

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

G/C/M/3

28 de junio de 1995

(95-1758)

Consejo del Comercio de Mercancías
29 de mayo de 1995

ACTA DE LA REUNIÓN

celebrada en el Centro William Rappard
el 29 de mayo de 1995

Presidente: Sr. M. Ende (Japón)

<u>Asuntos tratados</u>	<u>Página</u>
1. República Dominicana - Renegociación de la Lista XXIII	2
- Informe sobre las consultas relativas a la solicitud de exención	
2. Finalización de las Listas de Concesiones sobre Mercancías	2
(seguimiento de la reunión informal del 24 de abril de 1995 del Comité de Acceso a los Mercados dedicada a la verificación)	
3. Notificación de conformidad con el artículo XVIII.C del GATT de 1994 y con la Decisión de 1979 sobre medidas de salvaguardia adoptadas por motivos de desarrollo hecha por Malasia	3
- Informe sobre las consultas	
4. Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición	4
- Informe de situación sobre la condición jurídica de la entidad de examen independiente prevista en el artículo 4 del Acuerdo	
5. Estados Unidos - Japón: Cuestiones en materia de vehículos automóviles y de sus partes y piezas sueltas; medidas unilaterales estadounidenses	5
6. Obstáculos y prácticas restrictivas en el sector automotriz del Japón	11
7. Canadá - Régimen de importación aplicable a las pastas	14
8. Ampliación de la CE: Negociaciones en virtud del párrafo 6 del artículo XXIV del GATT de 1994	14
9. Acuerdos de libre comercio entre Estonia, Letonia y Lituania y las Comunidades Europeas	14
10. Información sobre la Reunión Ministerial del Grupo de Cairns celebrada en Manila los días 26 y 27 de mayo de 1995	14

El Presidente da la bienvenida a las delegaciones a la tercera reunión del Consejo del Comercio de Mercancías, convocada en el aerograma WTO/AIR/84. Señala que, de conformidad con el acuerdo alcanzado en la última reunión del Consejo celebrada el 3 de abril de 1995, se ha invitado a asistir a la presente reunión a las siguientes Organizaciones: las Naciones Unidas, la UNCTAD, el FMI, el Banco Mundial, la FAO, la OCDE, la Oficina Internacional de los Textiles y las Prendas de Vestir y la Organización Mundial de Aduanas. En tal sentido, propone que, en espera de la adopción de los criterios y condiciones para la concesión de la condición de observador en la OMC a las organizaciones internacionales intergubernamentales y a menos que una delegación lo objete, se invite a la siguiente reunión del Consejo del Comercio de Mercancías a las organizaciones invitadas a la presente reunión.

El Consejo del Comercio de Mercancías así lo acuerda.

1. República Dominicana - Renegociación de la Lista XXIII

- Informe sobre las consultas relativas a la solicitud de exención

1.1 El Presidente recuerda que, en su última reunión, el Consejo examinó una comunicación de la República Dominicana, distribuida con la signatura G/L/4, en la que ese país solicitaba una exención de las obligaciones dimanantes del artículo II del GATT de 1994 para la renegociación y transposición al Sistema Armonizado de la Lista XXIII anterior a la Ronda Uruguay. En esa ocasión, el Consejo informó asimismo de que era preciso proseguir las deliberaciones sobre esa solicitud de exención y le autorizó para entablar consultas sobre este asunto. Dichas consultas ya se han celebrado y, a la luz de las deliberaciones, la República Dominicana ha decidido retirar su solicitud de exención.

1.2 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de esta información.

2. Finalización de las Listas de Concesiones sobre Mercancías (seguimiento de la reunión informal de 24 de abril de 1995 del Comité de Acceso a los Mercados dedicada a la verificación)

2.1 El Presidente indica que el Comité de Acceso a los Mercados celebró el 24 de abril de 1995 una reunión informal a fin de verificar el proyecto final de las Listas de concesiones. Invita al Presidente del Comité a que informe sobre los resultados de esa reunión.

2.2 El Sr. Saint-Jacques, Presidente del Comité de Acceso a los Mercados, indica que el Comité celebró una reunión informal el 24 de abril de 1995 a fin de verificar y aprobar el proyecto final de las Listas sobre mercancías, con inclusión de las Listas de los países menos adelantados y de países que, en virtud del párrafo 5 c) del artículo XXVI, adquirieron la condición de partes contratantes del GATT durante 1994 y a los que se aplica la Decisión adoptada por el Consejo General el 31 de enero de 1995 sobre la "Finalización de las Negociaciones sobre las Listas sobre mercancías y servicios" (WT/L/30). Por otro lado, el Comité tomó nota de la información facilitada por cuatro países en relación con los "demás derechos o cargas".

2.3 En dicha reunión, se consideraron verificadas las Listas de los siguientes 14 países menos adelantados: Botswana, Burundi, Guinea, Guinea-Bissau, Haití, Lesotho, Malawi, Maldivas, Mozambique, República Centroafricana, Rwanda, Sierra Leona, Togo y Zaire. En relación con las Listas de países que, de conformidad con el párrafo 5 c) del artículo XXVI adquirieron la condición de partes contratantes durante 1994, también se consideraron verificadas en esa reunión las Listas de Djibouti, Granada y Saint Kitts y Nevis. Se acordó asimismo que las Listas de Angola y Papua Nueva Guinea también se podían considerar verificadas, previa distribución, a efectos de verificación técnica, de una versión revisada de las Listas que recogen los resultados de las negociaciones concluidas antes de la reunión. Con arreglo a este procedimiento de verificación técnica, las delegaciones disponen de un plazo de siete días contados a partir de la fecha de distribución de las Listas revisadas

para comprobar si en ellas se plasman debidamente los resultados de las negociaciones o para presentar comentarios en el caso contrario. De no presentarse comentarios, las Listas revisadas se consideran verificadas. Las Listas revisadas de Angola y de Papua Nueva Guinea se distribuyeron el 3 y el 22 de mayo de 1995, respectivamente. Al no haberse recibido comentarios a la Lista de Angola dentro del plazo estipulado, la Lista puede considerarse verificada. En cuanto a la Lista de Papua Nueva Guinea, el plazo para la presentación de comentarios termina el 29 de mayo de 1995. Hasta la fecha, no se han recibido comentarios a dicha Lista, por lo que se propone que, de no recibirse comentarios de aquí al 29 de mayo de 1995, también se la considere verificada.

2.4 A cuatro países, a saber, Camerún, Côte d'Ivoire, Nigeria y Senegal, se les concedió una prórroga hasta el 15 de abril de 1995 para facilitar información adicional detallada sobre los "demás derechos o cargas". Dicha información se ha recibido y distribuido y se incorporará al Protocolo Adicional al Protocolo de Marrakech en forma de anexo a las Listas respectivas.

