

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

S/CSS/W/59  
21 de marzo de 2001

(01-1412)

Consejo del Comercio de Servicios  
Serie de reuniones extraordinarias

Original: inglés

## COMUNICACIÓN DE NORUEGA

### Negociaciones sobre el comercio de servicios

Se ha recibido de la delegación de Noruega la siguiente comunicación, con el ruego de que se distribuya a los miembros del Consejo del Comercio de Servicios.

#### I. INTRODUCCIÓN

1. Con referencia al apartado c) del párrafo 2 del "plan de ruta" adoptado en la reunión extraordinaria del Consejo del Comercio de Servicios celebrada el 25 de mayo de 2000, Noruega somete la presente propuesta. En ella se exponen opiniones preliminares sobre los procedimientos y el contenido de las negociaciones sobre el comercio de servicios. Según lo previsto en el "plan de ruta", tal vez Noruega presente más adelante otras propuestas o propuestas más detalladas.

2. Comenzando por el ejercicio de balance de finales de marzo de 2001, debería darse tiempo suficiente para un examen a fondo de las propuestas presentadas por los Miembros. Para lograr ese examen a fondo de todas las propuestas, sería útil empezar por un debate general en las próximas reuniones de la serie de reuniones extraordinarias del Consejo del Comercio de Servicios, hasta la pausa del verano, antes de proceder a un debate más detallado sobre los diversos sectores y las cuestiones horizontales.

3. Consideramos que las negociaciones sobre los servicios forman parte de un programa más amplio de negociación en la OMC.

#### II. OBJETIVOS

4. Para lograr que las negociaciones tengan tanta relevancia y éxito como sea posible, deberán reflejar el carácter dinámico del sector de los servicios y su progresiva importancia en la economía mundial. Las negociaciones deberán tender a promover los objetivos generales de la OMC, a saber:

- elevar los niveles de vida y lograr el pleno empleo,
- promover el comercio para todos y, con ello, lograr que los países en desarrollo, y especialmente los menos adelantados, obtengan una parte del incremento del comercio internacional que corresponda a las necesidades de su desarrollo económico,
- permitir la utilización óptima de los recursos mundiales de conformidad con el objetivo de un desarrollo sostenible y procurando proteger y preservar el medio ambiente e incrementar los medios para hacerlo, de manera compatible con las

respectivas necesidades e intereses de los Miembros según los diferentes niveles de desarrollo económico.

5. Para promover esos objetivos generales, las negociaciones deberán:

- basarse en el debido respeto a los objetivos de las políticas nacionales y reconocer el derecho de los Miembros a establecer reglamentaciones con el fin de realizar los objetivos de su política nacional, según lo establecido en el AGCS,
- conducir a un número creciente de compromisos en materia de acceso a los mercados jurídicamente vinculantes y significativos desde un punto de vista económico,
- dar un trato equitativo a las propuestas de todos los Miembros, lograr un equilibrio general de derechos y obligaciones con respecto a todos los participantes y permitir una flexibilidad apropiada para los distintos países en desarrollo Miembros,
- contribuir al incremento de la participación de los países en desarrollo en el comercio de servicios -dando especial prioridad a los países menos adelantados Miembros- mediante, entre otras cosas, la liberalización del acceso a los mercados en sectores y modos de suministro de especial interés para esos Miembros,
- tener en cuenta la necesidad de asistencia técnica encaminada a fortalecer la eficiencia y la capacidad de comercio del sector nacional de servicios y a mejorar la capacidad normativa de las autoridades nacionales,
- basarse en el principio NMF, piedra angular de la OMC y de los acuerdos del AGCS,
- conducir a que no haya exenciones de la obligación de trato NMF, o haya pocas, con el fin de evitar la erosión de los compromisos en materia de acceso a los mercados y trato nacional,
- tratar de la mejora de los compromisos de los Miembros en relación con todos los modos de suministro.

6. Tomamos también como punto de partida que todos los Miembros respeten la importancia de la identidad cultural y que se tome debidamente en consideración en las esferas pertinentes de las negociaciones.

### **III. NORMAS DEL AGCS**

7. Noruega considera que las normas del AGCS constituyen un mecanismo importante para establecer un marco de normas y disciplinas que promueva el comercio y contribuya a crear una economía mundial mejor organizada. Con respecto a las negociaciones prescritas en esta esfera, por el momento deseamos hacer las siguientes observaciones.

