ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS163/R
1º de mayo de 2000

(00-1679)

Original: inglés

COREA - MEDIDAS QUE AFECTAN A LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

Informe del Grupo Especial

El informe del Grupo Especial que se ocupó del asunto *"Corea - Medidas que afectan a la contratación pública"* se distribuye a todas las Partes en el Acuerdo sobre Contratación Pública de conformidad con lo dispuesto en el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (ESD). El informe es objeto de distribución general a partir del 1º de mayo de 2000 de conformidad con los Procedimientos para la distribución y la supresión del carácter reservado de los documentos de la OMC (WT/L/160/Rev.1). Se recuerda a las Partes en el ACP que, de conformidad con el ESD, sólo las partes en la diferencia podrán recurrir en apelación contra el informe de un grupo especial. La apelación tendrá únicamente por objeto las cuestiones de derecho tratadas en el informe del Grupo Especial y las interpretaciones jurídicas formuladas por éste, y que no habrá comunicaciones ex parte con el Grupo Especial o el Órgano de Apelación en relación con asuntos sometidos a la consideración del Grupo Especial o del Órgano de Apelación.

Nota de la Secretaría: El presente informe del Grupo Especial será adoptado por el Órgano de Solución de Diferencias (OSD) dentro de los 60 días siguientes a la fecha de su distribución, a menos que una parte en la diferencia decida recurrir en apelación o que el OSD decida por consenso no adoptar el informe. En caso de recurrirse en apelación contra el informe del Grupo Especial, éste no será considerado por el OSD a efectos de su adopción hasta después de haber concluido el proceso de apelación. Puede obtenerse información acerca de la situación actual del informe del Grupo Especial en la Secretaría de la OMC.

ÍNDICE

Página

I. ANTECEDENTES PROCESALES **1**

II. ELEMENTOS DE HECHO **1**

A. INTRODUCCIÓN 1
B. EL ACUERDO SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA 2
1. Negociaciones del ACP en la Ronda Uruguay *2*
2. Aspectos generales del alcance y la cobertura del ACP *3*
C. ADHESIÓN DE COREA AL ACUERDO SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA 3
1. Solicitud de adhesión de Corea *3*
2. Ofertas de adhesión de Corea *4*
3. Comunicación entre las partes durante el proceso de adhesión de Corea *11*
4. Adhesión de Corea *12*
D. APLICACIÓN DEL ACP POR COREA 12
1. Modificación del Apéndice I de Corea *12*
2. Notificación de la legislación nacional para la aplicación del Acuerdo *13*
E. EL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE INCHON 13
1. Descripción general del proyecto *13*
2. Cronología *13*

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES **28**

A. ESTADOS UNIDOS 28
B. COREA 29

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES **29**

A. ENTIDADES INCLUIDAS EN EL APÉNDICE I DEL ACP DE COREA 29
1. Interpretación del Apéndice I y las Notas *29*
2. Apéndice I, Anexo 1: sucursales y organizaciones subsidiarias *30*
3. Apéndice I, Anexo 1: Alcance de la expresión "entidades del Gobierno central" *37*
4. Apéndice I, Anexo 1: Nota 1 ..... *66*
5. Respuestas a la pregunta del Grupo Especial sobre el KAA *77*
6. Apéndice I: Nota General 1 b) *87*
7. Apéndice I: Anexo 3 ..... *90*
8. Entidades abarcadas o proyectos abarcados *98*
9. Enmiendas del Apéndice con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV *98*
B. TRABAJOS PREPARATORIOS Y OTRAS PRUEBAS 99
1. Negociación del ACP *99*
2. Antecedentes de la adhesión de Corea *108*
3. Práctica ulteriormente seguida *131*
4. Comunicados de prensa y otras publicaciones *132*
5. Sitio Web del MOCT y sitios Web de otras entidades *135*
C. PRÁCTICAS QUE INFRINGEN EL ACP 138
1. Plazos para la presentación de ofertas *138*
2. Requisitos de calificación *139*
3. Prescripciones relativas a los socios nacionales *142*
4. Falta de acceso a los procedimientos de impugnación *145*
5. Respuesta de Corea a la alegación de infracción *146*
D. RECLAMACIÓN NO BASADA EN INFRACCIÓN DE DISPOSICIONES: ANULACIÓN O MENOSCABO DE VENTAJAS 146
1. Detalles de la reclamación no basada en infracción *146*
2. Concesión *148*
3. Medida *153*
4. Expectativas razonables de obtención de una ventaja *155*