2.5 El representante de los Estados Unidos señala que su delegación no se opone a que se remitan las Listas al Consejo General para su aprobación, aunque indica que, por parte de su delegación esa aprobación se hace sin perjuicio de la resolución de determinadas cuestiones de procedimiento relativas a la adhesión de países de conformidad con el artículo XII del Acuerdo sobre la OMC. Su delegación espera que esas cuestiones de procedimiento se puedan resolver mediante la celebración de consultas antes de que se dé por completado el proceso de adhesión de los países cuyas Listas se han aprobado en la presente reunión.

2.6 El Presidente propone que el Consejo tome nota de la información facilitada y de la declaración formulada y que remita al Consejo General las Listas de concesiones sobre mercancías de Angola, Botswana, Burundi, Djibouti, Granada, Guinea, Guinea-Bissau, Haití, Lesotho, Malawi, Maldivas, Mozambique, Papua Nueva Guinea, República Centroafricana, Rwanda, Saint Kitts y Nevis, Sierra Leona, Togo y Zaire, para su aprobación.

2.7 El Consejo del Comercio de Mercancías así lo acuerda.

2.8 El Presidente manifiesta su intención de informar oralmente sobre el particular al Consejo General, que celebrará su próxima reunión el 31 de mayo de 1995.

3. Notificación de conformidad con el artículo XVIII.C del GATT de 1994 y con la Decisión de 1979 sobre Medidas de Salvaguardia adoptadas por motivos de desarrollo hecha por Malasia - Informe sobre las consultas

3.1 El Presidente recuerda que en la última reunión del Consejo se le solicitó que celebrase consultas informales acerca de la notificación de medidas que afectan a las importaciones de polipropileno y polietileno, hecha por Malasia de conformidad con el artículo XVIII.C y con la Decisión de 1979 sobre medidas de salvaguardia adoptadas por motivos de desarrollo. Recuerda asimismo que, en esa reunión, informó al Consejo de que Malasia había propuesto la introducción de una medida alternativa para hacer frente a este problema específico, aunque estaba a la espera de recibir más detalles sobre la propuesta de Malasia y que informaría al Consejo de forma más completa a su debido tiempo. Al disponer ahora de información más detallada, está en condiciones de informar sobre los resultados de las consultas.

3.2 A principios de abril, Malasia facilitó información por conducto de sendas comunicaciones presentadas al Órgano de Solución de Diferencias (WT/DS1/3) y al Comité de Licencias de Importación (G/LIC/N/2/MYS/1), sobre las nuevas medidas en materia de concesión de licencias para importar polipropileno y polietileno. El sistema antes vigente ha sido sustituido por un régimen de licencias automáticas, que se revisará en abril de 1996.

3.3 Teniendo en cuenta los cambios que se han producido últimamente, ya no parece necesario proseguir las consultas relativas al recurso de Malasia al artículo XVIII.C. Por consiguiente, entiende que la notificación presentada por Malasia de conformidad con el artículo XVIII.C ya no tiene razón de ser y, por tanto, no tiene efecto alguno.

3.4 El representante de los Estados Unidos manifiesta la satisfacción de su delegación por el hecho de que Malasia haya eliminado la medida a la que se refiere su notificación y adoptado un régimen de licencias automáticas. Su delegación coincide con la forma en que el Presidente ha descrito la situación y quiere añadir que, al haberse notificado la eliminación de la medida en cuestión, la notificación pasa a ser nula y sin ningún efecto. Dado que el artículo XVIII se refiere a la notificación de una "medida concreta", es evidente que la notificación no puede seguir siendo válida tras haberse adoptado medidas que han modificado la naturaleza de dicha "medida concreta". En vista de los cambios introducidos por Malasia, su delegación confía en que ya no será necesario celebrar más consultas.

3.5 El representante de las Comunidades Europeas hace suya la postura de los Estados Unidos.

3.6 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de las declaraciones.

4. Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición

- Informe de situación sobre la condición jurídica de la entidad de examen independiente prevista en el artículo 4 del Acuerdo

4.1 El Presidente señala que el Consejo acordó en su última reunión que la Secretaría prosiguiese sus consultas con las delegaciones interesadas y con la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y la Federación Internacional de Organismos de Inspección (FIOI) con miras a proponer una solución a las cuestiones de la condición jurídica de la entidad independiente y la responsabilidad jurídica de la misma, de su personal y de sus miembros. El Consejo acordó volver a examinar este asunto en su próxima reunión.

4.2 La Secretaría le ha informado de que se ha hallado una solución que cuenta con la aprobación de la mayoría de las delegaciones que participan en las consultas y con el respaldo de la CCI y de la FIOI. Con todo, la Secretaría aún espera una respuesta final de las delegaciones del Japón y de los Estados Unidos.

4.3 El representante del Japón manifiesta que su delegación no está en condiciones de unirse al consenso existente sobre esta cuestión, dado que todavía no ha recibido instrucciones de su gobierno al respecto, aunque confía en una pronta respuesta.

4.4 El representante de los Estados Unidos señala que su delegación está en condiciones de unirse al consenso existente sobre la resolución de este asunto.

4.5 El Presidente insta al Japón a que informe a la Secretaría cuanto antes sobre su postura definitiva sobre la cuestión. Propone asimismo que el Consejo solicite a la Secretaría que, de recibirse una respuesta positiva del Japón, prepare de inmediato un documento de trabajo en el que se resuma la solución propuesta y que lo distribuya a todos los Miembros, para que puedan formular comentarios antes de que sea sometido a este Consejo para que adopte medidas al respecto.

4.6 El Consejo del Comercio de Mercancías así lo acuerda.

5. Estados Unidos - Japón: Cuestiones en materia de vehículos automóviles y de sus partes y piezas sueltas; medidas unilaterales estadounidenses

5.1 El Presidente señala que este punto ha sido incluido en el orden del día de la presente reunión a petición del Japón.

5.2 El representante del Japón señala que las conversaciones entabladas en julio de 1993 entre el Japón y los Estados Unidos, en el contexto del Acuerdo Marco, sobre cuestiones en materia de vehículos automóviles han sido infructuosas. En respuesta a esto, los Estados Unidos anunciaron el 16 de mayo de 1995 la adopción de medidas unilaterales basadas en el artículo 301 para presionar al Japón a aceptar unas peticiones desmedidas e incompatibles con el Acuerdo sobre la OMC. Si bien los Estados Unidos han sostenido repetidas veces que esta diferencia se centra únicamente en el acceso al mercado, tales declaraciones no pueden ocultar la verdadera naturaleza de las peticiones formuladas por dicho país durante las negociaciones. Los Estados Unidos han manifestado que sólo han formulado solicitudes razonables de apertura del mercado japonés. En realidad, los Estados Unidos empezaron a rechazar las distintas propuestas japonesas encaminadas a mejorar el acceso al mercado y las oportunidades de venta en cuanto se percataron de que ni el Gobierno japonés ni las empresas privadas japonesas accederían a renovar y ampliar los programas de compra de partes y piezas sueltas.