#### **1. Reglamentación nacional (artículo VI del AGCS)**

8. Al aumentar el nivel de los compromisos tradicionales en materia de acceso a los mercados, las reglamentaciones nacionales se convertirán en un aspecto importante de la continuación de la liberalización del comercio de servicios. Las disciplinas en materia de reglamentación nacional deberán garantizar que los compromisos en materia de acceso a los mercados y trato nacional no se vean socavados por reglamentaciones innecesariamente restrictivas del comercio. Esta labor deberá realizarse sobre la base del debido respeto a los objetivos de las políticas nacionales, y deberá

reconocerse el derecho de los Miembros a establecer reglamentaciones con el fin de realizar los objetivos de su política nacional. En el Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Nacional (GTRN) se está realizando actualmente una importante labor a ese respecto mediante la elaboración de disciplinas reglamentarias sobre transparencia y "necesidad".

9. El establecimiento de disciplinas multilaterales en materia de reglamentación nacional es esencialmente una cuestión horizontal. No obstante, en el caso de algunos sectores con un alto grado de complejidad a este respecto podrían elaborarse "documentos de referencia" sobre cuestiones de reglamentación, como el establecido en relación con los servicios de telecomunicaciones. Esos documentos de referencia servirían de base para el establecimiento de compromisos adicionales. Esta labor debería realizarse paralelamente a la elaboración de disciplinas generales en el GTRN.

## **2. Medidas de salvaguardia urgentes (artículo X del AGCS)**

10. Las medidas de salvaguardia en la esfera del comercio de servicios tendrían que ser compatibles con el preámbulo del AGCS e incluir criterios y procedimientos que no socavarán las concesiones y los compromisos establecidos en el marco de dicho Acuerdo. Las disposiciones deben asegurar un control multilateral adecuado de toda aplicación de un instrumento de salvaguardia urgente, además del procedimiento de solución de diferencias normal e íntegro.

11. Noruega reconoce que para los países en desarrollo puede ser de especial interés una cláusula de salvaguardia urgente con el fin de lograr un incremento progresivo del nivel de liberalización del comercio de servicios. Si se pudiera lograr un consenso sobre las medidas de salvaguardia urgentes en el marco temporal convenido, constituiría una señal positiva con respecto a las demás negociaciones en curso sobre el comercio de servicios.

## **3. Contratación pública (artículo XIII del AGCS)**

12. Teniendo presente lo dispuesto en el artículo XIII del AGCS, es decir, que "se celebrarán negociaciones multilaterales sobre la contratación pública en materia de servicios en el marco del presente Acuerdo", Noruega espera que esas negociaciones tengan lugar en el curso de las negociaciones AGCS 2000. La contratación pública desempeña una función importante en las economías de los Miembros. La extensión a la contratación pública de las actuales disciplinas del AGCS, así como de principios fundamentales del Acuerdo como la transparencia y la equidad en la administración, sería beneficiosa para los gobiernos y también para las industrias y los consumidores. Los negociadores deberán aprovechar la labor en curso en el Grupo de Trabajo sobre la Transparencia de la Contratación Pública en cuanto se refiere a la transparencia en la esfera de los servicios.

## **4. Subvenciones (artículo XV del AGCS)**

13. Determinadas subvenciones podrían tener efectos de distorsión del comercio de servicios. Los Miembros se han comprometido a celebrar negociaciones con miras a elaborar las disciplinas multilaterales necesarias para reducir al mínimo esos efectos de distorsión del comercio. Noruega reconoce la complejidad de esta cuestión. No obstante, debe tratarse de ella en plena conformidad con el mandato impartido; las deliberaciones sobre las subvenciones deberán formar parte de las negociaciones AGCS 2000.

#### **IV. PROPUESTAS POR SECTORES ESPECÍFICOS**

##### **A. PROCESO DE NEGOCIACIÓN**

14. Las negociaciones AGCS 2000 deberán tener lugar en la serie de reuniones extraordinarias del Consejo del Comercio de Servicios, que, en nuestra opinión, deberá tener una función importante y servir de guía en la labor que hay que realizar.

##### **B. PROPUESTAS**

15. En esta etapa Noruega presenta propuestas específicas en los siguientes sectores:

- servicios prestados a las empresas;
- telecomunicaciones;
- servicios financieros;
- transporte marítimo;
- transporte aéreo;
- servicios relacionados con la energía.

16. Las propuestas representan opiniones preliminares sobre algunos sectores importantes. Noruega espera presentar otras propuestas más adelante.