Página

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS PARTICIPANTES (COMUNIDADES EUROPEAS).. 177

A. ENTIDADES COMPRENDIDAS EN EL ANEXO I DEL ACP DE COREA 177
1. Interpretación del Apéndice I y sus Notas 177
2. Anexo 1 del Apéndice I: Alcance de la expresión "entidades del Gobierno central" 178
3. Anexo 1 del Apéndice I: Nota 1 179
4. Apéndice I: Nota 1 b) 181
5. Enmiendas del Apéndice con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV 182

VI. REEXAMEN INTERMEDIO 185

VII. CONSTATACIONES 193

A. ALEGACIONES DE LAS PARTES 193
B. COBERTURA ACP DEL PROYECTO INTERNACIONAL DE INCHON 194
1. Aspectos Generales 194
2. Entidades abarcadas en virtud del Anexo 1 de Corea 197
3. Negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP 212
C. ALEGACIÓN DE ANULACIÓN O MENOSCABO SIN INFRACCIÓN 215
1. Aspectos generales 215
2. Reclamaciones no basadas en infracción en el contexto de los principios del derecho internacional consuetudinario 218

VIII. CONCLUSIONES 228

ANEXO 1 229

I. ANTECEDENTES PROCESALES

1.1 El 16 de febrero de 1999, los Estados Unidos solicitaron a Corea la celebración de consultas de conformidad con el artículo 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias ("ESD") y el artículo XXII del Acuerdo sobre Contratación Pública (ACP) (WT/DS163/1 y GPA/D4/1) en relación con determinadas prácticas de contratación de entidades que se encargan de la contratación de la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon ("AII") en Corea. Las Comunidades Europeas solicitaron sumarse a las consultas el 8 de marzo de 1999 (WT/DS163/2), y el Japón hizo la misma solicitud el 9 de marzo de 1999 (WT/DS163/3). Corea no aceptó ninguna de esas dos solicitudes.

1.2 En las consultas entre los Estados Unidos y Corea que tuvieron lugar el 17 de marzo de 1999 no se llegó a una solución satisfactoria para ambas partes. En comunicación de fecha 11 de mayo de 1999, los Estados Unidos solicitaron al Órgano de Solución de Diferencias (OSD) que estableciera un grupo especial para examinar la cuestión.[1]

1.3 En su reunión de 16 de junio de 1999, el Órgano de Solución de Diferencias acordó establecer un grupo especial de conforme a lo dispuesto en el artículo 3 del ESD y el artículo XXII del ACP, con el siguiente mandato uniforme de conformidad con el párrafo 4 del artículo XXII del ACP:

> "Examinar, a la luz de las disposiciones pertinentes del Acuerdo sobre Contratación Pública, el asunto sometido al OSD por los Estados Unidos en el documento WT/DS163/4 y formular conclusiones que ayuden al OSD a hacer las recomendaciones o dictar las resoluciones previstas en dicho Acuerdo".[2]

1.4 Las Comunidades Europeas y el Japón se reservaron su derecho a participar en calidad de terceros.

1.5 El Grupo Especial quedó constituido el 30 de agosto de 1999 (WT/DS163/5), con la siguiente composición:

Presidente:	Sr. Michael D. Cartland
Miembros:	Sra. Marie-Gabrielle Ineichen-Fleisch Sr. Peter-Armin Trepte

1.6 El Grupo Especial oyó a las partes en la diferencia el 19 de octubre y el 11 de noviembre de 1999. El informe provisional se transmitió a las partes el 3 de marzo de 2000.