5.3 En lo que respecta los antecedentes de las negociaciones, los Estados Unidos han insistido repetidamente en tres cuestiones durante las negociaciones bilaterales: i) concesionarios, ii) desreglamentación del mercado posventa y iii) ampliación de los programas de compra de partes y piezas sueltas. En cuanto a las cuestiones relacionadas con los concesionarios, el Japón ha accedido a todas las peticiones razonables de los Estados Unidos, pero dicho país parece determinado a exigir resultados garantizados. El Japón ha rechazado, por considerarla inaceptable, la solicitud estadounidense de que se fije un objetivo específico por lo que se refiere al número de concesionarios de automóviles de marcas extranjeras que debe haber en un determinado plazo de tiempo. Llámese "pago inicial" o llámeselo con otro eufemismo, este objetivo numérico más bien obvio atentaría contra la libertad comercial de que deben disfrutar los concesionarios en una economía de mercado para decidir qué automóviles desean ofrecer al público. Los concesionarios deben tener la libertad de ofrecer únicamente aquellas marcas de automóviles que creen que pueden vender. En algunos países se llega hasta el extremo de permitir la existencia de concesionarios exclusivos establecidos por ley, con exención explícita de las leyes antimonopolio. En el Japón no existe ninguna obligación legal de nombrar concesionarios exclusivos, pero, por cuestiones prácticas y por motivos comerciales, algunos concesionarios optan por trabajar con un único fabricante, mientras que otros deciden representar a varias marcas; esto queda a elección del concesionario y es importante que éste pueda disfrutar de su libertad empresarial.

5.4 El Japón ha rechazado también la solicitud estadounidense de que los fabricantes japoneses de vehículos automóviles induzcan a sus concesionarios a ofrecer a través de su propia red modelos extranjeros de la competencia. A este respecto, conviene recalcar que los fabricantes japoneses han anunciado que sus concesionarios pueden representar a otras marcas y que, por lo tanto, ya han satisfecho la solicitud estadounidense de que los fabricantes den su "visto bueno" (esto es, que permitan que los concesionarios representen a otras marcas que no sean las suyas). Por otro lado, el Japón ha informado a los Estados Unidos de que las empresas japonesas tienen la intención de reiterar ese visto bueno. No obstante, y a pesar de esos esfuerzos por parte de las empresas japonesas, los Estados Unidos han insistido durante las negociaciones en que los fabricantes japoneses intervengan de forma más activa. Cabe preguntarse, a este respecto, si IBM debería alentar a sus concesionarios estadounidenses a vender ordenadores de la marca Fujitsu por el mero hecho de que IBM dispone de una red de distribución ya establecida. Son los fabricantes extranjeros quienes deben ofrecer modelos atractivos que los concesionarios deseen vender.

5.5 En relación con el segundo punto, relativo a la desreglamentación del mercado posventa, hay que señalar, en primer lugar, que en el Japón no existe, en principio, ninguna restricción para el repuesto de partes y piezas sueltas de automóvil. Dentro del mercado de piezas de repuesto, sólo el 3,6 por ciento está sujeto a reglamentación, y las partes y piezas sueltas sujetas a reglamentación reciben el mismo trato, independientemente de que sean de fabricación nacional o extranjera.

5.6 En un principio, las peticiones estadounidenses se basaban en los tres puntos siguientes: i) reducción del número de partes y piezas sueltas fundamentales que deben ser objeto de reparaciones con desmontaje obligatorio, ii) reducción del número de modificaciones que deben ser objeto de inspección y iii) suavización de los requisitos para la certificación de los garajes autorizados. En lo que se refiere al procedimientos, los Estados Unidos han dificultado aún más las negociaciones al introducir nuevas exigencias cuando las negociaciones estaban ya muy avanzadas, a saber, que se autoricen garajes especializados en determinadas partes y piezas sueltas y que se encomiende a los garajes privados sólo las operaciones de desmontaje y las inspecciones periódicas.

5.7 En cuanto a la desreglamentación del mercado posventa de partes y piezas sueltas de automóvil, el Japón ha accedido a todas las peticiones estadounidenses razonables, siempre y cuando estuvieran dentro del ámbito de competencia y de responsabilidad del Gobierno y se respetaran unas estrictas normas de seguridad. El Japón ha propuesto eximir de inmediato a algunas partes y piezas sueltas esenciales de la obligación de poder ser desmontadas para su reparación y establecer un sistema para la revisión de otras partes y piezas sueltas que tenga en cuenta tanto los avances técnicos en materia de seguridad como las peticiones de las partes interesadas. El Japón ha propuesto asimismo una importante liberalización de los requisitos de inspección de las modificaciones y de los requisitos para los talleres autorizados.

5.8 La única petición que el Japón no ha aceptado es la de permitir a los talleres privados únicamente operaciones de desmontaje de coches y las inspecciones periódicas, una medida que tendría por resultado una separación completa entre los servicios de inspección y los servicios de reparación. Aunque los Estados Unidos sostienen que ese cambio no repercutiría en la seguridad, la realidad es muy distinta. Algunos experimentos llevados a cabo en determinados Estados de los Estados Unidos y un estudio realizado recientemente por la Contaduría General de los Estados Unidos han demostrado que si únicamente se permite a los talleres privados efectuar servicios de inspección, aumenta la siniestralidad, como consecuencia de un derrumbe del sistema de inspección debido a la mala calidad de los servicios. Teniendo en cuenta esta situación, el Japón ha rechazado la propuesta estadounidense por considerar que constituye un riesgo para la seguridad. De hecho, con el método aplicado por los japoneses, se ha logrado una siniestralidad inferior que con el de los estadounidenses. Además, el Japón ha decidido recientemente adoptar nuevas medidas de desreglamentación que permitirán la existencia de talleres estatales dedicados únicamente a los servicios de inspección sin tener que ofrecer servicios de reparación. Sea cual sea el resultado de las negociaciones bilaterales, el Japón está determinado a llevar a la práctica el mencionado plan de desreglamentación en un plazo de tres años.

5.9 El escollo más importante es la tercera cuestión relativa a la ampliación de los planes de compra de partes y piezas sueltas. Esta petición es inaceptable por varios motivos de peso. En primer lugar, este tipo de objetivos numéricos, que en la práctica obligan a las empresas a fijar cupos de compra, constituye una intervención estatal en la gestión de las empresas privadas. El Japón rechaza este tipo de intervención que llevaría a la adopción de medidas de "comercio dirigido" contrarias a los principios del mercado libre. El hecho de que los Estados Unidos hayan contactado repetidamente a los fabricantes japoneses de automóviles, pese a que éstos han reiterado en varias declaraciones públicas que no desean ampliar sus planes de compra, equivale a una coerción *de facto*. La verdadera naturaleza de las intenciones estadounidenses se ha vuelto aún más patente ahora que los Estados Unidos proponen la imposición de un derecho de aduana punitivo del 100 por ciento si los fabricantes japoneses no ceden a la exigencia estadounidense de ampliar sus planes "voluntarios" de compra de partes y piezas sueltas.

