, el artículo V también concierne al transporte aéreo. Se han dicho muchas cosas sobre los países sin litoral y sus problemas, como ha expresado el delegado del Pakistán. Chile ha tenido problemas de tránsito y obstáculos similares en aeropuertos extranjeros.

1.51 En respuesta a una petición de aclaración sobre el primer punto del informe de la Secretaría, el orador se remite a una referencia que figura en la página 9 y que, en opinión de Chile, da la impresión de que lo que allí se manifiesta es una declaración de la Secretaría y no de las Comunidades Europeas, señalando que sólo se trata de una cuestión de escasa importancia.

1.52 El Presidente observa que no es necesaria, por consiguiente, una aclaración de la Secretaría.

1.53 La representante de la India señala que se han mencionado una serie de cuestiones que merecen un examen pormenorizado. Por lo tanto, no sería apropiado comentarlas en este momento, pues su delegación necesitaría más tiempo para analizar los diversos elementos que se han destacado.

Sin embargo, son pertinentes algunas observaciones generales. La India reconoce los beneficios de la simplificación y modernización de los procedimientos comerciales para ayudar a promover el comercio transfronterizo. Con este propósito, la India se dedica de manera autónoma a la modernización de sus procedimientos aduaneros y está comprometida en ampliar la cooperación a otros países y hacer concesiones en materia de tránsito que son, de hecho, concesiones muy superiores a las que se exigen en los protocolos internacionales sobre los países sin litoral. Señala que, al ojear los documentos, se quedó sorprendida con algunas de las observaciones que figuran en la comunicación de la UNCTAD y que quisiera destacar. La primera está relacionada con el aspecto de los problemas infraestructurales que se plantean a los países en desarrollo, y con las reformas que se necesitarían para modernizar y armonizar los sistemas de regulación institucional y de gestión que, en la presente fase de desarrollo, exceden de la capacidad de esos países. Piensa que éstos son algunos de los aspectos en los que deberían centrarse las delegaciones antes de que los Miembros pasen a aclarar o mejorar el artículo V del GATT que, a juicio de su delegación, tiene imperatividad suficiente, puesto que ya hace alusión a la no discriminación y demás principios. El artículo V está prestando buenos servicios a los Miembros. La India cuenta con una serie de acuerdos bilaterales que parecen funcionar bien.

1.54 La India también ha tomado nota de que la OMA está comprometida en esta tarea y la está llevando a cabo mediante el examen de cada país por separado, que es una medida muy útil y de gran ayuda. Considera que debe estimularse esta labor emprendida por la OMA. Añade que, al tiempo que la OMA trabaja en esta esfera, también podría analizar, en el contexto del artículo V, las diferentes prescripciones en materia de seguridad y los diferentes modos de transporte. En cuanto a los diferentes modos de transporte, la India quisiera mencionar, por ejemplo, que el transporte de contenedores por ferrocarril podría ser, probablemente, más seguro que el transporte por carretera. La OMA podría identificar esas esferas, así como los diferentes tipos de mercancías.

1.55 En cuanto a otras cuestiones relacionadas con el artículo V, la oradora señala que, desde la perspectiva de los países en desarrollo, el hecho de que estos países se enfrentan a una serie de retos, como salvaguardar las rentas aduaneras y reducir las incidencias de los ingresos ilegales, va unido a una carencia básica de recursos y a la debilidad infraestructural, que es también una desventaja importante. Por consiguiente, a los países en desarrollo les resultará muy difícil tener determinadas normas vinculantes en esta esfera. Las delegaciones han realizado un intenso estudio y es necesario proseguir con los análisis en esta esfera concreta. Comentando el documento de las CE, la oradora señala que éstas han mencionado la evaluación del riesgo, cosa que la India considera difícil hacer cuando los países tienen prescripciones arancelarias sustancialmente diferentes que plantean dificultades diferentes a los organismos que se encargan de la observancia en la frontera. Así pues, la India está convencida de que debe dejarse a los Miembros que apliquen de forma autónoma las medidas de facilitación del comercio, como las que mencionan los artículos V, VIII y X, con arreglo a las necesidades y requisitos que ellos consideren. Añade que, en materia de facilitación del comercio, no puede por menos que señalar la existencia de otras esferas que podrán contribuir tanto, si no más, a la causa de la facilitación del comercio. A este respecto, menciona la clase de problemas sobre la aplicación que afrontan algunos países, como la India, en la esfera de la facilitación del comercio, y el hecho de que los Miembros aún no han conseguido finalizar el Programa de Trabajo sobre las Normas de Origen, que constituyen aspectos muy importantes de la facilitación del comercio. Se trata de otras cuestiones que la India quiere presentar a la consideración de los Miembros. La India desearía volver sobre las propuestas específicas que se planteen en la presente reunión en una fecha posterior.

1.56 La representante de Suiza da las gracias a las tres Secretarías por sus documentos de gran utilidad, así como a las delegaciones de las CE, el Canadá y Corea por sus contribuciones. Manifiesta que la cuestión del tránsito es muy interesante y compleja, ya que atañe a la libertad de tránsito de mercancías, a los medios de transporte y a los conductores. El reto consistirá en abordar estas tres cuestiones. Por el momento, Suiza no tiene respuesta sobre la manera de hacerlo. No ha tenido tiempo para presentar una comunicación sobre el artículo V, pero procurará hacerlo muy pronto.

1.57 El representante de Malasia subraya que ésta es la primera vez que su delegación, al igual que otras, examina los documentos mencionados, y por eso no puede sacar conclusiones o hacer un análisis en estos momentos. Como en el caso de otras delegaciones, Malasia quisiera reservarse el derecho a volver sobre los documentos, aunque ahora va a formular algunas observaciones de carácter general. Malasia comparte el criterio del Pakistán en cuanto a que el artículo V, en su formulación actual, es un artículo bastante terminante. Contiene un gran número de prescripciones obligatorias, y Malasia piensa que se adecua a la situación actual, habida cuenta de la naturaleza imperativa de esos artículos. Reflexionando sobre la razón de que haya habido muy pocos problemas con la aplicación del artículo V, el representante de Malasia aduce que el artículo V, en su forma actual, tiene fuerza suficiente para disuadir a los países de hacer cosas que no se ajusten a dicho artículo. Malasia piensa que éste es un aspecto importante que resaltar.

1.58 El asunto de las mercancías en tránsito no es tan sencillo como parece. Cuando se considera la situación de un producto que proviene de un puerto y ha de llevarse a otro destino a través de un país, se suscita la cuestión de la seguridad, que es una cuestión importante hoy día, y también la del fraude, que puede producirse a lo largo del trayecto. Está incluso la cuestión de la evasión fiscal cuando no se ha atendido al aspecto de la seguridad. Por consiguiente, Malasia piensa que, al tratar el asunto de las mercancías en tránsito, los Miembros han de considerarlo desde la perspectiva más amplia de las dificultades aduaneras. Comentando la observación de Singapur sobre la cooperación regional en la ASEAN y en otras partes, señala que ésa podría ser una manera de hacer más eficiente el tránsito de las mercancías. No obstante, Malasia no cree que sea necesario modificar el artículo V en estos momentos. Cree que tiene la fuerza suficiente para dar respuesta a las diversas dificultades que se han planteado en los documentos presentados.

1.59 Por último, como cuestión a aclarar, pide al representante de las CE que explique el apartado B de la página 5 de su comunicación, en el que se afirma que debe establecerse alguna interrelación o algún entendimiento entre el artículo V y lo que se está haciendo en el ámbito general de los servicios. Se sentiría agradecido si el delegado de las CE pudiera facilitar más explicaciones sobre la razón de haber suscitado esta cuestión.

1.60 El representante de las Comunidades Europeas señala que, a su juicio, incluso las delegaciones mencionadas, que han facilitado informes, pueden también hacer observaciones y preguntas sobre las comunicaciones de otros y, con este ánimo, él quiere tomar la palabra para formular una serie de comentarios y respuestas sobre las observaciones y comunicaciones de gran utilidad que han hecho otras delegaciones. Además, quiere también reaccionar a algunos de los comentarios sobre el documento de las CE.

1.61 En cuanto a las propuestas formuladas por el Canadá y Corea, el orador indica que las Comunidades comparten en gran medida esas sugerencias. El propio pensamiento de las CE va en la misma dirección. Observa que el documento del Canadá se centra casi exclusivamente en las cuestiones aduaneras relacionadas con el tránsito, expresando la opinión de que el artículo V no se refiere exclusivamente a asuntos aduaneros. Las Comunidades estarían interesadas en saber por qué vías, de haberlas, prevé el Canadá abordar las prescripciones no aduaneras en materia de reglamentación aplicables a las mercancías en tránsito. Con respecto a la comunicación de Corea, el orador señala que en ella se insiste en la armonización internacional de la documentación relativa a los datos y las normas. Las CE estarían interesadas en una mayor aclaración sobre el grado de realidad que tiene la armonización de los procedimientos de tránsito en el nivel internacional. Refiriéndose al documento de la UNCTAD, destaca sus conclusiones en lo tocante a la dificultad de aplicar una solución única para todas las regiones del mundo, indiferentemente del nivel del desarrollo. Las CE piensan que las delegaciones han de prestar más atención a la cuestión de la viabilidad de la armonización internacional en esta esfera, en contraposición al uso de las normas y reglas internacionales adaptadas a las específicas circunstancias regionales. En este aspecto, las Comunidades están interesadas en la reacción de Corea o de otras delegaciones.

1.62 Pasando a algunas de las observaciones que han formulado otras delegaciones, el representante de las CE comenta que la intervención del Paraguay ha sido sumamente interesante. Las Comunidades esperan con interés la comunicación del propio Paraguay sobre esta cuestión. El Paraguay se ha referido a la labor que están haciendo las Comunidades con los países ACP en materia de asistencia para desarrollar pasillos y regímenes para el tránsito regional y subregional. Las CE tienen interés en saber en qué medida podría preverse algo similar en el contexto del MERCOSUR. Las Comunidades están dispuestas a seguir debatiéndolo bilateralmente pero, desde el primer momento, merece la pena señalar que las CE acaban de iniciar un programa importante de cooperación técnica con el MERCOSUR en materia aduanera, que tiene un importante componente relacionado con el tránsito. En segundo lugar, en las negociaciones interregionales del Acuerdo de Libre Comercio con el MERCOSUR, las CE propondrán un capítulo sobre facilitación del comercio y procedimientos de tránsito, encaminado a fomentar una mayor integración regional en la esfera del MERCOSUR. Es ésta una esfera en la que las CE están muy comprometidas a trabajar junto con el Paraguay y los demás países del MERCOSUR.

1.63 Comentando la intervención del Pakistán, el representante de las CE expresa su interés por las observaciones expuestas. Siempre es útil contar con un análisis de colegas que tienen experiencia directa en asuntos de política aduanera. Tanto el Pakistán como Malasia han cuestionado la necesidad de hacer algo con respecto al artículo V, manifestando que ya es imperativo. Es cierto; el artículo es imperativo en las esferas que abarca. Las Comunidades no están sugiriendo que le falte el carácter imperativo. Lo que las Comunidades piensan que le falta es lo siguiente: a) Especificidad para saber cómo hacer realmente aplicables esas disposiciones imperativas. El hecho de que las disposiciones de la OMC sean imperativas no constituye, en modo alguno, un obstáculo para intentar dotarlas de mayor eficacia, hacerlas más funcionales y crear orientaciones para su debida aplicación. Se trata de una cuestión legítima que se plantea, por ejemplo, en la labor que se lleva a cabo en la OMC con respecto a la aplicación o al trato especial y diferenciado. Las CE señalan que hay problemas verdaderos suscitados a lo largo de los dos últimos años, no sólo por las Comunidades sino por algunos países en desarrollo, y también por agentes económicos que tienen experiencia práctica en los problemas. b) La insuficiencia del artículo V debido a una serie de elementos ausentes, a los que se ha referido Nueva Zelanda en su intervención. El orador indica que el artículo V carece de contenido en lo que concierne a la transparencia. Además, está ausente el concepto de proporcionalidad. Las Comunidades piensan que hay razones para tratar de hacer operativos determinados artículos del GATT en lo que respecta a la transparencia y la proporcionalidad, al igual que todas las delegaciones han considerado útil dotar de mayor especificidad a disposiciones de los Acuerdos sobre OTC y MSF. De otro lado, las Comunidades son plenamente conscientes de la necesidad de mantener unos niveles adecuados de control y de seguridad, como subrayó el Pakistán. Ésta es también la razón por la que las CE destacan en su documento, por una parte, la necesidad de una relación complementaria entre la facilitación del comercio y la recompensa por el cumplimiento y, por otra, la mejora de los controles. No es que haya una compensación entre las dos, sino que los métodos modernos de facilitación permiten aplicar mejores controles y más seguridad.

1.64 En cuanto al documento de la OMA, el representante de las CE manifiesta que ha encontrado en él dos argumentaciones importantes. En primer lugar, la necesidad de una voluntad política de los Miembros para introducir mejoras en las normas y prescripciones sobre el tránsito. En segundo lugar, las Comunidades se sienten muy compenetradas con la manera en que la OMA ha articulado su posible relación con la OMC en esta esfera de la facilitación del comercio y el artículo V del GATT, con la OMC como organización que establece el marco y la OMA como organización que podría facilitar, proporcionar y desarrollar procedimientos y normas pormenorizados de orientación o los parámetros para el marco más amplio de la OMC. Éste es un modelo que se ha considerado razonablemente satisfactorio en esferas como la valoración en aduana. En lo que respecta al informe de la UNCTAD, que el representante de las CE ha encontrado muy interesante, convincente y bien argumentado, manifiesta que ha detectado hincapié en dos elementos complementarios. Uno es la necesidad de las mejoras en infraestructura. Aquí, el documento de la UNCTAD destaca, muy

acertadamente y en términos claros, que es preciso prestar más atención a la ayuda al desarrollo y conceder mayores niveles de ella a fin de crear la infraestructura del tránsito y el transporte, y que es necesario un mayor flujo de inversiones privadas. Las Comunidades están plenamente de acuerdo y piensan que todos los Miembros han de prestar seria atención a esta cuestión. En segundo lugar, el documento de la UNCTAD hace referencia a la importancia que tiene establecer un "marco regulador favorable", que es donde la OMC tiene que desempeñar una función más específica. Si los Miembros quieren alentar la creación de ese marco regulador favorable, una manera de hacerlo es establecer un marco en la OMC. La OMC no es por sí misma el órgano de ejecución de las ayudas, pero podría promover mayores flujos de ayuda al desarrollo y de inversión privada si existiesen normas más claras, compromisos para orientar a los Miembros sobre lo que ha de hacerse para traducir en la práctica el artículo V. Es muy importante dar más previsibilidad y garantías al sector privado, que va a ser la principal fuente de inversiones futuras. Por estas razones, las CE consideran muy interesante el documento de la UNCTAD. Es también muy útil para identificar la necesidad de adaptar las soluciones al nivel regional.