II. ELEMENTOS DE HECHO[3]

A. INTRODUCCIÓN

2.1 La presente diferencia se centra en el proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon (AII), que se está construyendo en la República de Corea. Lo que debe determinarse es si las entidades encargadas de la contratación para el proyecto desde su iniciación son "entidades comprendidas" con arreglo al Acuerdo sobre Contratación Pública. Los Estados Unidos también plantearon la cuestión de

---

[1] WT/DS163/4, que figura como Anexo 1 del presente informe.

[2] WT/DSB/M/64.

[3] Toda la legislación coreana a que se hace referencia en el presente informe ha sido traducida al inglés por el Gobierno de la República de Corea.

si las prácticas de contratación de esas entidades son o han sido incompatibles con las obligaciones asumidas por Corea en virtud del Acuerdo sobre Contratación Pública, y si anulan o menoscaban ventajas para los Estados Unidos dimanantes de ese Acuerdo.

B. EL ACUERDO SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA

1. Negociaciones del ACP en la Ronda Uruguay

2.2 El Acuerdo sobre Contratación Pública inicial (denominado Acuerdo sobre Compras del Sector Público) se negoció en la Ronda de Tokio de negociaciones comerciales y se concluyó en Ginebra el 12 de abril de 1979 ("Acuerdo de la Ronda de Tokio"). Este Acuerdo se enmendó tras la celebración de negociaciones de conformidad con el apartado b) del párrafo 6 del artículo IX mediante un Protocolo que entró en vigor el 14 de febrero de 1988. Durante la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales, las partes en el Acuerdo de la Ronda de Tokio celebraron nuevas negociaciones en el contexto de un Grupo de Trabajo Informal[4], que se centraron en la ampliación de la cobertura de entidades, en la extensión de la cobertura a los servicios y los servicios de construcción y en otras mejoras del texto del Acuerdo.

2.3 Las negociaciones sobre cobertura se iniciaron en septiembre de 1990 mediante un proceso bilateral de solicitudes/ofertas, consistente en la presentación de ofertas y solicitudes de las partes interesadas a sus interlocutores comerciales.

2.4 Tras las negociaciones bilaterales para mejorar y finalizar ofertas específicas que tuvieron lugar en 1993, el texto final del Acuerdo, al que se adjuntaba un proyecto de lista de partes, se publicó el 15 de diciembre de 1993. En esa fecha, el Grupo de Trabajo Informal adoptó una Decisión en la que se proclamaba la conclusión de las negociaciones y se acordaba que el texto titulado Acuerdo sobre Contratación Pública, junto con los Anexos 1 a 5 del Apéndice I de cada uno de los participantes, consagraban los resultados de sus negociaciones hasta esa fecha.[5] En la Decisión se especificaban también procedimientos relativos a la labor pendiente que debía completarse antes de la entrada en vigor del Acuerdo.[6]

2.5 Posteriormente, una decisión del Grupo de Trabajo Informal de negociaciones fechada el 17 de enero de 1994 y titulada "Modificaciones de los Anexos del Apéndice I del Acuerdo sobre Contratación Pública antes de su entrada en vigor el 1º de enero de 1996" estableció procedimientos para la incorporación en el Acuerdo de modificaciones que ampliaban la cobertura acordadas como consecuencia de las negociaciones celebradas entre la fecha de la firma del Acuerdo y la fecha de entrada en vigor.

---

[4] El Grupo de Trabajo Informal de las Negociaciones se estableció originalmente en mayo de 1985 para mejorar el texto del Acuerdo de la Ronda de Tokio.

[5] GPR/SPEC/77.