##### **1. Servicios prestados a las empresas**

###### **a) Introducción**

17. Los servicios prestados a las empresas abarcan una amplia gama de industrias de servicios diferentes que son importantes para el desarrollo de las empresas. En una economía mundial cada vez más globalizada es importante que los proveedores de servicios a las empresas puedan desplazarse con sus clientes y aventurarse en nuevos mercados. El comercio de servicios prestados a las empresas acrecienta los efectos económicos positivos del comercio en general. El mercado noruego está abierto a la competencia, como se refleja en la Lista de Noruega.

18. En la mayoría de los países los sectores de servicios prestados a las empresas están sujetos a reglamentaciones nacionales con el fin de lograr objetivos nacionales de calidad. En los esfuerzos encaminados a la liberalización deben tenerse en cuenta objetivos legítimos como la protección de los consumidores, la seguridad pública y el principio de derecho.

###### **b) Propuesta**

19. La labor de la OMC sobre las cuestiones de reglamentación deberá, en la medida de lo posible, basarse en normas internacionales ya establecidas con respecto a sectores de servicios específicos, por ejemplo, las Normas Internacionales sobre Auditoría y las Normas Internacionales de Contabilidad.

20. Noruega anima a los Miembros a contraer compromisos adicionales con respecto al acceso a los mercados y el trato nacional y la reducción o eliminación de las exenciones de la obligación de trato NMF aún vigentes. Las exenciones de la obligación de trato NMF basadas en el reconocimiento recíproco de títulos de aptitud profesionales deben notificarse de conformidad con el artículo VII del AGCS.

21. En particular, Noruega desea que se contraigan compromisos en las siguientes esferas:

- Servicios de arquitectura (*CPC provisional 8671*);
- Servicios de ingeniería (*CPC provisional 8672*);
- Servicios de ensayos y análisis técnicos (*CPC provisional 8676*);
- Servicios de informática y servicios conexos (*CPC provisional 841-849*);
- Servicios inmobiliarios (*CPC provisional 821-822*);
- Servicios de contabilidad, auditoría y teneduría de libros (*CPC provisional 862*).

## **2. Telecomunicaciones**

### **a) Introducción**

22. Las telecomunicaciones constituyen una infraestructura clave necesaria para el desarrollo económico. El mercado noruego está totalmente abierto a la competencia, como se refleja en los compromisos contraídos por Noruega. El permitir que aumentara la competencia ha tenido un efecto positivo en la evolución del mercado interno. Ha contribuido a fortalecer el sector de las telecomunicaciones noruego y ha permitido a los consumidores y a las empresas aprovecharse de una mayor gama de opciones, menores precios y servicios y aplicaciones innovadores.

23. Por otro lado, estudios recientemente realizados indican que los países en desarrollo se han beneficiado también de la liberalización de sus sectores de telecomunicaciones y de su apertura al comercio.

### **b) Propuesta**

24. Muchos Miembros no han contraído aún compromisos en la esfera de las telecomunicaciones básicas y de valor añadido. Otros han contraído compromisos que son parciales o cuya aplicación se ha escalonado en un largo período de tiempo, y otros han impuesto limitaciones al acceso a los mercados (por ejemplo, límites de las inversiones extranjeras y del número de proveedores de servicios). Todos los Miembros deben adoptar plenamente los acuerdos sobre servicios de telecomunicaciones básicas y de valor añadido (con inclusión de los servicios por satélite o Internet y los servicios móviles) en el curso de las negociaciones.

25. En las negociaciones sobre las telecomunicaciones básicas se negoció un documento de referencia sobre principios de reglamentación. En ese documento de referencia se imponen disciplinas favorables a la competencia: por ejemplo, salvaguardias de la competencia, garantías de interconexión, neutralidad de las prescripciones en materia de servicio universal, transparencia de los procedimientos de concesión de licencias, establecimiento de entidades de reglamentación independientes y directrices sobre la asignación y utilización de recursos escasos. El documento de referencia es esencial para garantizar una competencia leal. Por consiguiente, todos los Miembros deben adoptar en su totalidad las disposiciones contenidas en ese documento.

## **3. Servicios financieros**

### **a) Introducción**

26. El sector de los servicios financieros desempeña una función fundamental en la actividad económica global. Al mejorar la intermediación financiera y la asignación de recursos y proporcionar los medios para la especialización sobre la base de ventajas comparativas, la divulgación de conocimientos tecnicoprácticos y la realización de economías de escala y de gama, la liberalización del comercio de servicios financieros puede tener importantes efectos positivos en los ingresos y en el crecimiento económico.