1.65 Uno de los aspectos que las CE han recogido en ese documento y que apoyan plenamente es la necesidad de mantener consultas sistemáticas y regulares entre el sector privado afectado, los operadores y las autoridades reguladoras. En este contexto, el representante de las CE recuerda que una de las propuestas de las CE sobre la manera de mejorar el artículo X consistía en incluir disposiciones que asegurasen que en el proceso del desarrollo de las reglamentaciones aduaneras y las reglamentaciones conexas las autoridades publicarían sistemáticamente sus propuestas por adelantado, y las consultarían con los operadores efectivos para encontrar soluciones que beneficiasen a todos. Las CE acogen con mucho agrado las ideas expuestas en los documentos de la OMA y de la UNCTAD. Los debates han demostrado que es realmente necesario hallar la manera acertada de organizar en lo sucesivo los debates sobre esta cuestión. Está claro que se trata de una esfera complicada, que sobrepasa el marco aduanero y el alcance y ámbito competencial de la OMC en tanto que institución. Las delegaciones tendrán que pensar cómo podría organizar los debates en el futuro el CCM para identificar y desarrollar mejor la manera de reforzar la contribución de la OMC. En realidad, es cuestión de lograr una mayor coherencia entre el papel que desempeña la OMC y el que desempeñan los otros organismos regionales. El orador manifiesta que, por el momento, su delegación no tiene propuestas que formular sobre la cuestión, pero es algo que debe considerarse atentamente para que los Miembros puedan identificar con claridad qué es lo que está al alcance de la OMC y cómo se relacionaría con la intervención de las demás organizaciones.

1.66 El representante de Corea manifiesta que su delegación se siente muy complacida por compartir los criterios sobre la importancia que tiene el tráfico en tránsito para contribuir a la facilitación del comercio. La intención de Corea al presentar esta propuesta por escrito es añadir un elemento básico para mejorar la facilitación del comercio por medio del artículo V del GATT. Si bien destaca todos los factores que han de incluirse para su examen durante el proceso de estos debates, Corea hace mucho hincapié en el primer elemento que concierne a la cooperación. La cooperación es uno de los factores más importantes, porque no supone sólo una contribución para los países en desarrollo sino también para todos los procedimientos que entraña el comercio. Corea tiene una opinión ligeramente diferente de la que expone la delegación de la India, la de que ante ciertas carencias de recursos para la infraestructura esas operaciones deben llevarse a cabo con carácter voluntario. Y difiere ligeramente porque la cooperación mencionada es un factor muy importante y, en este sentido, conlleva un tipo de armonización cuando, por ejemplo, por medio de la notificación se comparte la información, o la simplificación, o la normalización o la transparencia. También es un factor importante la armonización de las políticas de tránsito, y Corea está añadiendo alguna idea; en este sentido, uno de los factores más importantes a considerar en los futuros procedimientos de la negociación es la manera de llevar a cabo la cooperación y el grado en que hemos de cooperar en estas esferas. Corea piensa que no hay una coordinación concreta o muy vinculante de las políticas de tránsito, pero los Miembros han de mantener o considerar el grado de la cooperación que deben asumir, con un género de normas mínimas coactivas, no voluntarias, para esa cooperación.

1.67 En respuesta a las preguntas formuladas por las Comunidades Europeas, la representante del Canadá señala que la propuesta canadiense se había centrado, en cierta medida, en el aspecto de los procedimientos aduaneros del citado artículo porque el Canadá observó que existe una vinculación entre ese artículo y los demás que las delegaciones han estado debatiendo, como los artículos VIII y X del GATT. Hay muchas vinculaciones en todos los aspectos. En la parte restante del documento canadiense se destaca la necesidad de promover los acuerdos internacionales, con inclusión de las reglamentaciones aduaneras que rigen para las mercancías en tránsito. El Canadá no sólo se refiere a los medios de transporte utilizados para llevar las mercancías sino también a las mercancías que transitan a través de varios países en esos medios de transporte. Además, el Canadá quisiera consolidar las vigentes disposiciones del artículo VIII del GATT y apoya el empleo de los instrumentos internacionales relacionados con el tránsito y el tránsito aduanero. Finalmente, la delegación canadiense también desea que se posibilite una extensión del trato nacional a las mercancías en tránsito.

1.68 El representante de Malasia recuerda a la delegación de las CE que había planteado una cuestión al final de su intervención sobre la relación entre el artículo V y el AGCS. El primer párrafo del apartado b del artículo 5 indicaría en su primera frase los problemas específicos relacionados con la denegación del tránsito a los agentes de transporte no nacionales, que han mencionado los Miembros. Malasia no quiere que los Miembros abandonen la sala pensando que el artículo V obliga realmente a los países a permitir automáticamente la actividad de los agentes de transporte no nacionales en virtud de sus disposiciones. Cuando se han asumido compromisos específicos sobre el transporte en el marco del AGCS, los operadores no nacionales, dependiendo de los compromisos específicos y las limitaciones, tendrán que actuar con arreglo a las limitaciones establecidas en la lista de compromisos. Por tanto, Malasia se pregunta por qué las CE han sacado este tema y por qué han mencionado que podría someterse al examen del Consejo del Comercio de Servicios. Malasia necesita alguna aclaración al respecto.

1.69 El representante de las Comunidades Europeas declara que lo que su delegación quiere es destacar la cuestión de si existe una contradicción inherente entre la libertad de tránsito, garantizada a los vehículos y los barcos en el texto del artículo V, y el hecho de que, a menos que los Miembros hayan contraído en el marco del AGCS compromisos específicos en el sector del transporte, el derecho de entrada en un país no asiste a los proveedores de transporte que no sean nacionales. Se trata, sencillamente, de una cuestión sobre la cual las Comunidades quisieran tener alguna aclaración institucional o jurídica. Tal vez el AGCS haya pasado por alto o, en cierto modo, dejado sin efecto un elemento de la liberalización de los servicios de transporte previsto en el artículo V del GATT. No obstante, las CE no están, en modo alguno, sosteniendo que los Miembros deben incrementar sus compromisos en el marco del AGCS por la puerta trasera del artículo V del GATT. Por supuesto que no es ésa la intención, pero la delegación de las CE se interroga sobre la articulación entre el artículo V del GATT, que dispone la libertad de tránsito no sólo para las mercancías sino también para las empresas que transportan las mercancías, y el hecho de que esa libertad no existe necesariamente en el marco del AGCS.

1.70 El Presidente invita a los responsables a formular observaciones sobre los artículos VIII y X.

1.71 La representante de Colombia presenta la propuesta de su país sobre el artículo VIII (documento G/C/W/425) y dice que en el proceso de globalización de la economía es incuestionable que los procedimientos relacionados con las operaciones de comercio exterior han adquirido mayor importancia en vista de los mayores flujos del comercio mundial; las operaciones de comercio de un país influyen en las transacciones de comercio de otros y, en cierto modo, esto puede afectar a los resultados de los interlocutores comerciales. El gran número de prescripciones y procedimientos administrativos podría afectar a la posición competitiva y convertirse en un medio para practicar la discriminación comercial y el proteccionismo. En el marco del sistema multilateral de comercio, el progreso y la disciplina en la política comercial y en la transparencia se hacen patentes en la

legislación nacional de Colombia, pero sigue habiendo una amplia zona gris en la racionalización de la forma en que se utilizan algunas prescripciones y procedimientos administrativos. Se siguen tratando como un asunto de política autónoma, y por eso Colombia concede considerable importancia al artículo VIII, dentro de las materias propuestas en la Declaración de Doha sobre facilitación del comercio. Es pertinente e importante que se adopten normas internacionales que garanticen la simplificación, la previsibilidad, la transparencia, la no discriminación y el apoyo al comercio exterior. En Colombia son conscientes de las limitaciones de recursos materiales y humanos que existen en sus administraciones comercial y aduanera, y reiteran la importancia de contar con una adecuada asistencia técnica. El elemento de la progresividad es fundamental para avanzar y, en opinión de Colombia, deben establecerse prioridades a mediano y a largo plazo. Entre las prioridades a plazo mediano es importante tener programas que hagan más automáticos los procedimientos, y habrá que aceptar los convenios de la OMA, el Convenio de Estambul, el Convenio de Bruselas y otros que incluyen mecanismos para la adopción gradual de compromisos, elementos selectivos en la inclusión de los reglamentos y la posibilidad de formular reservas. Para el plazo mediano, la oradora también apoya la instalación de un mecanismo de ventanilla única en frontera, con un soporte informático eficiente para abreviar las formalidades aduaneras y reducir los costos del despacho de las mercancías a la entrada o la salida. Es necesario contar con asistencia técnica y creación de capacidad.

1.72 La representante respalda las declaraciones de otros Miembros que subrayaron la importancia de la introducción de mejoras en el artículo VIII del GATT, particularmente en su párrafo 1 c). El propósito principal debe ser la concertación de un acuerdo multilateral sobre la interpretación y la aplicación del artículo VIII del GATT para garantizar la conformidad con los objetivos establecidos desde 1947 y que se refieren a la reducción de la complejidad de las formalidades de la importación y la exportación, y a la simplificación de las prescripciones y procedimientos para importar y exportar mercancías. Aconseja que se establezca un programa de trabajo que comprenda actividades como la elaboración de un glosario de términos utilizados en el artículo VIII, un inventario de las medidas adoptadas por los Miembros en virtud del artículo VIII del GATT, y en particular un inventario de los documentos y procedimientos utilizados en las operaciones de comercio exterior y de los derechos que se aplican en todos esos casos. También sugiere que se lleve a cabo un análisis de la relación existente entre las disposiciones y compromisos que figuran en el artículo VIII del GATT y en los Acuerdos multilaterales de la OMC. Además, el Programa de Trabajo comprendería un examen de las normas, internacionalmente acordadas, sobre la simplificación de la documentación y los procedimientos. Se deberá tener presente la información de que disponen los países sobre sus experiencias en la simplificación de los procedimientos. En el Programa de Trabajo deberá también considerarse un proyecto de base amplia para la asistencia técnica y la creación de capacidad en los países en desarrollo, que recoja las particulares necesidades de cada país. Por último, propone que la información de que disponen los países y las organizaciones internacionales se considere en relación con la experiencia que se ha conseguido a través de la sistematización aduanera relacionada con la transmisión electrónica de datos. Todas estas actividades ofrecerían la oportunidad de recibir información para la preparación de un acuerdo sobre la interpretación y la aplicación del artículo VIII, con los elementos siguientes: definiciones; principios generales; disposiciones específicas sobre los derechos y las cargas; prescripciones en materia de documentación e información requerida en los procedimientos de importación y exportación; procedimientos aduaneros relacionados con las importaciones y las exportaciones; normas mínimas internacionales sobre los procedimientos de facilitación compartidas por los Miembros de la OMC y, por último, un capítulo dedicado al trato especial y diferenciado.

1.73 El representante de las Comunidades Europeas recibe con agrado la comunicación de Colombia y comparte la mayor parte de las ideas expuestas en su documento. Es esencial la relación entre el trabajo de la OMC sobre las disposiciones y los esfuerzos de asistencia técnica que se llevan a cabo paralelamente. El orador está interesado por los elementos del Programa de Trabajo propuesto por la delegación colombiana. Algunos de esos elementos deberán considerarse con más detalle,

entre este momento y Cancún. Hay otros elementos que quedarían para la fase posterior a Cancún, y elementos (como la propuesta de examinar las normas internacionales sobre documentación) que, probablemente, se tratarán fuera de la OMC, en los organismos internacionales pertinentes, pero a los que podría dar cierto impulso la OMC.

1.74 El representante del Paraguay dice que las medidas de racionalización adoptadas por los países, y la reducción de los derechos recaudados en las operaciones aduaneras, no serán satisfactorias si no se llevan a cabo junto con la identificación y la supresión de los procedimientos y prescripciones innecesarios. La OMC debe abolir la documentación y los trámites burocráticos excesivos y hacer más automáticos los procedimientos, utilizar tecnología de la información de manera más eficiente, e incrementar la transparencia. El orador aboga por el establecimiento del principio de la ventanilla única en los puntos de control fronterizos y en el proceso de la integración regional en el MERCOSUR; el Paraguay tiene cierta experiencia en esta esfera.

1.75 La representante de los Estados Unidos recibe con agrado el informe de Colombia sobre el artículo VIII y se propone comentarlo en una reunión posterior.

1.76 La Secretaría, respondiendo a una pregunta de Tailandia en la que pide cierta información, dice que en lo relativo a "los demás derechos e impuestos" los Miembros facilitan la información en las listas arancelarias. La base de datos de las listas arancelarias consolidadas de la OMC es amplia y accesible. La oradora hace mención del documento TN/MA/S/4 en la que figura información sobre los perfiles arancelarios de los Miembros, con inclusión de "los demás derechos e impuestos". Aunque el representante de Tailandia también solicita una comparación, no se dispone de información más específica sobre la motivación de por qué los Miembros han decidido introducir los mencionados derechos o impuestos.

1.77 La representante de la OCDE hace una declaración sobre el avance del trabajo de su organización sobre los artículos VIII y X, centrándose en la elaboración de los instrumentos analíticos que pueda utilizar cada uno de los países para evaluar sus propios costos y beneficios derivados de la introducción de medidas de facilitación del comercio. La OCDE ha observado los procesos de regulación en los países Miembros y ha ampliado este análisis a países que no son miembros de la OCDE con el fin de obtener algunos conocimientos de los enfoques nacionales y asegurar que la reglamentación nacional propicia la apertura de los mercados y el respeto a los principios de la OMC. En este contexto, el Comité de Comercio de la OCDE emprendió la realización de un estudio comparativo entre las propuestas que se han presentado en el CCM con relación a los artículos X, VIII y, ahora, el V, y las conclusiones que se han sacado de nuestro anterior trabajo sobre los enfoques que los países aplican a la reglamentación. En cuanto a las posibles maneras de aplicar el artículo X, el Comité de Comercio de la OCDE examinó unos 40 países, miembros y no miembros de la OCDE, y comprobó que muchas de las propuestas se han aplicado de diversas maneras, tanto dentro como fuera del marco de la OCDE. En paralelo con este trabajo, en el Comité de Comercio de la OCDE se prosigue otro trabajo sobre un modelo para evaluar los costos y los beneficios de las posibles medidas de facilitación del comercio.

1.78 El representante del Pakistán da las gracias a la representante de la OCDE por su exposición y por el esquema del informe que ha prometido presentar para la próxima reunión. Se pregunta si sería posible que la secretaría de la OCDE distribuyera los documentos antes de la reunión, de manera que las delegaciones puedan haberlo examinado ya cuando asistan. La próxima reunión abarcará los tres artículos del programa básico, y se facilitaría la preparación de los Miembros si pudieran beneficiarse de la gran labor que ha realizado en esta esfera la secretaría de la OCDE.

1.79 La representante de la OCDE responde que podría disponerse del análisis del artículo X en unas dos semanas. Por el momento, el documento se encuentra en fase de aprobación interna. Una vez finalizado el procedimiento de la aprobación, enviará el documento a la Secretaría. Los otros dos

documentos deben estar acabados para el 6 de noviembre, y entonces podrían enviarse a los Miembros.

1.80 El Presidente aclara que los documentos de la OCDE estarán a disposición de los Miembros, pero no se distribuirán como documentos del CCM. Se supone que son documentos para información de las delegaciones.

1.81 La representante de Singapur señala que, como ya mencionó el representante del Pakistán, y de conformidad con el Programa de Trabajo, la próxima reunión servirá de foro para un debate general sobre los tres artículos del GATT y sobre los otros dos puntos del orden del día, relativos a las necesidades y las prioridades de la asistencia técnica. Singapur desea sugerir a la Secretaría que prepare una especie de compilación de todas las diversas propuestas que se han presentado, para que las delegaciones puedan utilizarla en su labor. Ya se han formulado bastantes propuestas, y aún habrá más. Como se hizo anteriormente, cuando la Secretaría elaboró una especie de compilación de todas las propuestas sobre facilitación del comercio formuladas antes de Doha, Singapur piensa que ese tipo de compilación podría servir a los Miembros para ver en qué aspectos están más claras las cosas y para ayudarles a identificar sus necesidades y prioridades. Debe ser un instrumento que sirva de apoyo en los debates. La oradora concluye expresando su esperanza de que todas las delegaciones acepten esta idea.