[6] Concretamente, en el párrafo 4 de la Decisión se estipuló que los participantes presentarían a la Secretaría, a más tardar el 31 de enero de 1994, los textos finales de sus Anexos, a efectos de su distribución a todos los participantes. Se consideraría que los participantes aceptaban que esos Anexos correspondían a lo negociado y acordado, salvo que se hiciera notificación en contrario a la Secretaría antes del 28 de febrero de 1994. En caso de plantearse problemas se celebrarían consultas para resolverlos. Además, en el párrafo 6 de la Decisión se estipuló que las propuestas de modificaciones de los Anexos del Apéndice I de los participantes que ampliaran la cobertura del Acuerdo y resultaran de nuevas negociaciones celebradas entre esa fecha y la fecha de firma del Acuerdo se considerarían parte de los resultados de las negociaciones acordados, siempre que ningún participante objetara a esas modificaciones. Para que todos los participantes pudieran examinarlas antes de la fecha de la firma, las modificaciones debían notificarse a los demás participantes, por conducto de la Secretaría, no más tarde del 31 de marzo de 1994.

2.6 El Acuerdo sobre Contratación Pública (1994) (el ACP) se firmó en Marrakech el 15 de abril de 1994 y entró en vigor el 1º de enero de 1996.

2. Aspectos generales del alcance y la cobertura del ACP

2.7 El ACP establece un marco acordado de derechos y obligaciones entre sus partes por lo que respecta a sus leyes, reglamentos, procedimientos y prácticas nacionales en materia de contratación pública.

2.8 Las obligaciones establecidas en el Acuerdo se aplican a los contratos:

a) de las entidades contratantes enumeradas por cada una de las partes en los Anexos 1 a 3 del Apéndice I, relativos, respectivamente, a las "entidades del Gobierno central", las "entidades gubernamentales subcentrales" y "otras entidades";
b) para la compra de cualquier producto;
c) de los servicios y los servicios de construcción especificados en las listas que figuran, respectivamente, en los Anexos 4 y 5 del Apéndice I.

2.9 Además, la cobertura del ACP en cada uno de los Anexos depende de que se superen determinados valores de umbral, expresados en derechos especiales de giro (DEG). La cobertura del ACP en cada uno de los Anexos depende también de las diversas notas que figuran en ellos.

C. ADHESIÓN DE COREA AL ACUERDO SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA

1. Solicitud de adhesión de Corea

2.10 Corea no fue parte en el Acuerdo de la Ronda de Tokio. Sin embargo, en una comunicación fechada el 25 de junio de 1990, el Gobierno de la República de Corea manifestó su interés en estudiar la posibilidad de adherirse al ACP. A la comunicación se adjuntaba una nota que contenía una lista de las entidades encargadas de la adquisición y los productos cuya cobertura se proponía, junto con notas explicativas.[7]

2.11 Posteriormente, en una comunicación fechada el 20 de septiembre de 1991[8], el Gobierno de la República de Corea indicó que con posterioridad a la presentación, el 25 de junio de 1990, de su oferta inicial al Comité de Contratación Pública, había celebrado consultas bilaterales con las partes en relación con su lista de ofertas. En la comunicación se solicitaba también permiso para participar en las negociaciones de la Ronda Uruguay, solicitud a la que se accedió.[9]

2.12 Durante su proceso de adhesión al ACP, el 15 de abril de 1994, Corea presentó al Comité de Contratación Pública una serie de ofertas de compromisos en el marco del ACP tras la adhesión al Acuerdo.[10]

---

[7] Carta de la Misión Permanente de la República de Corea al Director General del GATT, 25 de junio de 1990.

[8] Comunicación de la delegación de la República de Corea, documento GPR/W/109, 20 de septiembre de 1991.

[9] En el documento GPR/M/50 se indica que la República de Corea participó plenamente en las negociaciones de la Ronda Uruguay.

[10] La oferta original se adjuntó a una comunicación al Director General fechada el 25 de junio de 1990. El 14 de agosto de 1992, en el documento GPR/SPEC/73, y el 14 de diciembre de 1993 se presentaron nuevas ofertas.