27. La presencia de empresas extranjeras puede aumentar la eficiencia y la estabilidad del sector de los servicios financieros e incrementar los incentivos para establecer mejores políticas y reglamentaciones macroeconómicas. Además, el fácil acceso al capital y la distribución del riesgo en condiciones competitivas resultará de importancia vital para las empresas en una economía mundial en permanente crecimiento y cada vez más estrechamente integrada. Así pues, la liberalización del comercio de servicios financieros puede también acrecentar los efectos de la liberalización en otros sectores de servicios, así como en la esfera de las mercancías.

28. La mayoría de los actuales compromisos de los Miembros se refieren a la presencia comercial (modo 3). Son menos los Miembros que han contraído compromisos en relación con los servicios transfronterizos (modo 1) o el consumo en el extranjero (modo 2). No obstante, existe una creciente tendencia a contraer compromisos en el modo 2 en el caso de subsectores de servicios financieros incluidos en el Anexo sobre Servicios Financieros: por ejemplo, servicios de asesoramiento financiero, intermediación de seguros, reaseguros, evaluación de riesgos, y seguros relativos al transporte marítimo, la aviación y otros servicios de transporte.

29. Noruega tiene una legislación liberal con respecto al sector financiero y apoya una mayor liberalización multilateral de este sector. No obstante, esa liberalización no debe excluir la posibilidad de aplicar la reglamentación del país huésped por motivos cautelares o con otros fines necesarios.

b) Propuesta

30. Noruega invita a los Miembros a realizar mejoras reales de sus compromisos en materia de acceso a los mercados y trato nacional y a reducir o eliminar las exenciones de la obligación de trato NMF aún vigentes.

31. La clasificación que figura en el Anexo sobre Servicios Financieros y en el Entendimiento relativo a los compromisos en materia de servicios financieros proporciona una base amplia y transparente para la consignación de los compromisos en las Listas. Noruega anima a todos los Miembros a que se ajusten plenamente a las amplias definiciones utilizadas en esa clasificación al consignar sus compromisos. A este respecto, Noruega subraya la necesidad de compromisos adicionales en la esfera de los servicios relativos al transporte marítimo. Alrededor del 80 por ciento del comercio mundial de mercancías se transporta por barco. El desarrollo de un régimen abierto y competitivo para los seguros relativos al transporte marítimo contribuirá a reducir los costos del comercio, con lo que estimulará el comercio de mercancías y el desarrollo económico general.

#### **4. Transporte marítimo**

a) Introducción

32. El transporte marítimo es un sector importante para Noruega en las negociaciones sobre los servicios. La mitad del valor de las exportaciones noruegas de servicios está relacionada con el transporte marítimo.<sup>1</sup>

33. El transporte marítimo constituye la infraestructura básica del comercio mundial, ya que cerca del 80 por ciento del comercio mundial de mercancías se transporta por barco. La movilidad

---

<sup>1</sup> La flota de propiedad noruega ocupa el tercer lugar entre las más grandes del mundo, después de las de Grecia y el Japón. Las empresas de transporte marítimo noruegas dan empleo a 65.000 tripulantes de más de 50 nacionalidades diferentes. Más de la mitad de ellos proceden de países en desarrollo y unos 15.000 son noruegos. Además, en la organización de tierra de las empresas de transporte marítimo trabajan 10.000 personas, el 50 por ciento de ellas en Noruega.

excepcional del medio de producción (el buque), así como la mayor liberalidad de las políticas comerciales con relación a la mayoría de los demás sectores de servicios, han hecho del transporte marítimo internacional uno de los sectores industriales más importantes y más globalizados en lo que se refiere a mercados, tecnología, capital y empleo. Por consiguiente, es una paradoja que este sector no esté abarcado adecuadamente por el AGCS. Los resultados de la Ronda Uruguay a este respecto fueron decepcionantes, al no hallarse una solución apropiada para este importante sector de servicios debido a la falta de compromisos y de aplicación del principio NMF.

34. Siempre que exista un régimen normativo eficiente, el transporte marítimo tiene ventajas ambientales con respecto a la mayoría de los demás modos de transporte. Una solución adecuada de la OMC con respecto al transporte marítimo contribuiría a reforzar los esfuerzos en curso en muchos países, entre ellos Noruega, para estimular un cambio del transporte por carretera al transporte marítimo por razones ambientales. La supresión de las restricciones en esta esfera puede tener un gran potencial. Al mismo tiempo, Noruega sigue firmemente decidida a abordar los problemas ambientales en la esfera del propio transporte marítimo y cooperará activamente con otras naciones en la Organización Marítima Internacional (OMI) y otros foros pertinentes con el fin de mejorar las reglamentaciones internacionales en materia de seguridad y medio ambiente.