5.10 En segundo lugar, los Estados Unidos han afirmado que actúan en beneficio de todas las partes extranjeras. Sin embargo, lo que solicitan de las filiales de los fabricantes japoneses de automóviles establecidas en los Estados Unidos es que aumenten las compras de partes y piezas sueltas de fabricación estadounidense y no de fabricación extranjera. A este respecto, también conviene señalar que durante el ejercicio fiscal de 1993 las filiales japonesas de vehículos automóviles establecidas en los Estados Unidos han comprado partes y piezas sueltas de automóvil por un valor de 12.900 millones de dólares EE.UU., mientras que los fabricantes japoneses establecidos en el Japón han importado de los Estados Unidos partes y piezas sueltas de automóvil por un valor de 2.600 millones de dólares EE.UU. De estos datos se desprende claramente que los planes de compra supondrían, en primer lugar, un importante aumento de compras de partes y piezas sueltas de automóvil estadounidenses por parte de las filiales japonesas. Ese plan de compra impuesto a la fuerza equivaldría a una prescripción *de facto* en materia de contenido nacional, que resultaría discriminatoria para las mercancías importadas e infringiría, por ende, los principios de trato nacional enunciados en el artículo III del GATT de 1994.

5.11 En tercer lugar, muchos países terceros han manifestado su profunda preocupación por el hecho de que el establecimiento de objetivos numéricos en un sector específico como el de las partes y piezas sueltas de automóvil pueda suponer un trato favorable para los Estados Unidos en detrimento de los demás países. Este temor de un beneficio *de facto* del que disfrutarían los productos estadounidenses en detrimento de los de otros países ha aumentado ahora que se propone que la coerción *de facto* vaya acompañada de derechos de aduana punitivos. Por lo tanto, todas estas peticiones de ampliación de los planes de compra de partes y piezas sueltas llevarían a una violación del principio n.m.f. Dada la naturaleza de los planes voluntarios, no es posible que este asunto se negocie entre los dos Gobiernos.

5.12 Al no haber obtenido todo lo que exigían, los Estados Unidos anunciaron el 16 de mayo de 1995 que, al amparo del artículo 301, adoptarían distintas medias unilaterales, con inclusión de la aplicación de un arancel punitivo del 100 por ciento a determinados modelos de automóviles de lujo procedentes del Japón. Al mismo tiempo, los Estados Unidos han propuesto una suspensión inmediata de la liquidación de las importaciones de automóviles de lujo, que empezó a aplicarse el 20 de mayo de 1995. La finalidad de esta "suspensión" es garantizar que los servicios aduaneros de los Estados Unidos no efectúen una determinación definitiva de los aranceles aplicables a estos productos, dejando así abierta la posibilidad de imponer, con efectos retroactivos, derechos del 100 por ciento. Estas medidas constituyen una violación del principio n.m.f. establecido en el artículo I del GATT de 1994 y de la prohibición de aplicar derechos superiores a los derechos consolidados enunciada en el artículo II del GATT de 1994.

5.13 Aun no habiéndose aplicado todavía los derechos propuestos, la suspensión de liquidaciones combinada con la amenaza concreta de aplicar aranceles prohibitivos constituye en sí una violación de las obligaciones dimanantes del Acuerdo sobre la OMC. Se trata de medidas discriminatorias, puesto que se aplican únicamente al Japón y que suponen un fuerte desincentivo para la importación de automóviles de lujo japoneses. En realidad, esta medida tiene por objeto infligir un daño inmediato a los fabricantes japoneses para presionarlos a hacer concesiones. Por último, las medidas estadounidenses constituyen una violación del artículo 23 del Entendimiento relativo a la Solución de Diferencias, en el que se prohíbe expresamente la adopción de tales medidas unilaterales.

5.14 Su delegación tiene la profunda convicción de que las medidas unilaterales adoptadas al amparo del artículo 301 ponen en peligro el sistema multilateral de comercio. De permitirse las amenazas y las medidas unilaterales, se vería mermada considerablemente la credibilidad de la OMC. Por otro lado, los Estados Unidos han anunciado su intención de plantear oficialmente en la OMC el caso de la "discriminación sistemática de que son objeto los productos estadounidenses en el mercado japonés de vehículos automóviles y sus partes y piezas sueltas".

5.15 Los Estados Unidos han expresado la opinión de que el procedimiento de dos vías antes mencionado puede seguir su curso sin plantear problemas de incompatibilidad. No obstante, hay una contradicción en este argumento. Por una parte, los Estados Unidos, basándose en el artículo 301, recurren a medidas unilaterales incompatibles con el Acuerdo sobre la OMC y, por otra, han anunciado que exigirán que se apliquen sanciones en el marco de la OMC. Con su método de "aplicar la condena antes del juicio" los Estados Unidos hacen caso omiso de todas las nociones elementales de justicia procesal y de lógica.

5.16 En lo que se refiere a la queja relativa al acceso al mercado, que se propone presentar contra el Japón, a juicio de su delegación, los Estados Unidos han ofrecido una visión distorsionada del mercado japonés de vehículos automóviles y de partes y piezas sueltas de los mismos. Los Estados Unidos han observado la cuota de mercado de sus productos y han deducido que debe de tratarse de un mercado cerrado, pero los factores económicos y comerciales subyacentes son mucho más complejos. El Japón desea resaltar algunas afirmaciones erróneas básicas que los Estados Unidos no dejan de repetir.

5.17 Los Estados Unidos sostienen que las Tres Grandes compañías fabricantes de automóviles (Chrysler, Ford y General Motors) han introducido los modelos apropiados en el mercado japonés, cuando no han introducido ni un solo modelo de la gama de automóviles con cilindrada inferior a 2.000 cc, que de hecho suponen el 80 por ciento del mercado. Los Estados Unidos repiten una y otra vez que dichos fabricantes ofrecen docenas de modelos, pero ese dato se refiere a los modelos procedentes de sus filiales establecidas en Europa y de un fabricante japonés de Mazda con la marca Ford establecido en Japón. Ahora bien, cuando los Estados Unidos citan cifras relativas a su cuota de mercado, se basan únicamente en los coches fabricados en Estados Unidos. En pro de una mayor coherencia, los Estados Unidos deberían tener en cuenta también los modelos ofrecidos por las filiales de las Tres Grandes al referirse a las cuotas de mercado.

5.18 El problema al que se enfrentan los Estados Unidos en el mercado japonés es que no ofrecen los modelos adecuados, que contarían con una buena acogida por parte de los consumidores japoneses. Los concesionarios mostrarán interés en cuanto puedan disponer de los modelos apropiados, como ha demostrado la experiencia de los fabricantes europeos de automóviles en el Japón. De hecho, en el segmento de mercado de los vehículos automóviles con una cilindrada de más de 3.000 cc, las Tres Grandes han introducido 54 modelos, haciéndose así con el 28,5 por ciento del mercado. Es en este segmento donde han decidido competir dichos fabricantes.