1.82 La representante de la Secretaría dice que si lo que se solicita es compilar todas las propuestas que se han hecho hasta ahora, supondría pedir una compilación de medidas sugeridas en relación con los artículos V, VIII y X del GATT ya que no ha habido ninguna comunicación de los Miembros sobre las necesidades y prioridades de la facilitación del comercio, y las únicas comunicaciones relacionadas con la asistencia técnica y la creación de capacidad consisten en los esquemas de los actuales programas en esa esfera de tres países donantes, sin presentar propuestas específicas. Por consiguiente, la Secretaría quisiera aclarar si lo que pide Singapur es una compilación de las propuestas de los Miembros con relación a los artículos V, VIII y X, o si se trata de algo más.

1.83 La representante de Singapur responde que en lo que su delegación está pensando es, esencialmente, en una compilación de las propuestas relativas a los tres artículos del GATT, pero como en el Programa de Trabajo se requería que en la última reunión se abordaran los tres puntos del orden del día, Singapur está abierto a las sugerencias de las demás delegaciones sobre este asunto. No obstante, tal vez no haya tiempo suficiente para que la Secretaría prepare también un documento sobre la asistencia técnica antes de la reunión de diciembre. Así pues, puede que las delegaciones quieran centrarse, por ahora, en los tres artículos del GATT.

1.84 La representante de la Secretaría informa a los Miembros de que se va a preparar, en el curso de 2002, un informe sobre el conjunto de las labores del CCM sobre facilitación del comercio, y que se presentará al Consejo General en diciembre. Este informe no sólo abarcará las propuestas y debates relativos a los tres artículos del GATT; abordará también los otros dos puntos del orden del día, con inclusión de los asuntos sobre los que no se han recibido comunicaciones de los Miembros. Por tanto, la representante se pregunta si podría interpretarse la petición de Singapur como una petición relativa a las propuestas sobre los artículos V, VIII y X del GATT, y solicita una aclaración definitiva de esta cuestión.

1.85 La representante de Singapur manifiesta que su delegación desearía una compilación de los tres artículos.

1.86 La representante de Colombia apoya la idea adelantada por Singapur. Para los Miembros sería muy útil una compilación de las propuestas sobre los tres artículos ya que ayudará a comprender la cuestión, que reviste la mayor importancia para Colombia. La compilación mencionada ayudará a las autoridades de Colombia a comprender mejor el alcance y el ámbito de la labor multilateral que se

está llevando a cabo sobre este asunto. La compilación también será bien acogida como un medio para encontrar la manera mejor y más didáctica de analizar el asunto; por eso se recibirá con el mayor agrado dicho documento. La Secretaría podría utilizar un formato comparativo. Las ideas de la Secretaría tendrán la mejor acogida. A Colombia le gustaría que se pudiera disponer de este documento, no para en el momento de la próxima reunión sino antes, de manera que se pudiese estudiar en las capitales. Hay información suficiente para que la Secretaría prepare algún tipo de compilación que podría ser muy útil, en particular para los países en desarrollo. En lo que respecta a los informes para el Consejo General, Colombia manifiesta cierta preocupación, porque esos informes, en general, suelen ser más bien específicos y no siempre aportan a los gobiernos el substrato que necesitan para dar una opinión. Si se recabase más información y hubiera tiempo suficiente, también sería interesante conseguir algo sobre el programa relativo a la asistencia técnica.

1.87 La representante de los Estados Unidos da las gracias al Presidente por haber facilitado una lista de algunas de las cuestiones que los Miembros han debatido en la sesión en curso. Desea reiterar que, en lo que respecta al artículo V, los Estados Unidos esperan continuar el debate en la próxima reunión, en la que formularán otras observaciones.

1.88 En respuesta a las peticiones de Singapur y Colombia, la Secretaría está de acuerdo en distribuir una compilación de las propuestas formuladas con respecto a los tres artículos.

1.89 El Presidente hace un resumen señalando que algunas delegaciones han presentado diversas propuestas sobre la manera en que podría aclararse y mejorarse el artículo V. Algunas de esas delegaciones han señalado una serie de problemas que encuentran en relación con el tránsito, especialmente en el caso de los países sin litoral, como son las diferentes políticas aduaneras, formalidades y procedimientos que se practican, o las prescripciones excesivas y sin normalizar en materia de documentación. También se ha hecho referencia a la insuficiente cooperación entre las autoridades competentes, así como a la no aplicación de los instrumentos regionales e internacionales en materia de tránsito. Otro problema que se destaca es la insuficiencia o la carencia de capacidades e infraestructuras que inhiben la participación eficaz de algunos Miembros en el comercio internacional.

1.90 Al poner de relieve estos problemas, algunas de las delegaciones también formularon propuestas para abordarlos. Entre las medidas sugeridas figura la promoción de una mayor cooperación entre las autoridades competentes, el uso de los instrumentos internacionales relacionados con el tránsito y la simplificación y normalización de las prescripciones en materia de documentación y de formalidades aduaneras. También se formuló una propuesta para asegurar la no discriminación entre los modos de transporte, los transportistas individuales y los tipos de expedición. Se hizo asimismo la sugerencia de establecer una diferencia según haya o no transbordo. Además, se hicieron propuestas para utilizar cartas de garantía y para aplicar métodos de evaluación del riesgo que permitan un despacho de las mercancías más rápido. Algunas delegaciones indicaron la necesidad de aclarar algunos de los términos del artículo V para reforzar la transparencia en lo que respecta a los derechos e impuestos.

1.91 En cuanto a la aplicación de esas propuestas, se expresaron diferentes opiniones sobre la conveniencia y la viabilidad de las normas vinculantes. Algunos de los Miembros subrayan la importancia y los beneficios de tales normas, en tanto que otros ponen en duda la necesidad de más normas vinculantes, indicando los numerosos problemas de aplicación que afrontan especialmente los países en desarrollo, son la escasa infraestructura, la falta de recursos y la necesidad de salvaguardar los ingresos aduaneros. Algunos Miembros expresaron su preferencia por que las medidas para la facilitación del comercio se adopten autónomamente. También se hizo referencia a la necesidad de conciliar la libertad de tránsito y las preocupaciones suscitadas por la seguridad. Todas las delegaciones coinciden en cuanto a la necesidad de un trato especial y diferenciado, y de asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera.

1.92 En lo relativo al artículo VIII, Colombia presentó una propuesta adicional, en la que se han señalado una serie de prioridades a plazo medio y plazo largo, así como un programa de trabajo específico para abordar varios problemas que se plantean en la esfera de los derechos y las formalidades relacionados con la importación y la exportación, a fin de reforzar la simplificación, la previsibilidad, la transparencia y la no discriminación. Asimismo, se hizo referencia a la importancia que tienen la asistencia técnica y la creación de capacidad.

1.93 El orador concluye señalando que los Miembros han mantenido un debate útil y constructivo sobre este punto del orden del día.

1.94 El Consejo toma nota de las declaraciones.

II. NECESIDADES Y PRIORIDADES DE LOS MIEMBROS, EN PARTICULAR DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO Y MENOS ADELANTADOS, EN MATERIA DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO (G/C/W/393)

2.1 El Presidente recuerda que el párrafo 27 de la Declaración Ministerial de Doha designa al CCM para identificar las necesidades y prioridades de los Miembros, en particular los que son países menos adelantados, en materia de facilitación del comercio. Como han señalado muchas delegaciones en reuniones anteriores, esta identificación guarda estrecha relación con los demás elementos del mandato de Doha sobre la facilitación del comercio, es decir, con el examen y la posible aclaración y mejora de los artículos V, VIII y X del GATT, y con la prestación de una adecuada asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad. Además, la identificación de las necesidades y prioridades de los Miembros en materia de facilitación del comercio podría facilitar también el debate sobre la asistencia técnica y la creación de capacidad. En la última reunión, los Miembros hicieron repetidas referencias a la recepción de información de las delegaciones sobre esta cuestión, especialmente de los países en desarrollo y menos adelantados, al objeto de hacer avanzar las deliberaciones. Varias delegaciones indicaron que sus capitales están trabajando en la identificación de sus necesidades y prioridades, y que esperaban encontrarse en posición de compartir sus resultados con las demás delegaciones en la presente reunión. Para impulsar las deliberaciones de las delegaciones sobre esta materia, y para facilitar la preparación de los correspondientes informes sobre la experiencia nacional o la evaluación de las necesidades, la Secretaría ha preparado un compendio sobre la información que ya está disponible, tal como solicitaron los Miembros (documento G/C/W/393).

2.2 El representante del Paraguay dice que la Hidrovía Paraguay Paraná sólo comprende los ríos Paraguay y Paraná, pero no el Río de la Plata, que consiste en el tramo final de un brazo de mar y tendrá que incorporarse al régimen de la hidrovía en algún punto, a falta del cual el sistema sólo conducirá hasta la salida al mar sin atravesar el propio mar. El objetivo principal del Tratado de la hidrovía es convertir una hidrovía natural en un sistema permanente de transporte fluvial, navegable en todo tiempo y con una profundidad constante de 10 pies. Determinados aspectos del dragado del río para lograr la deseada profundidad han suscitado las críticas de especialistas en medio ambiente, con el resultado de que ahora las obras se encuentran detenidas, en parte por temor a causar daños ambientales en el Brasil. La Hidrovía Paraguay Paraná es también la columna vertebral del proyecto de integración económica regional MERCOSUR. Los productos podrán entrar y salir, en particular los productos agropecuarios muy voluminosos que no sean de gran valor, pues el transporte por agua es más barato que el transporte terrestre. Otro proyecto, uno de los más importantes, es la vía de comunicación interoceánica a través del territorio del Paraguay, que permitirá y hará más fácil para el comercio del Paraguay alcanzar el Pacífico, y desde el Pacífico pasar hacia el Oriente. El Paraguay está intentando encontrar la forma de mejorar todas las comunicaciones, ya que la desventaja de ser un país sin litoral ha de transformarse en una ventaja que le convierta en el corazón de Sudamérica. Los bancos de ámbito regional y mundial deben mostrar más comprensión para desarrollar el proyecto de mejora de la infraestructura, que es de vital importancia para los países carentes de litoral. Esas

facilidades deben producir el efecto de acabar con la desventaja que supone ser un país sin litoral, y ayudar al Paraguay a servir de lugar de tránsito, de manera que las mercancías que provengan del Atlántico puedan llegar hasta el Pacífico. El Paraguay quisiera poder continuar el diálogo con los países con los que está tratando esos asuntos y también recibir la cooperación técnica y la ayuda para formación que precisa.

2.3 El representante del Pakistán dice que su delegación ha expresado el deseo de compartir sus experiencias nacionales y de identificar sus necesidades y prioridades, de acuerdo con lo dispuesto en el mandato de Doha. Su capital sigue comprometida en este proceso, que requiere numerosas reuniones interministeriales para elaborar un documento coherente, lo cual indica las numerosas medidas de facilitación del comercio que la administración del Pakistán ha adoptado a lo largo de la pasada década. En lo que respecta a alguna de las mencionadas medidas, la administración del Pakistán ha dado un importante paso mediante la supresión del puesto de Director del Control de las Oficinas de Importación y Exportación, y con la concesión de licencias de importación, que es una gran medida de facilitación del comercio. El Pakistán ha suprimido prescripciones en materia de registro de las exportaciones; ha instalado una ventanilla única para las operaciones en los puertos y una terminal para las exportaciones que, cuando es necesario, funcionan las 24 horas del día. Se han introducido procedimientos administrativos que reducen o suprimen el contacto directo de los funcionarios de la administración con las empresas del sector privado o con su clientela. El Pakistán ha emprendido un programa de informatización y ha establecido sitios Web con el fin de difundir la mayor información posible sobre las cuestiones arancelarias o las reglamentaciones administrativas relativas a las importaciones y a las exportaciones, en beneficio de los importadores y los exportadores residentes o pakistaníes y los del exterior. Dichas medidas son ilustrativas de la experiencia nacional del Pakistán en lo que respecta a la facilitación del comercio. Habida cuenta del número de las experiencias nacionales documentadas por varios Miembros, los documentos de los simposios y seminarios que se han celebrado, y las comunicaciones de otras organizaciones internacionales, el orador quiere saber en qué dirección concreta está avanzando el CCM. ¿Cómo va a enfocar el CCM sus actividades relacionadas con los objetivos del mandato de Doha en lo concerniente a la identificación de las necesidades y prioridades con respecto a la asistencia técnica y la creación de capacidad? No cree que tenga mucho sentido mantener una actividad inacabable para identificar las necesidades y establecer su prioridad.

2.4 El Presidente dice que la identificación de las necesidades de los países en desarrollo, y la acción de compartir las experiencias nacionales se llevan a cabo para extraer enseñanzas de esas experiencias y para saber qué clase de dificultades tienen algunos países; por ejemplo, con relación al cumplimiento de las obligaciones exigidas en el contexto del mencionado ejercicio de facilitación del comercio. El CCM debe proceder a la identificación de las necesidades y las prioridades en lo que respecta a los tres artículos. Una vez debatidas a fondo las tres disposiciones, y una vez que se sepa lo que debe hacerse, el Consejo podría considerar la asistencia técnica y la creación de capacidad que se necesitan. A modo de ejemplo, el orador indica que, si hubiera necesidad de reforzar un artículo o incluso incorporar nuevas normas, es preciso saber lo que debe hacerse con respecto a la asistencia técnica y la creación de capacidad. El CCM podría tratar de extraer enseñanzas de los países que han pasado por esta experiencia en la esfera de la facilitación del comercio y de los proyectos que introducen, así como de las dificultades a las que se enfrentan en las primeras etapas.

2.5 El representante del Brasil dice que en la Quinta Conferencia Ministerial de Cancún los Ministros darán orientaciones adicionales sobre la manera de proceder. El mandato, hasta Cancún, consta de tres elementos: el primero es el examen y la debida aclaración y mejora de los artículos V, VIII y X, actividad que sigue en curso; el segundo es esta cuestión de la identificación de las necesidades y prioridades de los Miembros, en particular de los países en desarrollo y los países menos adelantados. Esto no se agota en la asistencia técnica y la respuesta que se dé a la cuestión de la identificación de las necesidades y prioridades de todos los Miembros. El orador propone que los Miembros identifiquen todas las cuestiones que, a su juicio, precisen de actuaciones que puedan

coadyuvar a la facilitación del comercio. Y el último elemento es la propia asistencia técnica, de manera que si hay consenso en cuanto a la adopción de nuevas obligaciones, uno de los elementos habría de ser un examen de cuáles serían las prescripciones en materia de asistencia técnica, para asegurar que todos los Miembros se encuentran en posición de asumir esos compromisos. Pero los Miembros deben también tomar en consideración la asistencia técnica para cumplir las obligaciones vigentes, no sólo a la luz de los futuros compromisos.

2.6 El representante de las Comunidades Europeas coincide con el enfoque adoptado por el Brasil y señala que, en cuanto se refiere al Pakistán, el acento se pone en determinadas cuestiones de seguridad que conlleva el tránsito, que es una prioridad para dicho país. La India ha puntualizado que es bueno fomentar la evaluación del riesgo, pero ha de hacerse de manera que se tenga en cuenta la situación del comercio del país y la existencia de decenas de miles de pequeños comerciantes. Cuando se considera esta cuestión en relación con alguna posible elaboración normativa en el futuro, las necesidades y prioridades no se refieren tan sólo a la asistencia técnica para aplicar una norma sino también a la flexibilidad para tener en cuenta circunstancias específicas. Desde un principio, el problema ha sido que el CCM ha recogido expresiones de la Declaración de Doha y las ha convertido en tres puntos diferentes del orden del día, aunque el tiempo ha demostrado que no era ésa la manera más satisfactoria de organizar el debate.