35. Noruega y unos 30 países más consignaron compromisos en la esfera del transporte marítimo en las Listas anexas al AGCS en ocasión de la Ronda Uruguay y las ulteriores negociaciones del GNSTM.<sup>2</sup> Los compromisos de Noruega en la esfera del transporte marítimo internacional son reflejo de su liberal régimen de comercio en este sector. El principio NMF es aplicable a todos los compromisos específicos sobre servicios de transporte marítimo consignados en las Listas de los países Miembros. Más generalmente, ese principio entrará en vigor con respecto a este sector cuando hayan concluidos las negociaciones AGCS 2000.

36. El Gobierno noruego adoptará un enfoque de este sector basado en la Decisión<sup>3</sup> sobre los servicios de transporte marítimo adoptada por el Consejo del Comercio de Servicios el 28 de junio de 1996. Los Miembros deben aprovechar los esfuerzos y la amplia labor ya realizados en este sector durante la Ronda Uruguay y las ulteriores negociaciones del GNSTM. El punto de partida de las negociaciones debe ser las ofertas existentes o mejoradas, según la Decisión del Consejo del Comercio de Servicios.

37. Como consecuencia de la declaración conjunta<sup>4</sup> sobre el transporte marítimo hecha por las Comunidades Europeas y sus Estados miembros; Hong Kong, China; el Japón; la República de Corea; Noruega y Singapur, la cuestión del transporte marítimo ha entrado a formar parte del orden del día y del programa de trabajo de la serie de reuniones extraordinarias del Consejo del Comercio de Servicios. En esa declaración y en muchas observaciones y contribuciones constructivas de otros Miembros se han identificado en términos generales los problemas y las esferas de negociación en este sector. Es ahora necesario mejorar la posición del sector en el sistema de la OMC mediante una liberalización real y significativa y el establecimiento de un mayor número de compromisos en el curso de las negociaciones.

---

<sup>2</sup> Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo.

<sup>3</sup> S/L/24.

<sup>4</sup> S/CSS/W/8, de fecha 6 de octubre de 2000.

b) Objetivos de las negociaciones

38. Noruega tiene tres principales objetivos con respecto a las negociaciones en el sector del transporte marítimo:

- i) deberá entrar en vigor para todos los Miembros la cláusula NMF, según lo previsto,
- ii) deberá haber más Miembros que consignent en sus Listas anexas al AGCS compromisos que entrañen una liberalización real y significativa del transporte marítimo, y
- iii) deberán quedar pocas exenciones de la obligación de trato NMF o no quedar ninguna.

c) Propuesta

39. Durante las negociaciones Noruega presentará peticiones, por países específicos, sobre compromisos en relación con restricciones que limitan el acceso a los mercados y el trato nacional con respecto a los distintos modos de suministro. La formulación de las peticiones se basará en la estructura de tres pilares (servicios de transporte marítimo, servicios auxiliares del transporte marítimo y servicios portuarios) del modelo de lista y en los principios pertinentes sobre las exenciones de la obligación de trato NMF.

40. Por el momento Noruega no prevé la necesidad de introducir cambios en el modelo de lista, ya que abarca adecuadamente el sector de los servicios de transporte marítimo internacional. No obstante, tal vez fuera útil utilizar como suplemento una lista de los compromisos en otros sectores de transporte que tienen relación con los servicios de transporte marítimo, en particular el transporte por carretera integrante de servicios multimodales con un tramo marítimo. Además, algunos Miembros podrían necesitar una fórmula para abordar las restricciones en partes del sector de transporte de cabotaje marítimo. Con el fin de atender esas necesidades, en el anexo 1 figura un proyecto de lista titulada Suplemento del modelo de lista sobre el transporte marítimo.

41. Las restricciones de los servicios de transporte marítimo internacional que Noruega abordará durante las negociaciones están relacionadas con lo siguiente: restricciones unilaterales del acceso a los mercados y el trato nacional; disposiciones de participación en la carga contenidas en acuerdos bilaterales o plurilaterales; cargas propiedad del gobierno y/o financiadas por el gobierno; establecimiento de una presencia comercial, especialmente en relación con empresas de transporte marítimo y operaciones multimodales; medidas discriminatorias aplicadas en los puertos; y prescripciones discriminatorias en materia de licencias y pruebas de necesidades económicas.