5.19 El Japón no comparte la opinión de los Estados Unidos de que las cuotas de mercado son un indicador de las posibilidades de acceso. ¿Acaso estarían los Estados Unidos dispuestos a aceptar que se establezca que el mercado japonés es más abierto que el estadounidense, basándose en el hecho de que, según los últimos datos, los vehículos automóviles de fabricación europea representan un 5,4 por ciento del mercado japonés, pero sólo un 3,6 por ciento del estadounidense?

5.20 Los Estados Unidos insisten también en afirmar que existen "relaciones especiales" que impiden a los concesionarios vender coches extranjeros. No existe ninguna restricción jurídica que limite la libertad de los concesionarios para vender coches extranjeros o representar a la marca que deseen. El Japón ha podido observar que en muchos países el consagrarse a una única marca es una práctica comercial muy común de la mayoría de los concesionarios. Cuando los fabricantes extranjeros ofrecen modelos que resultan atractivos en el mercado japonés, los concesionarios están encantados de venderlos.

5.21 El Japón estima que esta situación constituye un "caso de urgencia" y que los dos países deberían entablar cuanto antes consultas de conformidad con el párrafo 1 del artículo XXII del GATT de 1994, antes de que se deteriore la situación con la imposición de los derechos punitivos. De demostrarse la eficacia de las amenazas y medidas unilaterales, otros países seguirán ese ejemplo y empezarán a contemplar la posibilidad de adoptar medidas unilaterales. Los Estados Unidos sostienen que este asunto

no constituye un "caso de urgencia". Esta estrategia de actuación inmediata podría tener graves repercusiones en el sistema multilateral de comercio y socavar por completo la credibilidad del nuevo mecanismo de solución de diferencias.

5.22 Para concluir, declara que el 26 de mayo de 1995 el Embajador Kantor ha enviado una carta al Ministro Hashimoto. El Japón estima que su contenido es desalentador y engañoso. En relación con esta carta, el Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales ha emitido el siguiente comunicado de prensa:

5.23 "El Representante de los Estados Unidos para las Cuestiones Comerciales ha accedido hoy a la petición del Gobierno japonés de reanudar las negociaciones para abrir el mercado japonés del automóvil. El Gobierno japonés ha manifestado su deseo de celebrar cuanto antes una reunión y nosotros hemos aceptado su solicitud."

5.24 En esta declaración se ha tergiversado la postura del Japón. Lo que el Japón ha solicitado es la celebración de consultas de conformidad con el párrafo 1 del artículo XXII del GATT de 1994. A este respecto, cabe señalar que los Estados Unidos han propuesto celebrar esas consultas los días 20 y 21 de junio de 1995 en Washington, con lo que no se respeta el plazo habitual de 30 días. Japón no puede aceptar esa propuesta, ni en lo que se refiere a las fechas ni al lugar, y espera poder celebrar cuanto antes consultas en Ginebra. Su Gobierno solicita el apoyo y la participación de los Miembros de la OMC para lograr una rápida solución a esta situación, de conformidad con el Acuerdo sobre la OMC. Ello redundaría en beneficio no sólo de las partes interesadas sino de toda la comunidad internacional. En este sentido, recuerda a los Miembros que en el párrafo 11 del artículo 4 del Entendimiento relativo a la Solución de Diferencias se estipula que el deseo de participar en las consultas se ha de notificar en un plazo de 10 días a partir de la fecha de publicación de la solicitud correspondiente, en este caso, el 31 de mayo de 1995 a más tardar.

5.25 El representante de los Estados Unidos declara que su delegación ha estudiado detenidamente la solicitud de celebración de consultas presentada por el Japón y la nota documental distribuida a las delegaciones. Aunque los Estados Unidos disienten profundamente del Japón sobre los objetivos que persiguen los Estados Unidos al solicitar que se permita el acceso justo de todos los Miembros de la OMC a los mercados japoneses del automóvil y sobre su descripción de las medidas adoptadas por los Estados Unidos para abrir dicho mercado, su delegación accedió a celebrar consultas con el Japón y propuso, a tal efecto, un lugar y una fecha que se esperaba fuesen aceptables.

5.26 Con todo, a su delegación le preocupa seriamente que los Miembros de la OMC no pierdan de vista algunos hechos fundamentales que guardan relación tanto con la declaración que acaba de hacer el Japón como con el punto siguiente del orden del día: "Obstáculos y prácticas restrictivas en el sector automotriz del Japón."

5.27 Los Estados Unidos aún no han establecido ningún aumento de los derechos de aduana aplicados a las importaciones de determinados automóviles procedentes del Japón. Esto se puede evitar si los Gobiernos del Japón y de los Estados Unidos hallan una solución mutuamente satisfactoria a este asunto. No es cierto que el Gobierno estadounidense haya llegado a la conclusión de que el Japón ha incumplido las obligaciones que le imponen los acuerdos de la OMC. Las medidas que el Gobierno estadounidense ha adoptado hasta la fecha son plenamente compatibles con el Acuerdo sobre la OMC. Su delegación no está de acuerdo en que las consultas sobre las cuestiones planteadas en la solicitud del Japón deban celebrarse dentro del corto plazo de tiempo previsto para los "casos de urgencia". De hecho, por ahora las bases principales aducidas para solicitar consultas son el párrafo 1 b) del artículo XXIII del GATT de 1994, referente a la anulación y menoscabo de ventajas sin infracción de las disposiciones del Acuerdo, y las medidas que, según el Japón, serían contrarias a las obligaciones dimanantes del Acuerdo sobre la OMC de ser aplicadas efectivamente. Su delegación no tiene ningún inconveniente en celebrar

consultas con el Japón en respuesta a esta solicitud, pero la solución al problema radica en suprimir los obstáculos que dificultan el acceso al mercado japonés. El Japón, en cambio, parece estar resuelto a llevar este caso a otros foros, como por ejemplo el de la OCDE. Tal proceder es, en opinión de su delegación, inapropiado. Su delegación estima que, si el Japón tiene previsto recurrir al procedimiento de solución de diferencias de la OMC, debería dejar que ese proceso siga su curso sin tratar de exponerlo a influencias externas.

5.28 El representante de las Comunidades Europeas dice que este punto ha sido incluido en el orden del día del Consejo del Comercio de Mercancías a petición de la delegación del Japón. Sin embargo, también va a figurar el 31 de mayo de 1995 tanto en el orden del día del Órgano de Solución de Diferencias como en el del Consejo General. Manifiesta su preocupación por que se repitan las declaraciones.