2. Ofertas de adhesión de Corea

a) Oferta del 25 de junio de 1990

2.13 En su oferta inicial[11], Corea enumeró las entidades compradoras que quedarían englobadas en el ámbito del ACP sin desglosarlas por categorías. La oferta no contenía límites por encima de los cuales se aplicaría el ACP.

i) Entidades abarcadas

2.14 La oferta inicial de Corea incluía sobre todo ministerios del Gobierno.[12] Sin embargo, en la oferta se proponía también la cobertura de cierto número de juntas[13], organismos[14], oficinas[15] y órganos administrativos[16]. También se proponía que quedaran abarcadas una corporación (la Corporación Nacional de la Vivienda de Corea) y un organismo (el Organismo de Telecomunicaciones de Corea).

2.15 Cabe recalcar que en la oferta de Corea se proponía la inclusión del Ministerio de Construcción, el Ministerio de Transportes y la Oficina de Compras. En la oferta se especificaba que la Oficina de Compras sólo estaría incluida en relación con compras efectuadas por esa Oficina en su condición de entidad compradora central en nombre de entidades mencionadas en otras partes de la lista de entidades abarcadas propuesta por Corea.[17]

ii) Productos y servicios abarcados

2.16 La oferta inicial era implícitamente aplicable a todos los productos. Sin embargo, para el Organismo de Telecomunicaciones se aplicaba una lista limitada de productos, especificados en el Anexo A.[18]

---

[11] Documento adjunto a la carta de Corea al GATT fechada el 25 de junio de 1990.

[12] Concretamente, 19 de las 37 entidades cuya cobertura proponía Corea en su oferta inicial eran ministerios. *Ibid*., páginas 2 y 3.

[13] Junta de Auditorías e Inspección, Junta de Planificación Económica y Junta de Unificación Nacional.

[14] Oficina de Asuntos Legislativos del Gobierno y Secretaría de Veteranos y ex Combatientes.

[15] Oficina de Compras, Fiscalía Suprema y Oficina de la Propiedad Industrial de Corea.

[16] Administración Fiscal Nacional, Administración de Aduanas, Oficina del Personal de las Fuerzas Armadas, Oficina de Desarrollo Rural, Oficina Forestal, Oficina de Pesca, Oficina de Fomento Industrial y Administración Naval y Portuaria de Corea.

[17] Nota 3 del documento adjunto a la carta de Corea al GATT, fechado el 25 de junio de 1990.

[18] Los productos enumerados eran los siguientes: vehículos, prendas de vestir, papel y efectos de escritorio, herramientas, postes, conductos, materiales para empalme de cables, materiales para distribución de líneas, alambre (salvo cables), accesorios y suministros eléctricos, equipo de aire acondicionado, dispositivos para la protección de circuitos, instrumentos de prueba y medición, terminales telegráficas o de tipo telefónico (salvo para terminales públicas), otra maquinaria diversa, dispositivos y materiales, computadores (fuera de línea o autónomos) y periféricos para sistemas informáticos fuera de línea, equipo terminal de datos y modems, procesadores de texto e impresoras de teclado.

iii) Explicaciones y precisiones

2.17 Al final de la lista de entidades abarcadas figuraban diversas notas. En la nota 1 de la oferta se indicaba que:

> "Las entidades compradoras incluyen todas sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea."

2.18 En la nota 2 se indicaba que:

> "El presente Acuerdo no se aplicará a las adquisiciones para las que se requieren y/o permiten procedimientos de compra especiales de conformidad con las leyes y reglamentos de la República de Corea vigentes en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo para la República de Corea."

2.19 La oferta inicial contenía también cuatro notas que precisaban el alcance de la cobertura con respecto a algunas de las entidades enumeradas. La nota 1 excluía de la cobertura las compras del Ministerio del Interior a efectos de mantenimiento del orden público. La nota 2 excluía de la cobertura las compras del Ministerio de Agricultura, Silvicultura y Pesca a efectos de estabilizar la oferta y demanda de productos agrícolas y garantizar el abastecimiento nacional de alimentos básicos. En la nota 3 se indicaba que las adquisiciones de la Oficina de Compras sólo estaban abarcadas cuando esa Oficina actuara en nombre de una entidad compradora centralizada enumerada. En la nota 4 se indicaba que el Organismo de Telecomunicaciones de Corea sólo estaba abarcado en relación con los productos enumerados en el Anexo A, exceptuadas las mercancías adquiridas por las sucursales locales de ese Organismo.