42. En lo que se refiere a las exenciones de la obligación de trato NMF, deberán respetarse los siguientes principios:

- las disposiciones contenidas en acuerdos bilaterales que se consignent como exenciones de la obligación de trato NMF sólo se reconocerán cuando ambas partes en el acuerdo adopten exenciones equivalentes,
- la Lista de exenciones de la obligación de trato NMF no podrá establecer derecho alguno a introducir en el futuro restricciones que excedan de lo previsto directamente en el AGCS,
- las exenciones de la obligación de trato NMF no podrán servir de base para el establecimiento de contramedidas,



- la Lista de exenciones de la obligación de trato NMF no deberá contener reservas ni medidas encaminadas a garantizar el acceso a la carga sobre la base de reciprocidad.

## 5. Transporte aéreo

### a) Introducción

43. Noruega<sup>5</sup> aplica una política liberal con el fin de negociar el mayor número posible de acuerdos sobre servicios de transporte aéreo del tipo de los de libertad del espacio aéreo, por lo que apoyamos por lo general las propuestas encaminadas a liberalizar los regímenes por los que se rige la aviación mundial.

44. Noruega hace hincapié en que todo acuerdo con respecto a este sector tiene que estar en plena conformidad con las normas y medidas reglamentarias internacionales establecidas por la OACI<sup>6</sup> y/o la CEAC.<sup>7</sup>

### b) Propuesta

45. Con respecto a los servicios ya incluidos en el actual Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo del AGCS, Noruega anima a los Miembros a aumentar el número y la calidad de sus compromisos.

46. Con respecto al examen en curso del Anexo, presentamos las siguientes propuestas:

- *Sobrevuelo/tránsito aéreo*

De conformidad con el Anexo sobre Servicios de Transporte Aéreo, el suministro de servicios de transporte aéreo directamente relacionados con el ejercicio de los derechos de tráfico está expresamente excluido del AGCS. Noruega propone que se incluyan como compromisos horizontales de los Miembros las libertades primera y segunda<sup>8</sup> de los derechos de tráfico del Acuerdo de Tránsito Aéreo de la OACI (1944). Ello brindaría a las compañías aéreas oportunidades más justas y equitativas para competir en el mercado internacional sobre una base no discriminatoria, lo que aumentaría la eficiencia del transporte de pasajeros y carga. Garantizaría también a todos los países la posibilidad de aprovechar plenamente las libertades tercera y cuarta<sup>9</sup> de los derechos de tráfico ya obtenidas. Esta propuesta tendría un efecto positivo en el medio ambiente, ya que las compañías aéreas podrían elegir la mejor vía aérea internacional establecida en vez de verse obligadas a volar alrededor de determinados países. En cuanto a la seguridad, aumentaría al reducirse la duración de los vuelos y, en determinadas rutas, al ser más fácil el acceso a lugares de aterrizaje de emergencia.

---

<sup>5</sup> En estrecha cooperación con Dinamarca y Suecia.

<sup>6</sup> OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

<sup>7</sup> CEAC: Conferencia Europea de Aviación Civil.

<sup>8</sup> Primera libertad: derecho o privilegio otorgado por un Estado a otro de volar sobre el territorio del primer Estado sin aterrizar. Segunda libertad: derecho o privilegio otorgado por un Estado a otro de hacer escala en el territorio del primer Estado con fines que no sean de tráfico.

<sup>9</sup> Tercera libertad: derecho o privilegio otorgado por un Estado a otro de desembarcar en el territorio del primer Estado tráfico procedente del Estado de origen del transportista. Cuarta libertad: derecho o privilegio otorgado por un Estado a otro de embarcar en el territorio del primer Estado tráfico destinado al Estado de origen del transportista.

- *Servicios de tierra en los aeropuertos*

Deberá considerarse el establecimiento de compromisos con respecto a los servicios de tierra en los aeropuertos en las diferentes categorías de esos servicios: atención a los pasajeros, manipulación de los equipajes, aeronaves, etc.

- *Servicios auxiliares de todos los modos de transporte cuando se prestan en el contexto del transporte aéreo*

En relación con la manipulación de la carga en los aeropuertos, deberá considerarse el establecimiento de compromisos en relación con los servicios de almacenamiento.

## **6. Servicios relacionados con la energía**

### **a) Introducción**

47. Noruega considera que los servicios relacionados con la energía son una de las principales esferas "nuevas" que han de negociarse durante las negociaciones AGCS 2000.

48. La obtención de energía fiable y eficiente a precios competitivos es un requisito fundamental para el desarrollo económico y social de cualquier país. Los servicios relacionados con la energía eficientes son, al igual que los modernos servicios de telecomunicaciones, transporte y financieros, factores fundamentales del crecimiento económico.