5.29 Las Comunidades Europeas han manifestado claramente su postura a todos sus interlocutores, incluidos el Japón y los Estados Unidos. Ésta se basa en principios que han permanecido intactos durante los últimos años y que constituyen la misma esencia de la OMC y, en particular, de las disposiciones relativas a la solución de diferencias. Esas disposiciones han sido negociadas, firmadas y ratificadas, por lo que todos los Miembros han de aplicarlas y respetarlas tanto en lo que se refiere a la letra como al espíritu. Se trata de principios que prohíben toda forma de medida unilateral o discriminatoria porque no hay Miembro que pueda ser al mismo tiempo juez y parte en una disputa. Las diferencias de carácter comercial se han de solucionar con arreglo a las disposiciones elaboradas dentro del marco de la OMC. En cuanto a la cuestión de si el hecho de anunciar unas medidas puede recibir la misma consideración que las propias medidas, si con ello se desincentivan o interrumpen las corrientes comerciales, el anuncio de tales medidas puede resultar perjudicial y es, por ende, inaceptable. En este sentido, es de lamentar que las partes interesadas no se pongan de acuerdo sobre el principio de solucionar esta cuestión con la mayor brevedad. Aunque la Comunidad no apruebe el método empleado por los Estados Unidos, sí puede entender los objetivos perseguidos. Independientemente de las cifras citadas por varios países en relación con el grado de penetración en el mercado japonés, cabe señalar que el acceso a dicho mercado sigue siendo difícil debido, sobre todo, a la existencia de normas, reglamentos y prácticas que se han descrito claramente en varios estudios e informes del Japón.

5.30 Con respecto a la queja presentada por los Estados Unidos al amparo del artículo XXIII del GATT de 1994, la Comunidad estima que en lo que se refiere al procedimiento se trata de un buen método. En cuanto al fondo de la queja, la Comunidad se referirá al mismo a la luz de los argumentos presentados por los Estados Unidos. La Comunidad acogería con gran agrado un acuerdo entre ambas partes, en particular si tal acuerdo se alcanza en breve, evitándose así una situación en la que se llegaría a deteriorar el clima general de las relaciones comerciales entre estos dos importantes interlocutores comerciales. Las tensiones entre los Estados Unidos y el Japón, como de hecho todas las tensiones entre los principales interlocutores comerciales de esta Organización, no redundan en beneficio de nadie. No obstante, cualquier tipo de acuerdo entre los Estados Unidos y el Japón, con inclusión del que en ocasiones se ha calificado de acuerdo voluntario, ha de ser absolutamente transparente y no discriminatorio, y esta Organización ha de velar por ello de manera apropiada.

5.31 El representante de Australia señala que tanto el Japón como los Estados Unidos son para su país importantes interlocutores comerciales, por lo que Australia desea que las relaciones comerciales entre dichos países se desarrollen sin dificultades. Asimismo, Australia tiene un interés comercial en que se logre una liberalización comercial no discriminatoria del sector japonés de vehículos automóviles y de partes y piezas de los mismos. Su delegación desea alentar una mayor liberalización comercial en este sector que suponga una auténtica expansión del comercio antes que una desviación de las corrientes comerciales y que se lleve a cabo observando estrictamente el principio n. m. f., que constituye una norma fundamental de la OMC. Australia, como firme defensor del sistema multilateral de comercio y de sus normas, no puede apoyar, por lo tanto, la adopción de sanciones comerciales unilaterales que

no estén en consonancia con el Acuerdo sobre la OMC o, más concretamente, con las normas de solución de diferencias. Las diferencias comerciales han de resolverse dentro del marco de las normas convenidas del Entendimiento relativo a la Solución de Diferencias de la OMC. Esto es vital para la credibilidad y la viabilidad del sistema multilateral de comercio, máxime cuando se trata de diferencias entre dos interlocutores comerciales tan importantes como los Estados Unidos y el Japón. Por consiguiente, Australia entiende plenamente la solicitud del Japón de celebrar consultas al amparo del artículo XXII del GATT de 1994 en relación con la comunicación presentada el 16 de mayo de 1995 por los Estados Unidos en la que se anuncia la posible imposición de aumentos arancelarios unilaterales a toda una serie de automóviles japoneses. Al igual que el representante de las Comunidades Europeas, su delegación espera que este asunto se someta ahora a los procedimientos establecidos claramente en el Entendimiento relativo a la Solución de Diferencias de la OMC. También su delegación alberga la esperanza de que el Japón y los Estados Unidos puedan resolver rápidamente su diferencia sobre este asunto.

5.32 El representante de la India señala que el punto del orden del día relativo a los Gobiernos del Japón y de los Estados Unidos es extremadamente importante debido a las graves implicaciones que puede tener para el sistema multilateral de comercio. Coincidiendo con las intervenciones anteriores, la India también se opone a todo tipo de unilateralismo. Además de la dudosa legalidad de las medidas unilaterales, a la India le preocupa sobre todo el daño que tales medidas pueden causar al sistema multilateral de comercio. Su delegación entiende que las negociaciones de la Ronda Uruguay han contribuido al fortalecimiento de un sistema multilateral de comercio basado en normas con procedimientos eficaces para la solución de diferencias. Por lo tanto, no dejaría de ser curioso que los principales países comerciantes recurriesen a medidas comerciales unilaterales en lugar de hacer uso de las disposiciones y procedimientos convenidos multilateralmente que les ofrece el marco de la OMC. Su delegación anima al Japón y a los Estados Unidos a que procuren alcanzar una solución mutuamente satisfactoria y plenamente compatible con la letra y el espíritu del Acuerdo sobre la OMC.

5.33 El representante de Indonesia, hablando en nombre de los países de la ASEAN, señala que es éste un asunto importante que ha atraído la atención internacional porque se trata de una diferencia entre dos importantes potencias económicas. Como Miembros de la OMC, el interés de los países de la ASEAN en esta diferencia se debe principalmente a la necesidad de velar por que se garantice el principio fundamental del multilateralismo. La ASEAN confiere gran importancia al objetivo de la OMC de resolver todas las diferencias en el marco multilateral. La ASEAN espera, ante todo, que ambas partes puedan hallar una solución convenida mediante la celebración de consultas bilaterales en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC. De resultar infructuosas las consultas, ambas partes deberían presentar la diferencia ante la OMC para hallar una solución. La ASEAN también comparte la preocupación, manifestada anteriormente, por el recurso al unilateralismo en este caso.

5.34 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de las declaraciones.

6. Obstáculos y prácticas restrictivas en el sector automotriz del Japón

6.1 El Presidente señala que este punto ha sido incluido en el orden del día de la presente reunión a petición de los Estados Unidos.

6.2 El representante de los Estados Unidos indica que el 10 de mayo de 1995 los Estados Unidos han comunicado al Director General su intención de recurrir al mecanismo de solución de diferencias de la OMC como parte de sus esfuerzos por obtener para los productos estadounidenses y de otros países un acceso efectivo al mercado japonés de vehículos automóviles y de sus partes y piezas sueltas. Dicha comunicación se ha distribuido con la signatura WT/INF/1.

6.3 Los Estados Unidos se adhieren al principio de recurrir a la OMC para solucionar los asuntos que entren dentro de su ámbito de competencias y están preparando, en la actualidad, una alegación detallada y exhaustiva que presentarán a la OMC para su consideración.