2.7 La representante de los Estados Unidos está de acuerdo en que parece haber diferentes elementos pero, de hecho, han de ir unidos: la identificación de las prioridades y las necesidades resultará más fácil, y se reducirán sus márgenes, a medida que los Miembros se ocupen de aclarar los distintos artículos del GATT. Los Estados Unidos están preparando una comunicación sobre las posibles maneras de abordar los diversos retos y oportunidades que se presentan a los países en desarrollo al iniciarse las negociaciones sobre la facilitación del comercio, al tiempo que prosigue sus consultas informales con varios países en desarrollo.

2.8 El Presidente recuerda que algunos de los Miembros han anunciado que presentarán comunicaciones sobre esta materia. En la última reunión, varias delegaciones indicaron que sus capitales se ocuparían de esta cuestión y que entregarían la información al Consejo para someterla a debate. El orador expresa su esperanza de que esos países puedan entregar algunas comunicaciones para la próxima reunión, ya que así se facilitarían mucho las deliberaciones de los Miembros y se centrarían los debates.

2.9 El representante de Malasia señala que, desde la perspectiva de su delegación, tal vez exista alguna relación con las posibles normas que pudieran surgir al final del día, pero ésta sigue siendo una cuestión pendiente. La consideración de las necesidades y prioridades de la facilitación del comercio es una cuestión que podría considerarse independiente. Hace ya muchos años que se vienen celebrando debates sobre la facilitación del comercio y, al examinar el documento de la Secretaría (G/C/W/393), puede verse que las necesidades y las prioridades existen, al margen de una posible actividad normativa. El simposio sobre la facilitación del comercio, por ejemplo, enumeró una serie de necesidades sin debatir siquiera si podrían dictarse normas en la esfera de la facilitación del comercio. Las necesidades y las prioridades han de considerarse con independencia de las posibles normas que puedan dictarse. El orador se pregunta si hay un enfoque secuencial sobre esta materia. Malasia comparte la opinión del Brasil en cuanto a que, en la fase actual, se podría considerar dónde está la norma y ver qué clase de necesidades y prioridades concernirán a los Miembros. En algún momento, los Miembros llegarán a una etapa en la que sea necesario hacer algo, basándose en las necesidades y prioridades que hayan señalado muchos de los países.

2.10 El representante del Pakistán dice que en este ejercicio no falta el rigor intelectual, pero pregunta cuáles son los objetivos que se tienen en cuenta. ¿Está el CCM identificando las necesidades y prioridades comerciales de los Miembros sólo con respecto a los tres artículos que son objeto de examen y aclaración, o podría ir más allá de los tres artículos? En segundo lugar, el Brasil ha dejado

claro que el ejercicio concierne a todos los Miembros y no sólo a los países en desarrollo. ¿Por qué razón los Miembros o bien se confinan en determinados elementos o bien enfocan cuestiones demasiado amplias, como el desarrollo estructural, esto es, la construcción de redes de telecomunicaciones o de carreteras?

2.11 El Presidente expresa la esperanza de que el Consejo recibirá algunas de las anunciadas comunicaciones de los Miembros para la próxima reunión. Señala que, en general, los debates han sido concretos. Para comienzos del próximo año, los Miembros tendrán que delimitar más los elementos en los que quieren centrarse. Con independencia de si debe o no haber normas vinculantes, los Miembros deben centrarse en lo que hay que hacer con respecto a los tres artículos. El mandato dice que hay que aclarar y mejorar, de manera que son los propios Miembros quienes tendrán que decidir, en última instancia, si existe consenso o, de no ser así, acordar otra manera de proceder sobre determinados elementos.

2.12 El representante del Brasil cita la conclusión del programa de armonización de las normas de origen como una prioridad para su país. Se trata de un acuerdo adoptado por la Ronda Uruguay, que declara en su preámbulo que se propone facilitar el flujo del comercio y, aun así, los Miembros llevan años de retraso.

2.13 La representante de la India dice que, según interpreta el mandato de Doha, el proceso del estudio proseguirá hasta Cancún con el propósito de analizar y llegar a alguna identificación de las necesidades y prioridades, sin limitarse tan sólo a los artículos V, VIII y X. Su delegación tiene otras prioridades, entre ellas la valoración en aduana, que guarda relación directa con la facilitación del comercio y las normas de origen. La aplicación de los artículos V, VIII y X, en su formulación actual, está funcionando bastante bien.

2.14 La representante de los Estados Unidos dice que el CCM podría centrarse en su labor con más eficacia si procura compartir las experiencias sobre los problemas concretos que plantea la circulación, la autorización de entrada y el despacho de las mercancías. Compartir esas experiencias podría proporcionar enseñanzas que facilitarán a los Miembros la identificación de sus prioridades y necesidades en esta esfera, con inclusión de la asistencia técnica.

2.15 El representante de la UNCTAD recuerda a los delegados que su organización está preparando una reunión de expertos sobre la facilitación del comercio para los días 25, 26 y 27 de noviembre, en Ginebra, en la que se examinarán los problemas de las actuales medidas en materia de facilitación del comercio y las posibilidades que ofrecen para su aplicación por los países en desarrollo. Los expertos podrían examinar las cuestiones relacionadas con la aplicación de la facilitación del comercio, así como el asunto de la dimensión de la facilitación del comercio en lo concerniente al desarrollo.

2.16 El Consejo toma nota de las declaraciones.

III. FACILITACIÓN DEL COMERCIO: ASISTENCIA TÉCNICA Y CREACIÓN DE CAPACIDAD (G/C/W/378 Y G/C/W/380)

3.1 El Presidente declara que, según lo acordado, los Miembros procederán a abordar el último tema del orden del día relacionado con la facilitación del comercio, que trata de la asistencia técnica y la creación de capacidad. Recuerda que los Ministros se comprometieron en Doha a "asegurar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad adecuados" en la esfera de la facilitación del comercio. En los debates anteriores los Miembros han destacado la importancia que otorgan a esta materia. La práctica totalidad de los países en desarrollo han puesto de manifiesto la necesidad de recibir la mencionada asistencia y algunos de ellos han destacado las numerosas dificultades con que se encuentran en su empeño por facilitar el comercio. Algunas delegaciones han informado y puesto

al día a los Miembros acerca de las actividades de asistencia técnica y creación de capacidad que están llevando a cabo, y otras han anunciado la preparación de informaciones similares, de modo que los Miembros puedan tener una visión general de los tipos de asistencia de que se dispone ahora, y que facilite una mejor coordinación entre los diversos proveedores de esa asistencia. Informa de que un Miembro, el Japón, ha preparado una comunicación escrita sobre sus actividades relacionadas con la facilitación del comercio y la asistencia técnica, que se incorpora en el documento G/C/W/420, e invita a la delegación japonesa a presentar su informe.

3.2 El representante del Japón comunica que la comunicación constituye su contribución documental a los debates del CCM sobre este tema del orden del día. El documento se inspira en los presentados previamente por Nueva Zelandia y el Canadá en anteriores reuniones del CCM, y tiene por finalidad apoyar los debates en curso sobre la facilitación del comercio en el CCM. El orador indica que el documento contiene una lista de programas de asistencia técnica relacionada con el comercio para el ejercicio fiscal de 2000 a 2001. El documento japonés sólo contiene los programas de asistencia técnica realizados por las aduanas japonesas, lo cual no significa que se proponga limitar o ampliar el alcance de la labor de facilitación del comercio de la OMC. En el documento se copia, sin más, el formato de los dos documentos precedentes de Nueva Zelandia y el Canadá. Los programas japoneses de cooperación técnica se centran principalmente en los países de la ASEAN y los de Asia y el Pacífico, pero abarcan asimismo otras regiones y países; en años recientes, se han dirigido especialmente a países africanos. La concepción y la aplicación de esos programas de asistencia técnica se han hecho, por lo general, en cooperación con los países receptores y otras instituciones de expertos, como la OMA en los asuntos aduaneros, con los que el Japón coopera estrechamente. Con sujeción a restricciones presupuestarias, el Japón está dispuesto a seguir facilitando asistencia técnica en este campo.

3.3 Como ya expuso en las dos reuniones anteriores, el Japón ha examinado la posibilidad de celebrar, en 2003, un seminario conjunto entre la OMC y el Organismo de Cooperación Internacional del Japón sobre facilitación del comercio. En esa ocasión, el Japón también quiere introducir la decisión del Foro de Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (APEC) para mantener, el próximo mes de febrero, reuniones sobre política comercial, y también la decisión del APEC de realizar un programa de asistencia técnica, que podría consistir en un seminario de dos días, a celebrar en el próximo mes de junio. Las dos reuniones estarán abiertas únicamente a los miembros del APEC. Basándose en la experiencia del Japón, la delegación japonesa quisiera destacar la importancia que tiene establecer normas de la OMC en el campo de la facilitación del comercio, a fin de proporcionar una asistencia técnica eficaz y funcional. Con ello se crearían metas transparentes y universales para la provisión de cooperación técnica y para estimular la voluntad política de seguir mejorando los procedimientos comerciales. El Japón acoge con agrado todos los comentarios sobre las políticas japonesas de cooperación técnica y todas las respuestas de los países en desarrollo.

3.4 El Presidente señala que los Miembros también han sido informados por la Secretaría sobre sus actividades de asistencia en la esfera de la facilitación del comercio y acerca de las experiencias obtenidas en el curso de su ejecución. La Secretaría también informó a los Miembros sobre la situación de su actual actividad de planificación en lo concerniente al Plan de Asistencia Técnica para 2003. Varios Miembros han expresado su interés en el seguimiento de estas informaciones y el Sr. Sergio Delgado, de la División de Cooperación Técnica, facilitó a los Miembros una breve actualización de las actuaciones en la esfera de las actividades de asistencia técnica de la OMC que se llevaron a cabo desde la última vez que se informó.

3.5 El representante de la Secretaría señala que no es tarea fácil informar a los Miembros sobre la amplia gama de las actividades en curso. En estas informaciones iniciales, desea referirse a dos puntos principales y, a continuación, estará dispuesto a responder a las preguntas. La primera cuestión es la preparación del Plan de Asistencia Técnica de la OMC para 2003, con algunas referencias a la manera en que se están disponiendo las actividades de facilitación del comercio. El

segundo punto se refiere a la base de datos del Programa de Doha para el Desarrollo sobre las actividades de asistencia técnica relacionada con el comercio y las de creación de capacidad.

3.6 Volviendo sobre el Plan de Asistencia Técnica para 2003, el representante comunica a los Miembros que después de sus últimas informaciones de julio, cuando la Secretaría estaba preocupada por no haber recibido suficientes solicitudes de asistencia técnica y, en consecuencia, había instado a los Miembros a presentarlas, la Secretaría se vio inundada de solicitudes. Para 2003, se recibieron solicitudes de asistencia técnica de 118 Miembros y Observadores, con un total de más de 1.000 peticiones específicas, bien para actividades concretas o para un apoyo de carácter general. De las actividades llevadas a cabo anteriormente y de la experiencia obtenida en 2002, queda claro que el número máximo de las actividades que puede asumir en un año la Secretaría de la OMC se sitúa en torno a las 400. Con esta perspectiva, los Miembros deben percatarse y comprender el dilema, el problema y el reto que se plantean a la Secretaría tras haber recibido más de 1.000 solicitudes específicas de asistencia técnica. La Secretaría ha procedido a establecer contacto con cada una de las delegaciones que presentaron solicitudes, tanto de los Miembros como de los Observadores, y a entablar consultas con ellos, bien con las delegaciones en Ginebra o, en el caso de los Miembros no residentes, mediante comunicación telefónica o por correo electrónico. La Secretaría ha llegado a la conclusión de que el principio que debe guiar sus actividades es el de una programación basada en prioridades. Y son los Miembros quienes se las han de indicar a la Secretaría; éste ha sido el tema principal de las consultas entabladas con los Miembros y los Observadores por conducto de las unidades regionales de la División de Cooperación Técnica. En esas consultas la Secretaría ha procurado conocer por los propios Miembros sus prioridades para las actividades de cooperación técnica. Cuando el número de las solicitudes nacionales sobre determinada materia ha superado la capacidad de suministro de la Secretaría, esas solicitudes nacionales se han agrupado en actividades regionales, en la medida posible.

3.7 Las actividades que se enumerarán en el Plan de Asistencia Técnica se centran específicamente en las necesidades, preferencias y prioridades que se han identificado, en el establecimiento de asociaciones y en la constitución de alianzas estratégicas con otros organismos, donantes bilaterales y proveedores de ayuda. Se trasladarán a otros donantes aquellas solicitudes que la Secretaría no pueda atender por falta de medios. De conformidad con el mandato impartido por la Declaración Ministerial de Doha, la Secretaría ha procurado establecer asociaciones y alianzas estratégicas, y está celebrando consultas a fondo con donantes bilaterales, organizaciones internacionales, bancos regionales de desarrollo, las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas, y con la OCDE. Estas organizaciones y entidades tienen mucha experiencia y tal vez puedan hacerse cargo de algunas de las solicitudes que la Secretaría no puede atender. Por supuesto, la Secretaría seguirá de cerca este proceso e informará a los Miembros acerca de la respuesta que den esos donantes bilaterales y las demás organizaciones o instituciones regionales e internacionales. En lo que respecta a la facilitación del comercio, sólo un escaso porcentaje de esas más de 1.000 solicitudes guardaban relación con la facilitación del comercio y, cuando la Secretaría pidió que se identificasen las prioridades, ese pequeño número se redujo considerablemente. Ante la necesidad de indicar la clase y las prioridades y de razonar sus peticiones, los Miembros, por lo general, han dado la preferencia a actividades distintas de las de la facilitación del comercio.

3.8 Casi todas las solicitudes de cooperación técnica se han formulado para actividades nacionales; teniendo en cuenta su número y el deseo de la Secretaría de dar cobertura al mayor número de países, se ha pensado que las actividades regionales constituirán la forma de proceder más eficaz. El Plan de Asistencia Técnica para 2003 aún se está ultimando en la Secretaría y se presentará a los Miembros a finales del mes, en el Comité de Comercio y Desarrollo. Se llevará a cabo una serie de actividades en la esfera de la facilitación del comercio en África, Asia, América Latina y en la región del Caribe, así como una serie de actividades sobre el conjunto de los asuntos de Singapur, ya que así lo ha solicitado explícitamente un número considerable de las delegaciones. Al tratar el conjunto de los asuntos de Singapur, sería deseable considerar esas actividades más como un diálogo

sobre políticas que como una acción de formación. La Secretaría también se propone cooperar con otras organizaciones y participar en algunas de las actividades técnicas que organizan. Además, se incrementará el número de los cursos y cursillos de política comercial, los programas de formación avanzada sobre el Programa de Doha para el Desarrollo para funcionarios superiores de los gobiernos, y otras actividades similares en las que se tratará sobre la facilitación del comercio. Además, muchas de las actividades dedicadas a la valoración en aduana también están relacionadas con la facilitación del comercio, aun cuando se haya decidido no hacer referencia concreta a la facilitación del comercio en el título de esas actividades.