b) *Explicación Suplementaria* de la Oferta de 25 de junio de 1990

2.20 En una comunicación fechada el 28 de febrero de 1991 y enviada como mínimo a los Estados Unidos[19] y las Comunidades Europeas[20], Corea ofreció una "*Explicación Suplementaria*" de su oferta inicial de 25 de junio de 1990.[21]

i) Entidades

2.21 En esa "*Explicación Suplementaria*" se identificaron entidades que no se habían enumerado concretamente en la oferta inicial pero que se proponía quedaran englobadas entre las entidades enumeradas en dicha oferta. En la *Explicación Suplementaria* se enumeraron las siguientes entidades dependientes del Ministerio de Transportes[22]: Oficinas de Aviación Regionales (2); Oficina de Aviación Regional de CHEJU; Oficina de Inspección de Vuelos; Estaciones VOR-TAC (5); y Oficinas de Investigaciones sobre Accidentes Marinos (5).

---

[19] Las preguntas 9, 10 y 14 de los Estados Unidos, tituladas "Preguntas relativas a la solicitud de Corea de adherirse al Acuerdo sobre Compras del Sector Público", enviadas a Corea el 1º de mayo de 1991 indican que los Estados Unidos habían recibido copia de esta comunicación (Documento probatorio US-4).

[20] Anexo II de las respuestas de las Comunidades Europeas a las preguntas del Grupo Especial, 3 de noviembre de 1999.

[21] *Explicación Suplementaria* de la nota de la República de Corea fechada el 29 de junio de 1990 en relación con el Acuerdo sobre Contratación Pública, de febrero de 1991 (Documento probatorio Kor-117).

[22] *Ibid*., página 11.

2.22. Se propuso que las siguientes entidades quedaran englobadas dentro del Ministerio de Construcción[23]: Instituto Nacional de Investigaciones sobre la Construcción; Oficina Central de Manejo del Equipamiento; Institutos Regionales de Ordenación y Construcción; Oficinas de Construcción de Distritos; Oficina de Construcción para el Desarrollo de Cheju-do; Oficinas de Control de las Inundaciones; Instituto de Capacitación de Funcionarios de la Construcción; e Instituto Geográfico Nacional.

2.23 Se propuso que las siguientes entidades quedaran englobadas dentro del Ministerio de Comunicaciones[24]: Oficinas de Comunicaciones Regionales; Oficinas de Correos; Instituto de Capacitación de Funcionarios de Comunicaciones; Instituto de Investigaciones sobre Servicios Postales; Laboratorio de Investigaciones sobre Radio; Centro de Giros Postales; Oficina Central de Supervisión de la Radio; y Oficina de Compra y Construcción.

2.24 Se propuso que las siguientes entidades quedaran englobadas dentro de la Oficina de Compras[25]: Oficina Central de Compras y Oficinas Regionales de Compras (10).

ii) Notas

2.25 En la *Explicación Suplementaria* también se hacía referencia a las notas que figuraban en la oferta inicial de Corea.[26] Concretamente, en la explicación se indicaba lo siguiente en relación con la nota 1:

> "La nota 1 tiene por objeto aclarar la cobertura de los órganos del Gobierno central, englobados en 35 de las 37 entidades compradoras.
>
> El significado y las categorías de las redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes se establecen en la *Ley de Organización de la Administración* de Corea en la forma siguiente:
>
> - Redes de organizaciones subordinadas: oficina del ministro, viceministro, ministro auxiliar, director general, director, etc.
>
> - Órganos administrativos especiales de carácter local: los órganos establecidos en las regiones por los órganos del Gobierno central cuando proceda, por ejemplo, oficinas fiscales locales establecidas por la Administración Fiscal Nacional, y oficinas postales locales establecidas por el Ministerio de Comunicaciones.
>
> - Órganos dependientes: los órganos establecidos por los órganos del Gobierno central a efectos de investigación y desarrollo, capacitación y educación, cultura, atención médica y consultoría. Incluyen el Instituto Central de Capacitación de Funcionarios del Ministerio de Administración Pública y el Centro Nacional de Producción Cinematográfica del Ministerio de Información."