49. A pesar de su importancia económica, los compromisos contraídos en la esfera de los servicios relacionados con la energía son relativamente escasos. No obstante, las condiciones del mercado de estos servicios han variado fundamentalmente desde la época de la Ronda Uruguay. En muchos países esos servicios han experimentado un amplio proceso de desreglamentación. Los países nórdicos (Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia) han establecido un mercado común y liberalizado con respecto a la electricidad. Los países europeos se enfrentan asimismo con la liberalización gradual del mercado de la energía. También en otras partes del mundo se ha registrado una evolución rápida y dinámica de los servicios relacionados con la energía.

50. Por consiguiente, durante estas negociaciones deberán incorporarse firmemente los servicios relacionados con la energía en el marco del AGCS, con el fin de garantizar en esta esfera servicios eficientes en relación con su costo, en beneficio de todos.

### **b) Ámbito**

51. Consideramos que los servicios relacionados con la energía abarcan todos los servicios prestados en relación con la prospección, el desarrollo, la extracción, la producción, la generación, el transporte, la transmisión, la distribución, la comercialización y el consumo de energía, productos energéticos y combustibles. Muchas de esas actividades están estrechamente interrelacionadas.

52. Es esencial que al definir los servicios relacionados con la energía se adopte un enfoque amplio. Con el fin de comprender plenamente los beneficios de servicios eficientes y competitivos en esta esfera y contraer compromisos significativos desde un punto de vista económico, tenemos que tomar en consideración toda la cadena de actividades en materia de descubrimiento de recursos, producción, transmisión, transporte y distribución, ventas y comercialización, independientemente de que las actividades tengan lugar dentro o fuera del territorio de que se trate.

53. Esa cuestión puede ilustrarse tomando como ejemplo la producción de petróleo y gas. Una importante proporción de la producción mundial de petróleo y gas tiene lugar extraterritorialmente.

Para ello se han desarrollado equipo y servicios muy especializados que permiten actividades extraterritoriales de descubrimiento de recursos, prospección, extracción, producción y transporte. Estas funciones básicas se basan en una amplia gama de actividades auxiliares extraterritoriales, por ejemplo el suministro extraterritorial de servicios de almacenamiento, alojamiento, seguridad, transporte de suministros, etc. Estas actividades son todas ellas servicios fundamentales en la cadena de producción/valor de los productos de petróleo y gas y, por consiguiente, tienen un lugar natural en la esfera de los servicios relacionados con la energía.

54. Los servicios relacionados con la energía no constituyen un sector o subsector separado en el documento W/120, sino que están incluidos en diferentes partes de la clasificación (al igual que en la CPC). A efectos de los debates, en el anexo 2 figura una lista preliminar de servicios relacionados con la energía, lista que se facilita sin perjuicio de la posición final de Noruega con respecto a la cuestión de la clasificación.

c) Propuesta

- *Algunas observaciones generales:*

Esta parte de la propuesta se basa también en el respeto de los objetivos de las políticas nacionales y el legítimo derecho de las autoridades nacionales a establecer reglamentaciones. La cuestión de la propiedad pública de los recursos naturales queda al margen de estas negociaciones.

55. Noruega reconoce que los Miembros se hallan en distintas etapas de desarrollo en cuanto a reglamentaciones y, como consecuencia, la competencia en la esfera de los servicios relacionados con la energía varía considerablemente de un país a otro. Por consiguiente, cabe esperar diferencias del nivel de compromisos contraídos.

- *Objetivos*

Los objetivos de Noruega con respecto a las negociaciones sobre los servicios relacionados con la energía pueden resumirse como sigue:

- las negociaciones deberán abarcar todos los servicios relacionados con la energía;
- las negociaciones deberán tender a aumentar los compromisos en materia de acceso a los mercados y trato nacional;
- los servicios relacionados con la energía son complejos y están muy reglamentados, por lo que es importante abordar específicamente las cuestiones de reglamentación. Podría elaborarse un documento de referencia del estilo del establecido para los servicios de telecomunicaciones. Serían elementos centrales en ese documento las normas sobre la transparencia, el acceso no discriminatorio a las redes de energía, una entidad de reglamentación independiente y prescripciones que impidan prácticas anticompetitivas en la esfera de los servicios relacionados con la energía en general;
- estimamos que un modelo de lista o una lista de servicios relacionados con la energía podría constituir un instrumento de negociación útil y ayudar a los Miembros a establecer compromisos significativos desde un punto de vista comercial.