3.9 En lo que respecta a la base de datos del Programa de Doha para el Desarrollo, como ya se ha informado a los Miembros anteriormente, la Secretaría ha formado una asociación estratégica con la OCDE para establecer la base de datos del Programa de Doha para el Desarrollo para la asistencia técnica relacionada con el comercio y la creación de capacidad. En el curso del primer semestre se han celebrado varias reuniones con la secretaría de la OCDE y con los principales países donantes que han pedido la creación de la base de datos. Tal como acordaron los organismos, los bancos regionales, la OCDE y los Miembros, los objetivos de la base de datos son los siguientes: i) la transparencia de la asistencia técnica relacionada con el comercio que se preste; ii) el intercambio y puesta en común de la información; iii) la minimización y evitación de las duplicaciones, cuando sea posible; iv) la estimación detallada de los avances logrados en la aplicación de los mandatos de Doha en materia de asistencia técnica y creación de capacidad; v) la coordinación y la coherencia en las actividades que estén llevando a cabo todas las organizaciones; vi) el cumplimiento de los objetivos del informe que se ha encargado al Director General que facilite a los Ministros en la Quinta Conferencia Ministerial, según se indica en el párrafo 41 de la Declaración Ministerial de Doha. En diciembre se proporcionará al Consejo General un informe provisional. Por último, vii) la gestión coordinada de las necesidades de asistencia técnica relacionada con el comercio. Se había pedido a los Miembros que indicasen, para el 31 de julio de 2002, sus actividades de asistencia técnica; la respuesta ha sido muy satisfactoria y, aunque algunas organizaciones aún no han respondido, la Secretaría ya cuenta con una masa crítica de datos con los que se está trabajando. Los datos se recopilan, se comprueban y después se introducen en la base de datos. El servidor de la base de datos se encuentra en la OMC. En este contexto, el orador señala con agradecimiento que el Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID) del Reino Unido ha suministrado una financiación considerable para este proyecto. El 10 de diciembre de 2002 se presentará al Consejo General un informe conjunto de la OMC y la OCDE sobre la base de datos. El Director General de la OMC y el Secretario General de la OCDE redactarán una nota introductoria sobre la base de datos para el Consejo General.

3.10 El Presidente recuerda que, en la última reunión, también se hizo mención de las actividades de asistencia técnica y creación de capacidad que emprendieron las organizaciones internacionales. A este respecto, informa a las delegaciones de que se ha recibido una comunicación de la Organización Mundial de Aduanas y se han facilitado copias. Esta comunicación está relacionada con los instrumentos para la creación de capacidad. Invita al representante de la OMA a que presente la comunicación de su organización.

3.11 El representante de la OMA informa de que el compendio se preparó para dar respuesta a muchas preguntas informales que había recibido la OMA de numerosos delegados de la OMC con ocasión de las anteriores reuniones del CCM. En cuanto a los antecedentes del compendio, informa de que en junio, en una sesión del Consejo en la que se encontraban reunidos los directores generales de 161 administraciones de los Miembros e intentaban identificar las prioridades para el próximo año, señalaron dos prioridades: la seguridad y la facilitación de la cadena de suministro en el comercio; otra prioridad fue la forma de dar respuesta a la Declaración de Doha, con inclusión de la facilitación del comercio, insistiendo especialmente en la creación de capacidad. En la Declaración de Doha ya se pide un enfoque coherente entre las organizaciones internacionales. La OMA considera que la

creación de capacidad es una esfera muy importante, pero incumbe a los Miembros identificar sus propias necesidades y prioridades.

3.12 El Consejo de la OMA ha instado a sus miembros, 161 administraciones de aduanas en total, a establecer en cada uno de sus países la coordinación necesaria con los Ministerios de Comercio y de Relaciones Exteriores para facilitar que los negociadores con sede en Ginebra estén bien informados sobre sus necesidades de creación de capacidad. Con el fin de ayudar a las aduanas que son miembro de la OMA a identificar sus necesidades y a presentarlas ante sus dirigentes políticos nacionales, el Consejo ha dado a la secretaría de la OMA instrucciones para que establezca un grupo de alto nivel de representantes de las aduanas que desarrolle una estrategia de creación de capacidad aduanera. La semana pasada se celebró una primera reunión del grupo de alto nivel, invitándose a los representantes de otras partes interesadas, entre ellas la Secretaría de la OMC, el Banco Mundial y los comerciantes, para iniciar los debates con miras a elaborar un instrumento de creación de capacidad aduanera y presentarlo antes de la próxima Conferencia Ministerial de la OMC, en Cancún. El primer paso en la labor de la OMA al respecto es, naturalmente, la elaboración de un inventario de los instrumentos existentes en la OMA para la creación de capacidad.

3.13 El orador explica que el compendio abarca tres elementos: en primer lugar, los instrumentos de la OMA; en segundo lugar, un foro para la cooperación internacional y el intercambio de experiencia. A este respecto, insiste en que los países están invitados a enfocarlo como asunto propio, aprendiendo de las experiencias de sus equivalentes e identificando su manera de avanzar para aplicarlas a su propia actividad de creación de capacidad. El tercer elemento es la asistencia técnica y para la formación, en estrecha colaboración con las administraciones nacionales, pues la OMA suele confiar a éstas la designación de especialistas.

3.14 El orador destaca que en el primer día de la reunión en curso los debates han demostrado claramente que la creación de capacidad trasciende de la formación y la asistencia técnica. La OMA considera necesaria una amplia reforma general de las aduanas para aplicar todos los Acuerdos de la OMC relacionados con las aduanas. Para ello se necesitarán cuantiosos recursos y la OMA, por sí sola, no podría atender todas las necesidades de creación de capacidad. Por eso es indispensable un enfoque coherente por parte de los donantes, los beneficiarios, las instituciones rectoras, como el Banco Mundial, y las organizaciones internacionales, como la OMC y la UNCTAD. La OMA confía en que la labor de la OMC en materia de facilitación del comercio asegurará la voluntad política y el apoyo de las partes interesadas, incluidas las comerciales, que redundará en un reajuste de los recursos para las aduanas, que no son el único factor sino un factor importante de la facilitación del comercio.

3.15 Por último, alude a la cuestión de la forma de avanzar de la OMA y señala que, como parte de la labor indicada, la OMA llevará a cabo un estudio para identificar las tendencias y las pautas nacionales, regionales y mundiales en lo referente a las necesidades de creación de capacidad de nuestros Miembros. Expresa su esperanza de que ese ejercicio les permita desarrollar un instrumento de mayor alcance que complementará el compendio presentado ahora.

3.16 El representante del Brasil subraya que no es sorprendente que los Miembros consideren la cuestión de la asistencia técnica y la creación de capacidad como una de las prioridades principales en su actuación. Es ésta una postura que los Miembros han reafirmado constantemente en el CCM, en gran medida sobre la base del seminario celebrado el año pasado, en el que quedó claramente indicado que muchos de los problemas que se plantean a numerosos países para facilitar el movimiento de mercancías podrían superarse con un esfuerzo generalizado en materia de asistencia técnica. Algunos estudios de casos que se presentaron en esa ocasión han demostrado que por medio de asistencia técnica podrían conseguirse resultados tangibles y concretos. Da las gracias al Japón por presentar la información sobre la asistencia que ha prestado. El documento japonés es muy completo y demuestra un compromiso para conceder asistencia técnica. Está en sintonía con comunicaciones anteriores de los Miembros. También expresa a la Secretaría su reconocimiento por la información que facilitó

sobre lo que se ha hecho y se va a hacer en la esfera de la asistencia técnica. Además, hace extensivo su agradecimiento al representante de la OMA por su información sobre las actividades emprendidas en el foro mencionado.

3.17 Es importante recordar los debates preparatorios sobre facilitación del comercio, anteriores a Doha. Había una disposición muy clara a abordar la cuestión de la facilitación del comercio por dos vías entrelazadas y paralelas. Una sobre la propia cuestión y la otra sobre la asistencia técnica. Era clara la postura de que había que asegurar la asistencia para que todos y cada uno de los Miembros pudieran aplicar todo acuerdo alcanzado en este campo. Es necesario considerar el asunto desde dos niveles distintos. En el primer nivel se trata de dar un paso atrás y contemplar la experiencia del pasado. La Ronda Uruguay ha originado un conjunto muy amplio de compromisos para todos los Miembros, y el gran número de dificultades que muchos países en desarrollo siguen experimentando en la aplicación de esos acuerdos revela claramente la necesidad de mejorar la asistencia técnica. El Brasil toma nota de que el papel que desempeña la Secretaría a este respecto se limita esencialmente a explicar los Acuerdos a los Miembros, destacando lo que implican los compromisos y lo que los Miembros han de hacer en el ámbito interno para dar efecto práctico a esos Acuerdos. El hecho de que siete años después de la Ronda Uruguay haya que seguir dando a los Miembros explicaciones sobre lo que han firmado constituye, básicamente, un fracaso del proceso de negociación. Es importante tenerlo en cuenta y procurar que no se repita esa situación. Los Miembros han de ser plenamente conscientes de lo que negocian y firman. Los Miembros han de considerar la manera de tratar esta cuestión en lo sucesivo.

3.18 A juicio del Brasil, en los artículos V, VIII y X no hay defectos estructurales, y su delegación no considera que haya una necesidad apremiante de modificarlos. Por tanto, el Brasil estará más predispuesto a actuar sobre la base de tratar de establecer algunas directrices o prácticas idóneas que no sean vinculantes en estas esferas. Algunos Miembros creen que se pueden mejorar o reforzar más esas disciplinas. En opinión del Brasil, corresponde a las delegaciones que ofrecen propuestas específicas a este respecto presentar indicaciones concretas de la asistencia técnica que se concederá para permitir la aplicación de las nuevas disciplinas mencionadas. Ha de haber una indicación sobre la forma de adoptar en esas esferas las normas de los países desarrollados con un presupuesto de país en desarrollo. Al hacerlo, se podría evitar el problema actual de que, siete años después de la adopción de un Acuerdo, haya Miembros que siguen teniendo dificultades para comprender y para aplicar sus compromisos. Hasta ahora, han sido escasas las propuestas específicas sobre la asistencia técnica. Ha habido referencias generales a la necesidad de proporcionar asistencia técnica pero, hasta el momento, los países en desarrollo no han visto nada concreto en lo que respecta al tipo de asistencia técnica que se va a facilitar, en aplicación de las propuestas específicas que se han formulado.

3.19 El Presidente agradece la intervención de la delegación brasileña y señala que ha aportado un sólido marco para los debates sobre este punto, y algunas indicaciones sobre la manera en que deben enfocarse las prescripciones en materia de asistencia técnica. Señala que la intervención del Brasil debería suscitar algunas deliberaciones.

3.20 El representante de Cuba da las gracias a las delegaciones del Canadá, Nueva Zelandia y el Japón por sus contribuciones. También acoge con agrado las actividades que están emprendiendo la OMA, la UNCTAD y la OMC en esta esfera. La delegación cubana destaca la importancia fundamental que tienen la asistencia técnica y la creación de capacidad como parte integral del proceso de examen estipulado en la Declaración de Doha. Al mismo tiempo, son también elementos de la dimensión del desarrollo del sistema multilateral de comercio, como queda reflejado en la propia Declaración de Doha. En este contexto, el representante cubano resalta algunos de los elementos incluidos en el documento que presentó la secretaria de la UNCTAD, los cuales indican que las solicitudes de asistencia técnica no son algo nuevo y que, en la década de 1990, los compromisos para ayudar a los países en desarrollo mediante la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) disminuyeron

drásticamente en más del 50 por ciento con respecto a la década anterior. Esto significa que, a menos que se invierta la tendencia, será imposible satisfacer las necesidades de los países en desarrollo y cumplir plenamente los compromisos de Doha. Además, si bien Cuba reconoce, y aprecia sobremedida, que muchas de las propuestas de los países desarrollados conllevan el reconocimiento de la necesidad de tener en cuenta las preocupaciones de los países en desarrollo, es necesario abordar el asunto con más concreción y fijar unas propuestas que conduzcan a una asistencia técnica y una creación de capacidad más eficaces, como son la propuesta de crear una infraestructura más apropiada en los países en desarrollo con el fin de establecer redes de transporte, de manera que esos países estén mejor equipados para asumir las obligaciones relativas a los compromisos adicionales y puedan contribuir realmente al fortalecimiento del sistema multilateral de comercio. Finalmente, Cuba considera que la necesidad de fomentar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera debe ir acompañada de un ejercicio de examen y mejora de la facilitación del comercio. Cuba expresa su complacencia por declaración del Vicesecretario General de la OMA de que su organización está preparada para avanzar más en materia de creación de capacidad y para ayudar a poner realmente en práctica esa asistencia.

3.21 La representante de Filipinas expresa su agradecimiento al Canadá, Nueva Zelandia y el Japón por la información sobre la asistencia técnica que han suministrado a los países en desarrollo y que ha sido muy útil. También expresa su agradecimiento a la OMA y a la OMC por la información sobre la forma en que están tratando de aplicar el programa de asistencia técnica. Filipinas interpreta las declaraciones de la Secretaría de la OMC como una indicación positiva de que los países en desarrollo se están tomando muy en serio toda esta actividad. Filipinas comprende los problemas de la Secretaría, que ahora se encuentra desbordada por el número de solicitudes que ha recibido. Por experiencia de su delegación, la representante podría estar muy de acuerdo con lo que ha dicho la Secretaría acerca de la facilitación del comercio, materia que no ha sido enumerada como una prioridad por la mayoría de las delegaciones al tener que establecer prioridades entre un gran número de necesidades de asistencia técnica. Éste ha sido también el caso de Filipinas, que no ha enumerado como esfera prioritaria la de la facilitación del comercio porque sus necesidades en materia de asistencia técnica se centran en los Acuerdos vigentes, como el Acuerdo sobre la Agricultura y el Acuerdo sobre los Servicios, por mencionar algunos. Esto no significa que Filipinas no necesite asistencia técnica para la facilitación del comercio. Filipinas está procediendo a establecer prioridades entre sus necesidades nacionales, así como a identificar sus necesidades futuras.

3.22 Su delegación aprecia la información de que la Secretaría está tratando de coordinar con otros organismos, organizaciones internacionales y posibles donantes, la manera de suministrar varios tipos de asistencia técnica, teniendo en cuenta las necesidades nacionales. En este contexto, recuerda que, en lo relativo a la valoración en aduana, que es también una esfera relacionada con las necesidades de facilitación del comercio, hay un seminario de la OMC previsto para los días 6 y 7 de noviembre. Indica que sería útil que se incluyeran en este seminario algunos aspectos de la facilitación del comercio. Lo que Filipinas no desea es otro seminario sobre la facilitación del comercio en el que no se consigan objetivos claros al final de las jornadas, porque no quiere que se malgasten los recursos disponibles. Por eso es muy importante la coordinación, incluida la coordinación con los posibles donantes. La manera adecuada de tratar con esos potenciales donantes bilaterales es comprobar si hay también otros recursos. Filipinas comprende que en esta situación, con más de 1.000 solicitudes, de las cuales sólo 400 podrían ser atendidas por la Secretaría, el enfoque se centre en las actividades regionales. Las actividades regionales seguirán siendo muy útiles. La oradora finaliza señalando que el efecto de esas actividades se multiplicaría si los diversos seminarios se celebraran en el mayor número de países posible.

3.23 El representante de las Comunidades Europeas señala que ha escuchado muy atentamente las declaraciones del Brasil, Cuba y Filipinas, así como las exposiciones del Japón y la Secretaría. En el pasado, las CE han intervenido mucho en las actividades de asistencia técnica y de creación de capacidad, y continuarán haciéndolo en el futuro. Las CE no tienen un documento escrito que

compartir, pero podrían compartir la información relativa a los próximos proyectos sobre la base nacional, por no mencionar que las Comunidades están comprometidas, constante e intensamente, en los programas de asistencia técnica y creación de capacidad que gestionan la OMA, la OMC y otros organismos internacionales.