---

[23] *Ibid.*, página 10.

[24] *Ibid.*, página 11.

[25] *Ibid.*

[26] *Ibid.*, páginas 26 a 28.

c) Oferta de 14 de agosto de 1992

2.26 La segunda oferta de Corea se distribuyó primero con carácter informal, el 12 de mayo de 1992, a los miembros del Grupo de Trabajo Informal, y después, el 14 de agosto de 1992, con carácter formal y en el documento GPR/Spec/73, al Comité de Contratación Pública. Se indicó que la oferta sustituía a la oferta inicial hecha el 25 de junio de 1990.[27] Corea indicó asimismo que se reservaba el derecho de retirar, enmendar o suplementar su oferta en el futuro teniendo en cuenta las ofertas formuladas por otras partes y los progresos de las negociaciones sobre la ampliación del Acuerdo.[28]

2.27 En la oferta se enumeraban las entidades compradoras que quedarían sujetas a la aplicación del ACP y se especificaban los Anexos ACP en los que estarían comprendidas esas entidades. Aunque no se especificaban los productos abarcados en la oferta de Corea, podía deducirse que ésta se aplicaba a todos los productos. En la oferta se especificaban los servicios que estarían incluidos en el Anexo 4 y los servicios de construcción que estarían incluidos en el Anexo 5. La oferta especificaba también valores de umbral en los Anexos 1, 2 y 3 por encima de los cuales el ACP se aplicaría a todos los productos y a los servicios y los servicios de construcción a que se hacía referencia en los Anexos 4 y 5.

i) Entidades abarcadas

2.28 Las entidades que Corea se proponía incluir en el Anexo 1 de su oferta de 14 de agosto de 1992 eran en lo fundamental las mismas que había propuesto incluir en su oferta inicial. Como en esta última, Corea proponía enumerar en el Anexo 1 el Ministerio de Construcción, el Ministerio de Comunicaciones y el Ministerio de Transportes. Proponía asimismo incluir la Oficina de Compras con sujeción a las mismas limitaciones expresadas en la oferta inicial, es decir, que sólo estuvieran incluidas las adquisiciones de la Oficina de Compras realizadas en nombre de las entidades enumeradas en el Anexo 1.

2.29 Corea propuso también incluir las entidades de nivel subcentral que figuraban en su oferta inicial. Concretamente, propuso incluir en el Anexo 2 al Gobierno Metropolitano de Seúl, la ciudad de Pusan, la ciudad de Taegu, la ciudad de Inchon, la ciudad de Kwangju y la ciudad de Taejon.[29] En la oferta se indicaba que las Oficinas de Construcción del Ferrocarril Metropolitano no estaban incluidas en el Anexo 2.

2.30 Por último, Corea propuso incluir en el Anexo 3 a: la Oficina de Abastecimiento de Agua del Gobierno Metropolitano de Seúl; la Oficina de Abastecimiento de Agua de la ciudad de Pusan; la Oficina de Abastecimiento de Agua de la ciudad de Taegu; la Oficina de Abastecimiento de Agua de la ciudad de Inchon; la Oficina de Abastecimiento de Agua de la ciudad de Kwangju; la Oficina de Abastecimiento de Agua de la ciudad de Taejon. Propuso también la inclusión en el Anexo 3 de Korea Telecom, la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de Corea, la Autoridad del Terminal de Contenedores de Corea, el Banco de Desarrollo de Corea, la Corporación Nacional de la Vivienda de Corea y la Corporación del Comercio de Productos Agrícolas y Pesqueros.[30]

---

[27] Documento GPR/SPEC/73, página 2.

[28] *Ibid.*

[29] *Ibid.*, página 5.