## **ANEXO 1**

### **PROYECTO DE LISTA**

#### **SUPLEMENTO DEL MODELO DE LISTA SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

Compromisos en los sectores del transporte marítimo y el transporte terrestre con alguna relación con el transporte marítimo internacional y no abarcados por el modelo de lista sobre el transporte marítimo.

##### **Transporte de cabotaje marítimo en general**

- Servicios de enlace del transporte de cabotaje marítimo relacionados con carga internacional
- Transporte de cabotaje marítimo de contenedores vacíos para el comercio internacional
- Servicios de transporte de cabotaje marítimo para actividades extraterritoriales de prospección y producción de petróleo

##### **Transporte de cabotaje por carretera en general**

- Transporte de cabotaje por carretera de carga que forme parte de servicios de transporte con un tramo marítimo internacional
- Transporte de cabotaje por carretera de carga en contenedores que forme parte de servicios de transporte con un tramo marítimo internacional

##### **Transporte de cabotaje por ferrocarril en general**

- Transporte de cabotaje por ferrocarril de carga que forme parte de servicios de transporte con un tramo marítimo internacional
- Transporte de cabotaje por ferrocarril de carga en contenedores que forme parte de servicios de transporte con un tramo marítimo internacional

## ANEXO 2

**PROYECTO DE LISTA DE SERVICIOS  
RELACIONADOS CON LA ENERGÍA**

La presente lista es preliminar, a efectos únicamente de los debates, y debe considerarse un "trabajo en curso". Por otra parte, se presenta sin perjuicio de nuestra posición final con respecto a la cuestión de la clasificación. Noruega espera presentar una lista revisada en una etapa ulterior de las presentes negociaciones.

Varios de los números de la CPC abarcan actividades con usos finales duales o varios. En esos casos se hace referencia al componente de esas actividades relacionado con la energía.

<b>Clasificación del documento W/120</b>	<b>Números de la CPC provisional</b>	<b>Título de la CPC provisional</b>
1.A Servicios profesionales	8672 8673	Servicios de ingeniería Servicios integrados de ingeniería
1.B Servicios de informática y servicios conexos	84	Servicios de informática y servicios conexos
1.C Servicios de investigación y desarrollo	851	Servicios de investigación y desarrollo experimental de las ciencias naturales y la ingeniería
1.E Servicios de arrendamiento o alquiler, sin operarios	83107, 83109  83103	Servicios de arrendamiento o alquiler de maquinaria y equipo de construcción o de otro tipo de maquinaria y equipo, sin operarios (nota: el alquiler de equipo <i>con</i> operarios se clasifica bajo Trabajos de construcción, en el grupo 518 de la CPC) Servicios de arrendamiento o alquiler de buques sin tripulación
1.F Otros servicios prestados a las empresas	865 866  8676 883 884, 885 887 8675  886 8790	Servicios de consultores en administración Servicios relacionados con los de los consultores en administración Servicios de ensayos y análisis técnicos Servicios relacionados con la minería Servicios relacionados con las manufacturas Servicios relacionados con la distribución de energía Servicios conexos de consultores en ciencia y tecnología Mantenimiento y reparación de equipo Otros servicios prestados a las empresas
3. Servicios de construcción y servicios de ingeniería conexos	511 512 513 515 516 518	Trabajos previos a la construcción en obras de construcción Trabajos de construcción para la edificación Trabajos de construcción para ingeniería civil Trabajos de construcción especializados Trabajos de instalación Servicios de arrendamiento de equipo para la construcción o demolición de edificios o para trabajos de ingeniería civil con operadores

<b>Clasificación del documento W/120</b>		<b>Números de la CPC provisional</b>	<b>Título de la CPC provisional</b>
4.	Servicios de distribución	621	Servicios de comisionistas
		622	Servicios comerciales al por mayor
		632	Servicios de venta al por menor de productos no comestibles
		6111, 6113,	Venta de vehículos automotores, motocicletas y
		6121	vehículos para la nieve, y sus repuestos y accesorios
6.	Servicios relacionados con el medio ambiente	613	Venta al por menor de combustible para automotores
		940	Alcantarillado y eliminación de desperdicios, servicios de saneamiento y otros servicios de protección del medio ambiente
9.A	Hoteles y restaurantes	64199	Otros servicios de alojamiento n.c.p. (servicios extraterritoriales de alojamiento)
11.	Servicios de transporte	7112	Transporte de carga por ferrocarril
		7123	Transporte de carga por carretera
		713	Servicios de transporte por tuberías
		7212	Transporte marítimo de carga (servicios de transporte de cabotaje marítimo para actividades extraterritoriales de prospección y producción de petróleo)