3.24 En lo que respecta a la facilitación del comercio, las CE están planificando seminarios regionales para el año 2003 en tres zonas principales: América Central, los países del Pacto Andino y los del Sur de Asia, que abarcan la India, el Nepal, Bangladesh, el Pakistán y Sri Lanka. Se trata de seminarios regionales que no sólo están dedicados a la facilitación del comercio sino también a una serie de otros asuntos, entre ellos la facilitación del comercio. Además de estas actividades, las CE están procediendo a organizar dos cursos, de un mes de duración cada uno. Estos cursos están destinados a países africanos y latinoamericanos, y se centran en el Programa de Doha para el Desarrollo. Dos días de estos cursos se dedicarán íntegramente a la facilitación del comercio. Además, las Comunidades han decidido que la facilitación del comercio será también uno de los asuntos principales que se incorporarán en su programa a largo plazo, de cinco años, para los países ACP. Además de lo indicado, las CE han introducido medidas de asistencia técnica en materia de facilitación del comercio que ya se están negociando con el MERCOSUR, Egipto y Filipinas, y están examinando la posibilidad de incluir a otros países, habida cuenta de que esas medidas de asistencia técnica han de negociarse y acordarse. Al hablar de la facilitación del comercio en este contexto, las CE se están refiriendo también a las ideas que las Comunidades expusieron en el Consejo del Comercio de Mercancías sobre las tres cuestiones objeto de examen.

3.25 Comentando lo que ha dicho la Secretaría sobre su programa de asistencia técnica para 2003, el orador señala que si bien estima que la facilitación del comercio y la valoración en aduana son asuntos que irán unidos, las CE preferirían considerar la facilitación del comercio de una forma más amplia y que se trate de una manera específica en el Programa de Trabajo sobre la asistencia técnica para 2003, habida cuenta de que es importante dirigirse a la audiencia adecuada. Si la facilitación del comercio se encubriera con otro nombre, no sería transparente y no podría conseguir la audiencia efectiva que se está buscando.

3.26 La representante del Canadá está de acuerdo con las delegaciones sobre la importancia que tiene la asistencia técnica. Varios delegados han puesto de relieve que esta cuestión es una parte integrante del mandato de Doha. Está claro que este elemento de la Declaración Ministerial es fundamental si se quiere lograr que haya una participación efectiva de todos los Miembros de la OMC en las negociaciones que se están celebrando, y que todos disfruten de los beneficios de la liberalización del comercio. Todas las comunicaciones de las delegaciones y de las organizaciones intergubernamentales han mostrado las numerosas actividades que se están llevando a cabo en esta esfera, así como la complejidad de los asuntos a tratar. Es obvio que todos estos empeños deben seguir la misma dirección y que es importante asegurar la coherencia y la coordinación en los esfuerzos. Esos esfuerzos deben dirigirse, en el mayor grado posible, a las necesidades y requerimientos de los países beneficiarios que, por lo general, son países en desarrollo. En este punto, el Canadá quisiera referirse a una observación de Filipinas sobre las necesidades de identificación de los países beneficiarios. El Canadá comprende que muchos países aún tienen problemas con la aplicación de los compromisos de la Ronda Uruguay. Es importante diferenciar dos tipos de asistencia técnica; uno de ellos está directamente asociado con la aplicación de los compromisos de la OMC, y el otro es la asistencia técnica que encajará en el marco mucho más amplio de la facilitación del comercio.

3.27 Desde el punto de vista del Canadá, sus esfuerzos bilaterales en la esfera de la asistencia técnica relacionada con la facilitación del comercio corresponden a un marco mucho más amplio que la simple aplicación de las normas de la OMC. Los programas del Canadá van dirigidos a la modernización y simplificación de los procedimientos aduaneros, y a establecer programas y sistemas para garantizar una mejor recopilación de la información, y también a una mayor certeza en lo que

respecta a la generación de ingresos procedentes de la fiscalidad, a la evitación del fraude y a una mayor eficacia en la valoración en aduana. Todas estas cuestiones han de contemplarse en un marco más amplio que el de la simple aplicación de los compromisos de la OMC.

3.28 Éste es el espíritu con el que el Canadá ha elaborado un ambicioso programa. El Organismo canadiense de las aduanas y la fiscalidad ha tratado de establecer en varios países programas que han de considerarse ejemplos de modernización. El Canadá confía en que los países receptores se beneficiarán de estos programas. El Brasil ha destacado de modo muy elocuente la necesidad de identificar las propuestas que encajen en el marco de la OMC. Muchas de las actividades que emprendió el Canadá en el ámbito de sus programas bilaterales han contribuido, de manera directa o indirecta, a avanzar hacia esta meta. Por ejemplo, la formación para la modernización de los sistemas aduaneros ayuda indirectamente a cumplir las obligaciones existentes, o los compromisos que puedan establecerse posteriormente si los Miembros de la OMC así lo desean. La eficacia de la ayuda técnica suministrada por organizaciones multilaterales o regionales, o por países donantes, depende muy a menudo de la selección de los participantes que envían los países receptores, así como de una clara identificación de las necesidades de esos países receptores. La experiencia del Canadá demuestra que, con demasiada frecuencia, las personas que participan en actividades de asistencia técnica no están en condiciones de aplicar en su entorno laboral la experiencia adquirida o la formación recibida y, por tanto, el esfuerzo no conduce a los resultados esperados, reduciéndose la eficacia de determinados programas que, por consiguiente, no compensa continuar. Al considerar lo que ha de hacerse, hay que recordar dos aspectos, teniendo presentes las cuestiones de la coherencia y la coordinación: en primer lugar, ha de asegurarse que se abordan las necesidades y prioridades de los países en desarrollo en cuanto a la asistencia técnica, con inclusión de la relación de ésta con los acuerdos comerciales y, en segundo lugar, asegurarse de que los participantes son las personas idóneas, que serán capaces de aplicar y utilizar los conocimientos adquiridos en esas actividades. El Canadá, por tanto, espera que su comunicación, así como las comunicaciones del Japón y Nueva Zelandia, permitirán a los países en desarrollo identificar mejor sus necesidades de facilitación del comercio, en un marco más amplio que el de la mera aplicación de los Acuerdos de la OMC. El Canadá también anima a los demás países a que sometan comunicaciones similares a la suya y a las que presentaron el Japón y Nueva Zelandia.

3.29 La representante de Nueva Zelandia da las gracias al Japón por su nueva comunicación, y también al representante de la OMA por la información pormenorizada sobre sus trabajos específicos e intensivos en esta esfera. A continuación, la representante hace extensivas las gracias a la representante de la Secretaría por su exposición de las actividades de asistencia técnica. A Nueva Zelandia no le ha decepcionado ni sorprendido que se presentaran tan pocas solicitudes de asistencia técnica para la facilitación del comercio ni el anuncio de que el Plan de Asistencia Técnica para 2003 contendrá tan sólo unas pocas actividades destinadas a la facilitación del comercio, habida cuenta de que a los países les resulta difícil establecer un orden de prioridad entre sus actividades. Hay un gran número de acuerdos, y Nueva Zelandia comprende que las prioridades puedan radicar en esferas distintas de la facilitación del comercio. La mencionada escasez de solicitudes indica el valor de la labor en materia de asistencia técnica que los Miembros están realizando en este foro. Es evidente que la capacidad de la Secretaría se encuentra limitada institucionalmente para ejecutar programas de asistencia técnica, y por eso incumbe al CCM volver sobre algunos de esos asuntos. Refiriéndose a una observación de Filipinas, la oradora sugiere que la Secretaría tal vez podría dirigirse a los donantes bilaterales para ver si alguno de ellos se hace cargo de las solicitudes que la Secretaría no pueda atender. Ha sido muy útil la información relativa a la base de datos de la OMC sobre la asistencia técnica relacionada con el comercio, que estará en funcionamiento en los próximos meses. Esa base de datos contribuirá a completar el panorama de lo que acontece en esta esfera y a la localización de los actuales desfases en lo que respecta a la asistencia técnica. Nueva Zelandia ha entendido que la base de datos contiene una amplia clasificación de las actividades por categorías, y que se incluyen categorías tales como la infraestructura, que se ha tratado en el CCM como una de las preocupaciones de los Miembros en el contexto de la facilitación del comercio. Aunque es cierto que

la asistencia en materia de infraestructura no es competencia directa de la OMC, la base de datos debe ayudar a los Miembros a comprender mejor lo que están haciendo en esta esfera otras entidades.

3.30 A modo de observación final, la representante de Nueva Zelandia señala que la intervención del Brasil relativa a la labor de asistencia técnica es una contribución muy interesante que contiene ideas razonables sobre la manera de actuar en esta esfera. Lo que su delegación quiere añadir es que tiene la esperanza de que los países en desarrollo puedan ser concretos al identificar los desfases y las dificultades con que se encuentren para formular sus propuestas. Esto, a su vez, servirá a los donantes para diseñar proyectos que ayuden a identificar esos desfases y a asegurar un buen diálogo sobre las propuestas relativas a la asistencia técnica, y a que ambas cosas discurren en paralelo y no desacompasadas.

3.31 El representante de Nigeria da las gracias a la Secretaría de la OMC por la información sobre las solicitudes de asistencia técnica que han presentado los Miembros, y también a la OMA por la información sobre los instrumentos de creación de capacidad que está habilitando en su propio ámbito. También hace extensivas las gracias a la delegación japonesa por las informaciones sobre sus programas de asistencia técnica en la esfera de la facilitación del comercio, que van dirigidos a determinados países en desarrollo, particularmente en la región de Asia y el Pacífico y a algunos países africanos. Sobre las informaciones aportadas por la Secretaría, el orador señala que el número total de las solicitudes de asistencia técnica que se han presentado indica que la Secretaría se ha visto claramente desbordada y, lo que es más importante, también indica que existen retos que los países en desarrollo han de afrontar internamente. También demuestra que la cuestión excede del marco de la OMC. El sistema de la prestación de asistencia técnica de la OMC es bastante limitado, y por eso los Miembros se encuentran ante el desafío de cómo abordar la cuestión al margen de la OMC. En este contexto, el orador da las gracias a los Miembros que han aportado sus ideas sobre la clase de asistencia que han prestado a los países en desarrollo. Hay países, como los Estados Unidos o los de la Unión Europea, que están haciendo muchas cosas, pero el problema es que se necesita hacer más aún, ya que la OMC no puede hacer tanto como quisiera y, actualmente, sólo tiene una competencia limitada en materia de prestación de asistencia técnica, que es lo que precisan los países en desarrollo. Las necesidades de los países en desarrollo rebasan la cuestión de la continua evolución normativa o la continua colocación de pilares para sostener el artículo V, el artículo VIII o el artículo X. Hay que hablar de las infraestructuras. Si no hay infraestructuras en los países en desarrollo, de nada sirve el tipo de normas que se establezcan ni la manera en que se quieran reforzar los tres artículos; los países en desarrollo seguirán sin poder cumplir las expectativas de los países desarrollados Miembros. El orador ha planteado este asunto ante los Miembros para que los que son países desarrollados no se limiten a hablar de la asistencia técnica prestada desde el interior de la OMC. Los países en desarrollo valoran realmente los esfuerzos realizados al respecto, pero necesitan más. Por eso se requieren maneras más creativas de prestar asistencia técnica a los países en desarrollo en materia de infraestructura.

3.32 La representante de los Estados Unidos indica que se han tratado numerosos aspectos de la asistencia técnica, que ilustran detalladamente algunos de los problemas que se plantean en esa esfera. Los Estados Unidos agradecen las intervenciones realizadas a este respecto. La delegación de los Estados Unidos no va a volver sobre los problemas otra vez, pues ya ha tratado anteriormente, pero quisiera comentar un problema del que todos han tenido noticia. En realidad, no es un problema de cantidad de dinero sino de calidad de la asistencia. Es lamentable, porque se oye hablar de países en los que hay todo ese dinero pero, por alguna razón, los receptores continúan sin aprender lo necesario sobre la forma de aplicar los acuerdos o la manera de facilitar el comercio. Hay que hacer una distinción entre el hecho de ir a un país o una región e impartir seminarios de carácter general, y la clase de asistencia muy específica que, por ejemplo, ha presentado la OMA en su compendio de instrumentos. Todo el mundo es capaz de entender qué son esos instrumentos, tanto en lo concerniente a la aplicación como en lo referente a las facilidades aduaneras en los diversos países. Cómo pueden beneficiarse de ellos los países es otro asunto, pero para ayudar a esos países sería

mucho mejor conseguir un tipo de medios directos, prácticos y concretos para facilitar el comercio. Ésta es la aspiración de su delegación. Los diferentes objetivos estipulados en el mandato de Doha deben permitir a los Miembros ocuparse de las normas y, al mismo tiempo, asegurarse de que todos entienden de qué se está hablando y de que conocen también los medios prácticos para mejorar el sistema en todos los niveles. Es muy importante lograr un enfoque de asistencia motivada por la demanda, que ofrezca medios concretos para la aplicación de los resultados en futuras negociaciones sobre la facilitación del comercio.

3.33 El representante de Malasia da las gracias al Japón por el documento que ha presentado. Al examinarlo puede observarse que muchos países desarrollados han ayudado a los países en desarrollo a mejorar su sistema de gestión aduanera y otras esferas. Malasia destaca el volumen de la asistencia técnica que el Japón le ha suministrado, por lo que expresa su agradecimiento. Malasia también da las gracias a Nueva Zelandia y al Canadá por los documentos que presentaron en la última reunión. Su delegación aprecia los proyectos que están llevando a cabo, tanto bilateralmente como en el nivel regional del APEC. Es importante la cuestión suscitada por la Secretaría de la OMC en cuanto a su limitada capacidad para facilitar asistencia técnica, pero tal vez haya que buscar otras formas de superar las limitaciones. Éstas parecen presentarse sobre todo en relación con los recursos humanos, más que con los recursos económicos, aun cuando el dinero también está limitado. El presupuesto para el próximo año no es demasiado malo, de manera que tal vez habría que considerar algunas vías creativas en lo referente a la formación de personal fuera de la OMC por expertos externos en la materia. Con dinero disponible, esas personas podrían actuar bajo los auspicios de la OMC. Ésta es una manera de considerarlo. El otro aspecto es el asunto suscitado por el representante de la OMA, que se ha referido a la necesidad de grandes recursos para la creación de capacidad. Es éste un asunto importante que pone de relieve la complejidad de la cuestión general de la asistencia técnica.

3.34 Hay una serie de cuestiones que merecen la reflexión de los Miembros. La primera es que todos han de aceptar el hecho de que, en lo que se refiere a la facilitación del comercio, las necesidades son de naturaleza global. La cuestión que suscita Malasia es si esas necesidades se abordan en el contexto de la OMC. Su delegación no quiere decir que los países no ayuden en esta actividad, pero si se contempla abiertamente en el contexto de la OMC, no se diría que las necesidades se están abordando realmente de manera muy global. Lo que actualmente tenemos son programas de formación en forma de seminarios y talleres que tratan de educar en los aspectos normativos y, tal vez, en los aspectos administrativos y de procedimiento, a funcionarios de aduanas y a funcionarios que se encargan de la facilitación del comercio, pero éste no es más que uno de los aspectos. El otro aspecto, que planteó Nigeria, es el de las necesidades de infraestructura. Es cierto que otros organismos que se ocupan del desarrollo tendrán en cuenta esas necesidades, pero no hay un debate cohesivo sobre la cuestión porque la mera comprensión de las normas no ayudará a la facilitación del comercio si no hay infraestructura. Los Miembros tienen que entender cómo trabajará la OMC de una manera más global, sin revestir el manto de agencia para el desarrollo, cosa que la OMC no es, como todos admiten. Es importante hacer cosas en el aspecto normativo y en lo relativo a la situación de la infraestructura. Otra cuestión que también se ha planteado al debatir sobre las necesidades y las prioridades es saber si la asistencia técnica y la creación de capacidad dependerán de futuras normas. A juicio de Malasia, no debe ser así. Como ha indicado el Brasil, si se cuenta con ciertas directrices no vinculantes que constituyan un buen sistema para servir realmente a la facilitación del comercio, los Miembros podrían señalar el tipo de asistencia técnica y de creación de capacidad que necesitan, en términos normativos y no normativos. El orador plantea la cuestión de saber si en el caso hipotético de que los Miembros no estuviesen de acuerdo en negociar normas vinculantes, que podría ser un resultado posible, esto supondría que no se concederá asistencia técnica. A juicio de Malasia, no debe ser así. Todos están de acuerdo en que la facilitación del comercio es beneficiosa para el país, y beneficiosa para la economía, y no debe supeditarse a la necesidad de estipular normas. Debe haber asistencia técnica sobre una base de continuidad, con normas o sin ellas. A modo de ejemplo, señala que en Malasia, aun sin normas, el país se ha

incorporado a la tecnología de la información en gran escala, y algunos funcionarios de aduanas ya han explicado que las autoridades de Malasia tardaron casi una década en incorporar a su sistema las tecnologías internacionales de la información, sin tener en cuenta la cantidad de dinero que ha tenido que invertir el Gobierno y también los organismos que ayudaron a financiar esos proyectos. Además, el propio proyecto no se detuvo ahí; es un proceso continuo. La tecnología de la información evoluciona con mucha rapidez, de manera que Malasia ha de seguir a ese ritmo.