6.4 Al examinar las condiciones que prevalecen en el mercado japonés, las autoridades estadounidenses han observado la existencia de medidas y prácticas que vienen impidiendo a estos productos un acceso efectivo al mercado desde hace más de 35 años. Puede que las prácticas hayan ido cambiando con los años, pero el efecto sigue siendo el mismo. En 1953, las importaciones representaban el 60 por ciento del total del mercado japonés del automóvil. Para 1960, esa cuota se había reducido al 1 por ciento. En los Estados Unidos, la cuota de mercado de los vehículos automóviles japoneses asciende al 24 por ciento. La cuota de los principales fabricantes estadounidenses en el mercado japonés se sitúa alrededor del 1,5 por ciento. El conjunto de los fabricantes europeos sólo cuenta con una cuota de mercado del 2,8 por ciento en el Japón y, en realidad, las ventas actuales son inferiores a las de 1990. A la vista de estos datos, es evidente que existen discrepancias con el representante del Japón respecto del grado de penetración en el mercado.

6.5 En lo que se refiere a las partes y piezas sueltas de automóvil, la cuota de mercado de los fabricantes extranjeros es del 32,5 por ciento en los Estados Unidos. En cambio, la participación extranjera global en el mercado japonés sólo asciende al 2,6 por ciento. Los fabricantes estadounidenses de partes y piezas sueltas de automóvil son competitivos a nivel mundial pero, debido a estos obstáculos, no han sido capaces de introducirse en el mercado japonés. Los Estados Unidos registran un superávit de 5.100 millones de dólares EE.UU. con el resto del mundo en lo que se refiere a las partes y piezas sueltas de automóvil, pero un déficit de 12.800 millones de dólares EE.UU. con el Japón. Cerca del 80 por ciento de los concesionarios estadounidenses de automóviles venden tanto vehículos importados como de fabricación nacional. En el Japón, sólo el 7 por ciento de los concesionarios ofrecen al mismo tiempo coches japoneses y estadounidenses. Debido al carácter cerrado del mercado japonés y a la falta de competencia, los precios de los vehículos automóviles y de las partes y piezas sueltas de los mismos superan con creces a los practicados en los Estados Unidos. Un alternador que en los Estados Unidos cuesta 120 dólares EE.UU. vale en el Japón 600 dólares EE.UU., y unos amortiguadores que cuestan en los Estados Unidos 228 dólares EE.UU. valen en el Japón 605 dólares EE.UU. Incluso los vehículos automóviles fabricados en el Japón se venden más baratos en los Estados Unidos. Así por ejemplo, el precio del modelo Acura LS es de 43.200 dólares EE.UU. en los Estados Unidos, pero de 52.560 dólares EE.UU. en el Japón, y un Lexus LS 400 cuesta 66.834 dólares EE.UU. en el Japón, mientras que sólo vale 51.200 dólares EE.UU. en los Estados Unidos.

6.6 No se trata aquí únicamente de un problema bilateral entre los Estados Unidos y el Japón. Los obstáculos japoneses afectan a todos los fabricantes extranjeros. De hecho, el Consejo Europeo de Empresarios ha observado que, de abrirse el mercado japonés, los fabricantes europeos podrían alcanzar cuotas de mercado del 10 por ciento, en lugar del 2,8 por ciento logrado en 1994. De forma análoga, el Director de la oficina de Tokio de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ha declarado que "los fabricantes europeos de vehículos automóviles están convencidos de que sin una mayor desreglamentación del mercado y sin un mejor acceso a las redes de concesionarios, los europeos no podrán lograr una penetración mucho mayor en el mercado".

6.7 En lo que respecta a la historia de las negociaciones bilaterales, el Japón accedió en julio de 1993 a negociar las principales cuestiones que preocupan a los Estados Unidos y a otros países en el sector del automóvil, con inclusión del aumento de las ventas de partes de equipo original. En el Acuerdo Marco se recoge el compromiso del Japón con el "objetivo de lograr una mejora considerable de las oportunidades de venta, que permita un aumento importante de las compras de partes y piezas sueltas extranjeras por parte de las empresas japonesas establecidas en el Japón y de sus filiales en el extranjero y de eliminar los problemas que afectan al acceso al mercado y fomentar las importaciones al Japón de vehículos automóviles y de partes y piezas sueltas de los mismos de fabricación extranjera".

6.8 Durante 20 meses, los Estados Unidos se han esforzado, actuando siempre de buena fe, por abrir el mercado japonés, pero no han logrado nada.

6.9 Los Estados Unidos solicitan al Japón que amplíe las oportunidades de mercado en su país y que permita que los fabricantes extranjeros de vehículos automóviles puedan vender sus productos en el Japón a través de concesionarios de prestigio. Es el concesionario quien debe tomar la decisión final: los Estados Unidos no exigen que se obligue a ningún concesionario a vender coches extranjeros. También se ruega al Japón que adopte medidas encaminadas a fomentar la competitividad y que emprenda una desreglamentación del mercado nacional. Los Estados Unidos solicitan un acceso al mercado japonés para todas las empresas extranjeras competitivas y no una cuota de mercado garantizada. Los Estados Unidos no piden que se establezcan objetivos numéricos ni sugieren que se obligue a ninguna empresa japonesa a comprar partes y piezas sueltas de fabricación extranjera. Los Estados Unidos intentan obtener oportunidades de mercado para productos competitivos procedentes de los Estados Unidos o de cualquier otro país y ruegan al Japón que vele por que sus mercados funcionen de forma transparente y realmente competitiva. De hecho, es evidente cuáles han sido las repercusiones de las prácticas japonesas, pues el mercado japonés no refleja las fuerzas del mercado, presentes desde hace años. Mediante las negociaciones con el Japón, los Estados Unidos tratan de cambiar esta situación que, en su opinión, resulta discriminatoria para los proveedores extranjeros de vehículos automóviles y de partes y piezas de los mismos que exportan sus productos al mercado japonés y que, en términos más amplios, perjudica al sistema internacional de comercio.

6.10 Por último, observa que en 1985, cuando el dólar estadounidense alcanzó un nivel máximo sin precedentes frente a las divisas europeas, la balanza comercial de los Estados Unidos acusó un déficit de 20.000 millones de dólares EE.UU. con la Comunidad Europea. Dos años después, cuando en 1987 el valor del dólar se depreció frente a las divisas europeas, los Estados Unidos registraron un superávit comercial de 21.000 millones de dólares EE.UU. con la Comunidad Europea. En el plazo de dos años, y sin que se eliminara en la CE ningún obstáculo a las importaciones, la balanza comercial registró un aumento de 40.000 millones de dólares EE.UU. El pasado mes, habiendo alcanzado el yen un máximo sin precedentes, el Japón anunció su mayor superávit comercial registrado jamás con los Estados Unidos.

