

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**G/TBT/W/116**

17 de junio de 1999

(99-2466)

Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio

Original: inglés

## **OBSERVACIONES DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS SOBRE LA LEGISLACIÓN JAPONESA EN MATERIA DE BUQUES PESQUEROS EFECTOS EN EL COMERCIO DE MOTORES NÁUTICOS COMERCIALES**

### Comunicación de las Comunidades Europeas

Las Comunidades Europeas han remitido a la Secretaría la siguiente comunicación, de fecha 14 de junio de 1999, con el ruego de que se distribuya a los Miembros del Comité.

1. La Ley sobre los buques pesqueros del Japón, publicada el 13 de mayo de 1950, tiene, entre otros objetivos, el de racionalizar el aumento de la productividad de la industria pesquera. Con arreglo a esta Ley, se han establecido determinadas prescripciones en materia de rendimiento para los motores náuticos destinados a buques pesqueros. Se establecen pues prescripciones sobre el tamaño máximo autorizado de los motores para su uso en cada una de las categorías según las dimensiones de los buques y se clasifica e identifica el tamaño de los motores mediante un número denominado "índice de rendimiento del motor". La fórmula de cálculo para determinar ese índice se revisó en 1997.
2. El índice de rendimiento del motor aplicado en el marco de la legislación japonesa no está en conformidad con la norma internacional pertinente (ISO), lo que ha afectado desfavorablemente a las importaciones por parte del Japón de motores náuticos comerciales destinados a buques pesqueros japoneses procedentes de los exportadores europeos.
3. En virtud de la reglamentación japonesa, el cálculo del tamaño máximo autorizado del motor destinado a buques pesqueros se basa en el denominado "Gyosen-Ho Bariki", cuya traducción es "índice de rendimiento del motor". Según ese índice, el método para calcular el tamaño máximo del motor es artificial ya que no mide su potencia efectiva, que sería conforme con las normas internacionales (ISO 8665, 1998), sino su potencia sobre la base de la cilindrada. Se mantiene una petición para que se utilice la norma internacional como base de la reglamentación japonesa con objeto de hacerla compatible con los términos del Acuerdo OTC.
4. De conformidad con las autoridades japonesas, la reglamentación tiene por objetivo la protección de los recursos pesqueros. En relación con ese objetivo la propia reglamentación japonesa es bastante excepcional. Aun así, la medición de la potencia efectiva del motor sería un criterio mucho mejor para regular el tamaño de los motores a los efectos de la protección de los recursos pesqueros, así como del consumo de combustible, de los aspectos ambientales y de los costos de mantenimiento. El método utilizado en el Japón no es objetivo y resulta discriminatorio para los fabricantes extranjeros.

5. Las empresas europeas fabrican motores con arreglo a las mediciones conformes a la norma internacional (ISO) y no con arreglo a la fórmula del índice aplicada exclusivamente en el Japón. La medición que efectúa el Japón constituye un importante obstáculo regulatorio para las empresas europeas y un obstáculo innecesario para el comercio internacional según los términos del Acuerdo OTC.

6. La reglamentación japonesa se modificó en agosto de 1997. Sin embargo, esta revisión no influyó en el método del índice del rendimiento del motor utilizado en aplicación de la reglamentación. Cabe señalar que esta revisión no ha sido notificada de conformidad con el Acuerdo OTC, aunque fueran plenamente aplicables los criterios de notificación (el contenido técnico de la reglamentación no está en conformidad con la norma internacional pertinente y la reglamentación tiene un efecto considerable en el comercio de los otros Miembros).

7. Quedamos a la espera de recibir del Japón información y aclaraciones adicionales sobre esta cuestión.

---