3.35 Dice también que es importante señalar el tipo de problemas que se plantean en la asistencia técnica, como se subraya en el documento de la UNCTAD que se distribuyó el día anterior. Aunque el documento se refiere a los proyectos relacionados con el artículo V y la facilitación del tránsito, aborda diversas normas. En el documento es muy importante la constatación de que no se pueden ejecutar en las regiones en desarrollo, como la del África Occidental, los proyectos que conlleven normas estrictas y sistemas sofisticados, que funcionan bien en Europa. El documento contiene un buen ejemplo de un sistema que ha funcionado bien en Europa pero que no pudo aplicarse en África, donde no pudo despegar en un período de más de 20 años. Y en él se dice que la insuficiencia de financiación es una de las razones principales del fracaso de los proyectos. Así pues, es importante conseguir algún compromiso de los países donantes para que no se convierta en regla general la insuficiente financiación de los proyectos y para que, aun cuando no haya normas, prosiga la aportación de fondos ya que, en última instancia, la facilitación del comercio contribuirá a las exportaciones y ayudará a los importadores. No debe dejarse de tener en cuenta que hay delegaciones que no están de acuerdo en que las normas vinculantes contribuirán realmente a consolidar el sistema.

3.36 El representante del Paraguay da las gracias a las delegaciones del Canadá, Nueva Zelanda y el Japón, así como a los representantes de la OMA y la UNCTAD, por sus contribuciones a este importante debate. Vale la pena repetir lo que dijo el Embajador del Paraguay el día anterior, que coincide con las declaraciones de muchas de las delegaciones que han hecho uso de la palabra en la sesión en curso, sobre la gran importancia que tiene para los países en desarrollo disponer de asistencia técnica y creación de capacidad. En su párrafo 27, el Programa de Doha para el Desarrollo contiene los compromisos de los Miembros para asegurar la asistencia técnica y el apoyo a la creación de capacidad adecuados en la esfera de la facilitación del comercio. También vale la pena hacer referencia al documento de la Secretaría sobre las necesidades y prioridades de los Miembros en materia de facilitación del comercio (G/C/W/393), que refleja en su página 7 las propuestas específicas del Paraguay sobre la importancia del desarrollo de la infraestructura. En la comunicación también se presenta una posible solución de algunos de los problemas, apuntando la necesidad de establecer unas comunicaciones más eficientes que den mayor fluidez al tráfico. El Embajador del Paraguay también se ha referido a la petición de cooperación de carácter bilateral formulada por varias delegaciones, y a la necesidad de que el mundo en desarrollo colabore también bilateralmente con el mundo desarrollado. Podrían conseguirse beneficios mediante la identificación de esos requerimientos, junto con la determinación de un mecanismo para prestar una asistencia técnica efectiva. Los Miembros deben tratar esta cuestión como una medida prioritaria, ya que es esencial para mejorar el comercio y estimular el desarrollo.

3.37 El Presidente señala que los debates han sido constructivos, con las valiosas contribuciones de las delegaciones. Los Miembros han creado un marco para seguir avanzando en esta materia. Las delegaciones han hablado de la necesidad de la asistencia técnica, y se ha hecho referencia a la clase de asistencia técnica que requerirán los Miembros, incluso en lo relativo a infraestructura. Ha habido algunos debates sobre la mejor manera de coordinar las actividades de asistencia técnica entre los donantes y demás organizaciones internacionales que se ocupan de estas cuestiones. También se ha aludido a que, del gran número de las solicitudes de asistencia técnica, sólo un pequeño número se refería a la facilitación del comercio y, cuando los países han tenido que establecer un orden de prioridad de sus solicitudes de asistencia técnica, ese pequeño número se redujo aún considerablemente. La Secretaría ha informado de que está actuando con otras organizaciones internacionales, y también con organizaciones regionales, para ver cómo podrían

gestionar, sobre una base nacional y regional, algunas de las solicitudes adicionales que la OMC no puede abordar. Esto significa que, aun cuando la OMC no pueda ocuparse de algunas de las propuestas, podrían hacerlo esas otras organizaciones. Ésta es la forma en que debe enfocarse este asunto.

3.38 Algunas delegaciones también han mencionado que se llegará a una situación en la que puedan surgir algunas de esas ideas, no sólo en la esfera de la facilitación del comercio sino también en la esfera de los tres artículos del GATT, por lo que habría que poder fijar algún tipo muy específico de asistencia técnica. El orador indica que, tras haber seguido los debates mantenidos en el curso de las tres reuniones, sería muy conveniente que los países pudieran dedicar cierto tiempo a tener una idea de la dirección en que están evolucionando las cosas, en qué esferas se han formulado propuestas y cómo podrían abordarse. Insiste en que no se trata de saber si debe haber normas vinculantes en esta etapa, sino solamente de que, si hay algunos elementos, qué es lo que podría hacerse para facilitar el tipo de asistencia técnica de que han hablado los Miembros en esta reunión.

3.39 La representante de la Secretaría aclara que al mencionar que las actividades de asistencia técnica relacionada con el comercio se tratarán también junto con las actividades relativas a la valoración en aduana o el acceso a los mercados, o en el marco de los cursos de política comercial, la Secretaría no ha querido indicar que no se realizarán actividades específicas de facilitación del comercio en el Plan de Asistencia Técnica. Las actividades de facilitación del comercio ligadas a la valoración en aduana y otros asuntos no son más que una agregación a las otras actividades que se centran específicamente en la facilitación del comercio. La facilitación del comercio no se va a tratar introduciéndola "por la puerta trasera" de otras actividades comprendidas en otros títulos generales. Hay una sección específica para la facilitación. En respuesta a la intervención de Nueva Zelandia, la oradora informa también de que la Secretaría se propone remitir a donantes bilaterales, sobre todo a través del foro de coordinación del Comité de Ayuda al Desarrollo de la OCDE, las solicitudes de asistencia técnica que no entren en el ámbito de competencias de la OMC (como son las solicitudes de asistencia para mejorar la infraestructura) o las que la Secretaría no pueda atender.

3.40 El representante del Japón destaca que la compilación de las propuestas formuladas por las delegaciones en el curso del debate, cuya preparación ha pedido Singapur a la Secretaría, proporcionará a los Miembros la información precisa que les permitirá identificar algunas ideas concretas sobre sus necesidades, prioridades y dificultades en materia de facilitación del comercio.

3.41 El Consejo toma nota de las declaraciones.

IV. EXAMEN DEL FUNCIONAMIENTO DEL ACUERDO SOBRE LAS MIC DE CONFORMIDAD CON SU ARTÍCULO 9 (G/C/W/307 Y ADD.1)

4.1 El Presidente recuerda que, en octubre de 1999, el Consejo inició el examen de conformidad con las disposiciones del artículo 9 del Acuerdo sobre las MIC. Desde entonces, ha estado pendiente una invitación a las delegaciones para que presenten comunicaciones escritas sobre esta cuestión. Hasta el momento, no se ha recibido ninguna. En la última reunión varias delegaciones indicaron su interés en proseguir los debates sobre el examen del artículo 9, preferiblemente sobre la base de informes escritos. Otras delegaciones sugirieron algunas ideas sobre aspectos que podrían tenerse en cuenta en el examen. Tal vez algunos Miembros deseen también presentar observaciones adicionales sobre el estudio básico sobre las MIC y otras prescripciones en materia de resultados, que elaboraron las Secretarías de la OMC y de la UNCTAD.

4.2 El representante del Brasil reitera que para su delegación es muy importante el asunto del examen del Acuerdo sobre las MIC, así como los debates relacionados con las MIC en el contexto del mandato encomendado por los Ministros para las cuestiones de aplicación. En anteriores reuniones ha mencionado que su país presentará una contribución por escrito. Este documento se está examinando

y analizando en los diversos sectores de la administración con competencia en la materia. Dice que el Brasil presentará su contribución en un plazo relativamente breve. La representante de Colombia espera con interés la contribución del Brasil y confía en que se recibirá con antelación suficiente para analizarla.

4.3 La representante de la India dice que el estudio conjunto de la OMC y la UNCTAD demuestra claramente que sólo tiene sentido utilizar las MIC cuando los países alcanzan determinado nivel de desarrollo. A muchos países de renta baja y a los países menos adelantados se les ha denegado el uso de esta importante herramienta para el desarrollo, incluso antes de que ciertos sectores en proceso de desarrollo hayan alcanzado el umbral para beneficiarse de las MIC. En este contexto, adquieren relevancia las cuestiones de observancia que suscitan los países en desarrollo que quieren que se les permita mantener las MIC cuantitativas nacionales, sin perder de vista sus requerimientos de desarrollo. Se podría argumentar que las prescripciones en materia de resultados no ayudan necesariamente al desarrollo económico y al crecimiento, pero ésa es una perspectiva estática. Desde una perspectiva dinámica, muchos estudios han revelado que cuando se estipulan prescripciones en materia de resultados, junto con determinadas medidas complementarias y para un determinado plazo, es positiva su repercusión en el crecimiento, el desarrollo económico y el empleo. El orador se siente preocupado por la limitación de la flexibilidad en el uso de las MIC por los países en desarrollo y los países menos adelantados, y la desatención de las prácticas anticompetitivas de las empresas transnacionales; sería necesario abordarlo en el contexto de las actividades de examen.

4.4 El representante de las Comunidades Europeas considera importante la cuestión de la flexibilidad en el empleo de las MIC, pero también indica que el vigente Acuerdo sobre las MIC no hace más que repetir lo que ya figura en los artículos III y XI del GATT. Volver a plantearlo supondría en realidad pedir exenciones para las actuales disciplinas del GATT. Puesto que el CCM está llevando a cabo un examen del vigente Acuerdo sobre las MIC, los Miembros están saliendo del ámbito del actual examen para entrar en la cuestión del debate sobre la aplicación, que es mucho más amplia pero no figura en el orden del día.

4.5 La representante de los Estados Unidos desea dejar claro que el examen no debe considerarse como una oportunidad para rebajar las normas del Acuerdo sobre las MIC. Deben mantenerse los actuales compromisos derivados del Acuerdo, con inclusión de la necesaria eliminación y terminación de las MIC notificadas.

4.6 El representante del Pakistán dice que, en principio, el artículo 9 proporciona a los Miembros una oportunidad abierta para proceder a examinar el Acuerdo sin prejuzgar ningún resultado en esta fase concreta, a pesar de que los Miembros no hayan sido capaces de lograr recomendaciones básicas. El estudio conjunto de la OMC y la UNCTAD es un paso en la buena dirección y ofrece amplias posibilidades para ulteriores ideas. Los Estados Unidos y las CE están en su derecho al dar su propia interpretación de la redacción utilizada en el artículo 9, pero su delegación no está dispuesta a aceptar ninguna interpretación limitada del artículo 9.

4.7 El representante del Japón toma la palabra para hacerse eco de lo declarado anteriormente por las CE y los Estados Unidos. En el vigente Acuerdo sobre las MIC hay mucha flexibilidad, y el proceso de examen en virtud del artículo 9 no debe interpretarse para debilitar la disciplina de este Acuerdo.

4.8 El Consejo toma nota de las declaraciones.

V. NUEVOS PEAJES DE TRÁNSITO DEL CANAL DE PANAMÁ - COMUNICACIÓN DEL ECUADOR (G/C/W/418)

5.1 El Presidente dice que este punto se ha incluido en el orden del día a instancia del Ecuador, y pide al representante de ese país que presente la comunicación que figura en el documento G/C/W/418.

5.2 El representante del Ecuador ha declarado en el Comité sobre Acceso a los Mercados, en fecha 23 de septiembre, que este tema es de vital importancia para la OMC y sus Miembros en el contexto de la labor de facilitación del comercio, conforme a lo estipulado en el artículo V del GATT. El documento G/C/W/421 contiene las respuestas de Panamá al Ecuador en el mencionado Comité, y el orador señala algunas de las implicaciones comerciales de este asunto. Hace referencia a la invitación de Panamá, ofrecida en su declaración ante el Comité de Acceso a los Mercados, para utilizar otros medios de transporte interoceánico en su territorio como el ferrocarril o la carretera, a propósito de recordarle el derecho a usar el Canal conforme a lo estipulado en las obligaciones internacionales de Panamá consignadas en los Tratados Torrijos-Carter y en el artículo V del GATT, pues la vía terrestre era preferida cuando no había la interoceánica y no existía el artículo V del GATT que garantiza "las rutas más convenientes para el tránsito internacional". Con respecto a las respuestas de Panamá, manifiesta lo siguiente:

5.3 En primer lugar, en lo que concierne a la autonomía de la Autoridad del Canal, el artículo 310 de la Constitución de la República indica que ésta es una persona de "Derecho Público". El artículo 312 establece una Junta Directiva compuesta por 11 directores de los cuales el Presidente es designado por el Presidente de la República y tiene el rango de Ministro de Estado del Gobierno Nacional, uno por la Asamblea Legislativa, y nueve que son propuestos por el Presidente de la República y ratificados por la Asamblea Legislativa. El artículo 313 de la Constitución establece que la Junta Directiva fija los peajes "sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete". El artículo 314 dispone que el Presupuesto de la Autoridad del Canal y el traspaso de excedentes económicos al "Tesoro Nacional" deben ser aprobados por el Consejo de Gabinete y por la Asamblea Legislativa. Finalmente el artículo 315 señala que la Autoridad del Canal "pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelaje neto del Canal". Está claro entonces que esta autonomía es muy peculiar, por su directa vinculación con el Gobierno.