6.11 El representante del Japón señala que el representante de los Estados Unidos ha hecho algunas observaciones interesantes, que su delegación está dispuesta a estudiar. No obstante, manifiesta su esperanza de que la delegación de los Estados Unidos acceda a la celebración de consultas solicitada al amparo del artículo XXII del GATT de 1994. Por lo que respecta a los niveles arancelarios, señala que, desde 1978, el Japón ha venido introduciendo niveles arancelarios del cero por ciento. La suspensión de las liquidaciones está causando daños y afecta ya a unas importaciones por valor de 70 millones de dólares EE.UU. En relación con el aumento de las importaciones al mercado japonés, se facilitará en la siguiente reunión un documento que recoge datos interesantes. No obstante, desea añadir que, en 1994, las ventas de coches importados han aumentado en el Japón en un 42 por ciento en comparación con el año anterior y que las ventas de las Tres Grandes han registrado un aumento del 77 por ciento respecto a las cifras del año anterior. En cuanto a la cuestión planteada en relación con la OCDE, declara haber participado en la elaboración del comunicado, que se hizo de forma neutral. No obstante, había una frase en el comunicado original de la OCDE que se suprimió a petición de los Estados Unidos. En realidad, 24 de los Estados miembros de la OCDE deseaban mantener la frase en cuestión, pero, con ánimo de alcanzar un compromiso, se convino en suprimirla.

6.12 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de las declaraciones.

7. Canadá: Régimen de importación aplicable a las pastas

7.1 El representante de las Comunidades Europeas, dentro del punto "Otros asuntos", recuerda que este asunto ya fue remitido en 1994 al Consejo del GATT de 1947. En aquella ocasión, la Comunidad consiguió que se mantuviese en el Canadá un régimen de importaciones relativamente liberal. Sin embargo, sus autoridades han sido informadas de que la Junta Canadiense del Trigo ha retirado a principios de abril de 1995 las "licencias especiales de importación globales" para las pastas, imponiendo, en su lugar, un régimen de licencias de importación para todas las importaciones de pastas. Desde el 27 de abril de 1995, las licencias sólo se conceden a los importadores minoristas. Esta medida supone la paralización de todas las importaciones de pastas, dado que en el Canadá sólo aproximadamente un 3 por ciento de las pastas son importadas por minoristas.

7.2 Desea someter a la atención de las autoridades canadienses esta medida, adoptada recientemente, que supone un obstáculo importante para el acceso de las exportaciones de pastas al mercado canadiense e insta a las autoridades canadienses que estudien detenidamente los problemas que se han planteado con respecto a las exportaciones de pastas de la Comunidad al Canadá.

7.3 El representante del Canadá declara que ha tomado nota de las observaciones formuladas por el representante de las Comunidades Europeas y que informará a sus autoridades sobre el particular.

7.4 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de las declaraciones.

8. Ampliación de las Comunidades Europeas: Negociaciones en virtud del párrafo 6 del artículo XXIV del GATT de 1994

8.1 El representante de las Comunidades Europeas, dentro del punto "Otros asuntos", desea llamar la atención del Consejo sobre su comunicación de fecha 19 de mayo de 1995, distribuida con la signatura WT/L/67, relativa a la prolongación de los derechos que asisten a los Miembros de la OMC en virtud del GATT de 1994 con respecto a las negociaciones sobre la ampliación de las Comunidades Europeas celebradas al amparo del párrafo 6 del artículo XXIV. La Comunidad ha decidido ahora prolongar la vigencia de esos derechos hasta el 31 de diciembre de 1995.

8.2 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de la declaración.

9. Acuerdos de libre comercio entre Estonia, Letonia y Lituania y las Comunidades Europeas

9.1 El representante de las Comunidades Europeas, bajo el punto "Otros asuntos", informa al Consejo de que la Comunidad ha concluido recientemente acuerdos de libre comercio con Estonia, Letonia y Lituania y de que no tardará en notificarlos, de conformidad con el artículo XXIV del GATT de 1994. Estos acuerdos han entrado en vigor el 1º de enero de 1995.

9.2 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de la declaración.

10. Información sobre la Reunión Ministerial del Grupo de Cairns celebrada en Manila los días 26 y 27 de mayo de 1995

10.1 El representante de Australia, bajo el punto "Otros asuntos", informa al Consejo de que el Grupo de Cairns ha celebrado su 15ª Reunión Ministerial en Manila (Filipinas), los días 26 y 27 de mayo de 1995. Asistieron a la reunión delegaciones de Sudáfrica y el Paraguay en calidad de observadores. Los Ministros acogieron con satisfacción la participación, por vez primera, en su Reunión Ministerial del Director General de la Organización Mundial del Comercio, Sr. Renato Ruggiero.

10.2 En la reunión, los Ministros del Grupo de Cairns reiteraron su determinación de seguir trabajando por el logro de un sistema mundial de comercio agrícola libre de distorsiones y en armonía con los principios del mercado. Subrayaron la importancia que concedían al papel del Comité de Agricultura y del Comité de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias de la OMC en el logro de que los resultados de la Ronda Uruguay referentes a la agricultura fuesen plenamente respetados y aplicados y reconocieron que los países del Grupo de Cairns, en su labor conjunta en Ginebra, habían de esforzarse y prestar particular atención a estas cuestiones durante los próximos cuatro meses.

10.3 Los Ministros del Grupo de Cairns hicieron asimismo un llamamiento a los principales países productores e importadores de productos agrícolas para lograr que los cambios introducidos en los programas nacionales con posterioridad a la conclusión de las negociaciones de la Ronda Uruguay respondiesen plenamente a los compromisos y la orientación reformadora plasmados en el Acuerdo sobre Agricultura de la Ronda Uruguay.

10.4 En previsión de una mayor liberalización del comercio agrícola sobre una base plenamente multilateral, los Ministros del Grupo de Cairns se refirieron al programa implícito en el Protocolo de Marrakech de futuras negociaciones para una mayor liberalización del comercio agrícola. Los Ministros manifestaron su determinación de entablar de nuevo negociaciones lo antes posible. También expresaron su apoyo a cualquier acuerdo de amplia base que acelerase los resultados de la Ronda Uruguay referentes a la agricultura. Los Ministros señalaron que la primera Reunión Ministerial Bienal de la OMC tendría lugar en Singapur en las últimas semanas de 1996, lo que facilitaría la primera oportunidad de examinar el futuro programa de negociaciones comerciales. Con esos antecedentes, los Ministros del Grupo de Cairns se comprometieron a examinar durante los próximos 12 meses la mejor manera en que los resultados de la Ronda Uruguay sobre agricultura podrían aprovecharse ulteriormente mediante nuevas negociaciones sobre la reducción del apoyo y la liberalización de las políticas comerciales. Los Ministros acordaron incluir esa cuestión en su orden del día para desarrollar y considerar más detenidamente en su próxima reunión, que se celebrará en la primera mitad de 1996, en Colombia, un conjunto de futuros objetivos de negociación.

10.5 Los Ministros del Grupo de Cairns subrayaron que en el desarrollo de cualquier programa multilateral de amplia base para nuevas negociaciones comerciales, con inclusión de la aceleración de los resultados de la Ronda Uruguay, la agricultura debería ser parte integrante de esas negociaciones. Se acordó solicitar a la Secretaría que distribuyese el comunicado completo como documento de la OMC.

10.6 El Consejo del Comercio de Mercancías toma nota de la información facilitada.