5.4 En segundo lugar, en cuanto a los peajes diferenciados, que es el quid del asunto, Panamá señaló textualmente: "El sistema de peajes del Canal fue diseñado mucho antes de su inauguración y tenía como principal propósito recuperar sus costos de funcionamiento e inversión. El sistema fue diseñado de manera que los costos totales se pudieran distribuir de una manera proporcional entre los buques que transitan por el Canal." Esto es cierto, tan cierto que justamente el problema radica en que dicho diseño ha sido sustancialmente alterado con el nuevo esquema diferenciado de peajes. Y muy enfáticamente lo reconoce el propio Administrador del Canal, Sr. Alberto Alemán, en declaraciones de 19 de julio, que se pueden encontrar en el sitio Internet de la Autoridad del Canal, cuando señala: "El modelo sustituye al vigente desde la inauguración del Canal, diferenciándose conceptualmente del aplicado por la anterior Administración estadounidense, la cual operaba la vía bajo el concepto de equilibrar gastos, sin producir utilidad. La Constitución panameña dispone que el Canal, como el recurso económico más estratégico del país, debe ser rentable para apoyar el desarrollo social de todos los panameños." Pero la cuestión de fondo es que el régimen anterior era eficiente y también rentable, tal como se puede verificar revisando la contabilidad del Canal. De modo que una cosa muy distinta es tener una renta razonable como lo permite el artículo V del GATT y otra, totalmente inaceptable, imponer una onerosa e indebida carga al comercio mundial. Acerca del nuevo esquema la respuesta fue: "Este cambio se fundamenta en el hecho de que, desde el punto de vista de costos, el Canal debe mantener una gran cantidad de recursos fijos para su operación, los cuales son casi iguales para todos los buques, independientemente de su tamaño." Sin embargo, se penaliza a los buques más pequeños fijándoles las tarifas más altas. ¿Cómo explicar esta contradicción e incoherencia? Lamentablemente,

no hay respuesta aceptable que explique por qué este peaje no guarda proporción con el costo, según dispone el artículo V del GATT.

5.5 En tercer lugar, en lo que concierne a los servicios que tradicionalmente han estado cubiertos por el peaje y a los que no lo están en la nueva estructura, tenemos que Panamá en su respuesta enumeró 18, desde inspección de buques en tránsito hasta servicio de relaciones públicas. Todos estos 18 servicios se pagan separadamente desde el año 2000, no obstante que en la antigua administración del Canal estaban cubiertos por el peaje. La situación es preocupante, pues el Administrador del Canal, Sr. Alberto Alemán Zubieta, en sus declaraciones de 19 de julio proclama: "Las consideraciones en apoyo de la adopción de una nueva estructura tarifaria estiman la necesidad de que el país vea reconocido el valor de la ruta por los usuarios; el aprovechamiento máximo del recurso natural más importante para articular el desarrollo socioeconómico nacional. De igual modo se sugirió la conveniencia de adoptar una estructura basada en la utilización y en el valor real del recurso hídrico, al igual que se invocaron los principios de autodeterminación y de soberanía para que Panamá haga prevalecer plenamente sus derechos en lo concerniente a la administración del Canal, incluyendo cualquier decisión en materia de peajes." Estas declaraciones fueron hechas luego de la audiencia con los usuarios, donde estuvo representado el sector privado y también el sector público de varios países Miembros de la OMC a quienes, según el reglamento respectivo, se les dio cinco minutos para hacer sus exposiciones sin derecho a preguntas ni a debate, luego de que se opusieron al nuevo sistema de peaje sin que sus objeciones sean tomadas en cuenta, puesto que el Administrador del Canal pone en evidencia criterios de política interna que poco tienen que ver con un manejo autónomo que respete a cabalidad los compromisos internacionales. Especialmente lo que señala el documento G/C/W/408, preparado por la Secretaría para esta reunión, punto 3.4, Obligaciones básicas, párrafo cuarto, cuando respecto a las cargas para el libre tránsito textualmente concluye: "El principio general consecuentemente es que el tráfico en tránsito no debe ser una fuente de ingreso fiscal."

5.6 El orador no quisiera por el momento agregar nada más en relación al impacto que se producirá en el comercio internacional, con un efecto cascada que encarecerá el costo de los fletes navieros, así como de las importaciones y exportaciones de numerosos Miembros de la OMC, en las Américas, Asia y Europa, ni sobre la extraña coincidencia de cómo se afecta a las exportaciones bananeras del Ecuador, con las cuales tratan de competir las panameñas, ya que utilizan los buques irrazonablemente castigados con un peaje descomensurado con el costo, y cuando las naves pequeñas no son las que exigen nuevas inversiones en el Canal. Este tema merece un análisis más profundo y detenido. Solicita que esta declaración se distribuya a los Miembros, igual que el documento que contiene los señalamientos de la Federación de Cámaras de Comercio del Ecuador, y que la Secretaría elabore un informe respecto a la estructura de los esquemas de peaje del Canal de Panamá, el anterior y el actual, a fin de poder contar con una información objetiva que permita apreciar fríamente esta situación y a este Consejo continuar con el examen de este asunto de primordial importancia para la facilitación del comercio mundial.

5.7 El representante de Panamá dice que la respuesta de su país se ha distribuido en el Comité de Acceso a los Mercados y en el Consejo del Comercio de Mercancías. Panamá no ha consolidado los servicios en la zona geográfica que abarca el Canal, según sus obligaciones. Por tanto, no puede aceptar interpretación alguna de una norma, particularmente del artículo V, que plantee la inclusión de sectores que no se incluyeron en los criterios o los compromisos que se consolidaron cuando Panamá se incorporó a la OMC. Panamá señala que toda acción que pueda conducirnos a esa situación sentaría un precedente muy perjudicial para esta institución y para las obligaciones que tienen los Miembros para con ella. En lo que respecta al artículo V, piensa que no debe hacerse esa interpretación, que entre las cargas se incluyen las cargas del transporte y que, en lo tocante al concepto de libertad de tránsito, con arreglo al documento de la Secretaría, se garantizará a los Miembros el trato de la nación más favorecida. Panamá concede el trato nacional; en otras palabras, va más allá de las obligaciones derivadas del artículo V que se están invocando. La República de

Panamá considera que los peajes que se gravan a las embarcaciones que cruzan el Canal de Panamá son justos y conformes con todas las normas de la OMC. No cree que haya restricción alguna a la libertad de tránsito por el Canal de Panamá; se trata de una zona de tránsito y se cobra por éste, no sólo por el transporte a través del Canal sino por todos los modos de transporte. La República de Panamá es el principal usuario del Canal por lo que respecta a embarcaciones pequeñas, y está concediendo a todos los Miembros de la OMC el mismo trato nacional que concede a sus propios navíos. Además, Panamá no sólo compite con las bananas del Ecuador sino también las de Colombia, del Caribe y de América Central, de manera que no se puede singularizar al Ecuador. Finalmente, la adopción del nuevo régimen de servicios fue el resultado de un proceso en el que se ejerció la transparencia y que se emprendió de conformidad con el anterior régimen del Canal, de manera que este proceso no ha cambiado realmente las cosas.

5.8 El representante de Chile dice que, por ser usuario, su país tiene un interés especial en el Canal de Panamá, especialmente a la luz del debate de ayer sobre el artículo V del GATT. Sus autoridades están examinando el asunto junto con las empresas navieras chilenas, y están tratando de evaluar qué alcance tiene y cuál es el aumento de los costos. Respalda la idea del Ecuador de que la Secretaría realice un estudio comparativo de las tasas que se aplicaban antes y las nuevas tasas del tránsito a través del Canal de Panamá.

5.9 El representante de Corea dice que cuando se hizo público el mencionado plan de la Administración del Canal de Panamá para aumentar los peajes de tránsito, los armadores y las compañías en régimen de tránsito se mostraron muy preocupados y manifestaron muchas quejas. Panamá ha de tener en cuenta la importancia que tiene el Canal para el comercio internacional. El orador ha sido informado de que las autoridades del Canal de Panamá planean un aumento en dos fases de su peaje de tránsito, lo cual indica que tienen cierto conocimiento de la postura de las compañías navieras y las que se vengán del tránsito. Confía en que se llegará pronto a una solución amistosa, no sólo bilateralmente entre el Ecuador y Panamá sino también con los demás Miembros interesados.

5.10 El representante de las Comunidades Europeas expresa el interés que atribuyen a esta cuestión. El Canal de Panamá es un cauce muy importante para el comercio internacional y las CE han escuchado las preocupaciones de las compañías navieras por el aumento que se ha producido y el aumento que va a seguir el próximo año. Las CE están estudiando estas actuaciones y volverán sobre ellas ulteriormente.

5.11 El Presidente propone que el Consejo tome nota de las diversas observaciones de las delegaciones sobre este punto del orden del día.

5.12 El representante del Ecuador solicita aclaraciones. Al final del último punto, el Presidente ha dicho que se toma nota, pero en realidad hay una petición del Ecuador, secundada por Chile y por otros dos países que han manifestado vivo interés. En lo que respecta al documento que pide Ecuador, con el apoyo de Chile y de las Comunidades Europeas y que está de conformidad con el artículo V del GATT, pregunta si la Presidencia toma nota simplemente o si accede a la propuesta formulada por el Ecuador.

5.13 El Presidente dice que la Secretaría ha de aclarar algunos aspectos técnicos y sugiere a la Secretaría que consulte con las respectivas delegaciones del Ecuador, Chile y Panamá. Tal vez las delegaciones, tras ser oídas, puedan decidir el curso de la acción que debe emprenderse.

5.14 El Consejo toma nota.

VI. SOLICITUD DE EXENCIÓN EN LA OMC - NUEVO RÉGIMEN ARANCELARIO ESPECIAL DE LAS CE PARA LA LUCHA CONTRA LA PRODUCCIÓN Y EL TRÁFICO DE DROGAS - INFORME AL CONSEJO GENERAL

6.1 El Presidente recuerda que el Consejo General, en su reunión del 31 de julio, tomó nota de la declaración del Presidente del Consejo General con relación a esta solicitud de exención, en la cual animaba al Presidente del CCM y a todas las delegaciones a perseverar en sus esfuerzos por alcanzar un acuerdo sobre la terminación de un informe para el Consejo General. El Consejo General aceptó la propuesta del Presidente de volver sobre esta materia cuando el Consejo de Mercancías haya presentado su informe de conformidad con el apartado b) del párrafo 3 del artículo IX. El Presidente comunica al CCM que piensa proceder a consultas sobre esta cuestión tan pronto como sea posible.

6.2 El Consejo toma nota.

VII. CUESTIONES RELACIONADAS CON EL ACCESO A LOS MERCADOS

i) *Comité de Acceso a los Mercados - Informe periódico del Comité (G/MA/116 y Corr.1)*

7.1 El Presidente señala a la atención del Consejo el informe periódico del Comité, reproducido en el documento G/MA/116 y Corrigendum 1. No se hacen observaciones. El Consejo toma nota del informe.

ii) *Introducción de los cambios del Sistema Armonizado de 1996 en las listas de concesiones arancelarias anexas al Acuerdo sobre la OMC - Solicitudes de exención*

- Argentina - Lista LXIV (G/L/559, G/C/W/409 y Corr.1)
- El Salvador - Lista LXXXVII (G/L/563, G/C/W/413 y Corr.1)
- Israel - Lista XLII (G/L/560 y Corr.1, G/C/W/410 y Corr.1)
- Marruecos - Lista LXXXI (G/L/568, G/C/W/417)
- Noruega - Lista XIV (G/L/562, G/C/W/412 y Corr.1)
- Tailandia - Lista LXXIX (G/L/564, G/C/W/414 y Corr.1)
- Venezuela - Lista LXXXVI (G/L/561, G/C/W/411 y Corr.1)

7.2 Este punto concierne a las solicitudes de prórroga de las exenciones relacionadas con la introducción de cambios del SA de 1996 en las Listas anexas al Acuerdo sobre la OMC. Siete Miembros han remitido a la Secretaría solicitudes de prórroga de exenciones en relación con la introducción de los cambios del SA de 1996 en sus listas de concesiones. De conformidad con las disposiciones del artículo IX del Acuerdo sobre la OMC, esas solicitudes de prórroga de las exenciones se someten al Consejo del Comercio de Mercancías para su examen; en cada uno de los casos, se han distribuido proyectos de decisión, en documentos con las siglas G/C/W, para ayudar al Consejo en su examen de dichas solicitudes. No se hacen observaciones. El Consejo aprueba, hasta el 30 de abril de 2003, las solicitudes de prórroga de exenciones de los siete Miembros enumerados y recomienda que los proyectos de decisiones que figuran en los mencionados documentos con las siglas G/C/W se trasladen al Consejo General para su aprobación.

iii) *Transposición de listas al Sistema Armonizado - Solicitudes de prórrogas de exención*

7.3 El Presidente señala a la atención del Consejo la comunicación de Sri Lanka, que contiene una solicitud de prórroga de una exención que expira en fecha 31 de octubre de 2002. Esta solicitud se ha hecho en relación con la transposición de su lista al Sistema Armonizado y con arreglo al párrafo 1 del Entendimiento relativo a las exenciones de obligaciones dimanantes del GATT de 1994. De conformidad con el artículo IX del Acuerdo sobre la OMC, esta solicitud de prórroga de exención se somete al Consejo del Comercio de Mercancías para su examen. La solicitud de Sri Lanka se

distribuyó en el documento G/L/565, y un proyecto de decisión en el documento G/C/W/415/Rev.1. El Consejo aprueba conceder a Sri Lanka una prórroga de la exención hasta el 30 de abril de 2003 y recomienda que el proyecto de decisión que figura en el documento G/C/W/415/Rev.1 se remita al Consejo General para su aprobación.

iv) Zambia - Renegociación de la Lista LXXXVIII - Solicitud de prórroga de exención

7.4 En el documento G/L/567 se distribuyó la solicitud formulada por Zambia para obtener una prórroga de la exención que se le concedió en relación con la renegociación de su lista, y en el documento G/C/W/416 se distribuyó un proyecto de decisión. El Consejo aprueba una prórroga de la exención de Zambia hasta el 30 de abril de 2003, y recomienda que el proyecto de decisión que figura en el documento G/C/W/416 se remita al Consejo General para su aprobación.

VIII. PREPARATIVOS EN RELACIÓN CON EL PÁRRAFO 18 DEL PROTOCOLO DE ADHESIÓN DE LA REPÚBLICA POPULAR CHINA

8.1 El Presidente recuerda que, antes de la pausa del verano, el CCM acordó que su examen de los compromisos de China, dimanantes del párrafo 18 de su Protocolo de Adhesión, tendría lugar en fecha 22 de noviembre de 2002. El Presidente ha mantenido consultas informales acerca de la manera en que el CCM debe cumplir sus obligaciones en el marco de este examen, y confirma que el examen tendrá lugar en la última reunión ordinaria del Consejo del Comercio de Mercancías, en fecha 22 de noviembre de 2002.

8.2 El Consejo toma nota.

IX. OTROS ASUNTOS

9.1 El representante de las Comunidades Europeas dice que un Decreto panameño sobre aranceles de importación, que entró en vigor en fecha 22 de julio de 2002, ha modificado la arancelización de determinados productos lácteos en perjuicio de los exportadores de la Comunidad. Esta modificación parece vulnerar las normas de la OMC, ya que se rebasan los tipos consolidados para la leche modificada que se estipularon con ocasión de la adhesión de Panamá a la OMC. El Protocolo de Adhesión de Panamá a la OMC incluye un arancel del 5 por ciento en la rúbrica 1901.10.10 (leche modificada). El Decreto, que entró en vigor el 22 de julio de 2002, ha cancelado el código arancelario inicial, por un lado y, por otro, ha creado dos nuevos códigos arancelarios a los que se han asignado nuevos aranceles. La partida 1901.10.10 está consolidada en el 5 por ciento tras la adhesión de Panamá a la OMC, y al parecer esas modificaciones recientes no se han notificado a la OMC. Al haberse impuesto un nuevo derecho de 65 por ciento, podrían haberse vulnerado las normas de la OMC en lo que respecta a la leche modificada para niños de más de 12 meses de edad.

9.2 El representante de Panamá da las gracias a las Comunidades Europeas por su interés y les pide que presenten sus inquietudes por escrito para poder transmitirlos a las autoridades de su país.

9.3 El Presidente informa a las delegaciones de que la próxima reunión del CCM está prevista para el viernes 22 de noviembre de 2002. El orden del día para esa reunión quedará cerrado el lunes 11 de noviembre.