[30] *Ibid.*, página 6.

ii) Productos y servicios abarcados

2.31 La oferta formulada por Corea el 14 de agosto de 1992 se aplicaba a todos los productos salvo los citados entre paréntesis a continuación de los nombres de algunas de las entidades enumeradas. Además, en contraste con la oferta inicial, la de 14 de agosto de 1992 proponía la inclusión de los servicios enumerados en una lista contenida en el Anexo 4 En la oferta se proponía también la inclusión de los servicios de construcción enumerados en el Anexo 5.

iii) Explicaciones y precisiones

2.32 La Nota 1, que figuraba al final de la oferta inicial de Corea y donde se indicaba que las entidades compradoras enumeradas incluían las "redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración*" se repetía en términos idénticos en la oferta formulada por Corea el 14 de agosto de 1992. Sin embargo, en esta última oferta la precisión figuraba en forma de prefacio de la lista de entidades contenida en el Anexo 1, observándose que guardaba exclusivamente relación con las "entidades del Gobierno central".[31] La Nota 2, que se refería a las compras sujetas a procedimientos de compra especiales y precisaba la oferta inicial de Corea, figuraba en términos similares en la oferta de 14 de agosto de 1992, pero se aplicaba únicamente al Anexo 5.[32]

2.33 En la oferta de 14 de agosto de 1992, los Anexos 4 y 5 eran objeto de nuevas precisiones que establecían que las excepciones y restricciones contenidas en la Oferta condicional revisada de la República de Corea relativa a los compromisos iniciales sobre el comercio de servicios[33] se aplicarían a los servicios enumerados en esos anexos, y que el Gobierno de Corea podría imponer restricciones en materia de aptitud, registro, licencia y otras prescripciones sobre autorización a los proveedores de servicios con arreglo a las leyes y reglamentos nacionales.[34]

2.34 Las precisiones que aparecían en las Notas 1 y 2 de la oferta inicial no figuraban en la oferta de 14 de agosto de 1992. Sin embargo, en esa última oferta figuraban otras precisiones situadas entre paréntesis junto a los nombres de algunas entidades enumeradas.

d) Oferta de 14 de diciembre de 1993

2.35 Corea hizo su oferta formal final antes de la adhesión el 14 de diciembre de 1993.[35] En ella se indicaba de nuevo que Corea se reservaba el derecho de introducir cambios técnicos en la oferta y de corregir cualquier error, omisión o inexactitud antes del 15 de abril de 1994[36], fecha en que se preveía la firma del Acuerdo sobre Contratación Pública (1994) y del Acta Final en que se incorporan los resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales.

2.36 La estructura de la oferta final de Corea era en buena medida igual a la de la oferta de Corea fechada el 14 de agosto de 1992. Concretamente, en la oferta se enumeraron de nuevo las entidades compradoras a las que se aplicaría el ACP, y se especificaron los Anexos en los que esas entidades

[31] *Ibid.*, página 3.

[32] *Ibid.*, página 8.

[33] MTN.TNC/W/61/Rev.1, de fecha 19 de febrero de 1992.

[34] Documento GPR/SPEC/73, páginas 7 y 8.

[35] "Oferta de Corea en el Acuerdo sobre Contratación Pública", de fecha 14 de diciembre de 1993.

[36] *Ibid.*, página 1.

estarían incluidas. La oferta era aplicable a todos los productos. Además, especificaba los servicios que estarían incluidos en el Anexo 4 y los de construcción incluidos en el Anexo 5. La oferta contenía también valores de umbral en los Anexos 1, 2, 3 y 4, y especificaba en el Anexo 5 un valor límite para servicios de construcción de 5 millones de DEG para entidades del Anexo 1, 15 millones de DEG para entidades del Anexo 2 y 15 millones de DEG para entidades del Anexo 3.

i) Entidades abarcadas

2.37 La oferta final de Corea y su oferta anterior de 14 de agosto de 1992 eran iguales en todos los aspectos pertinentes del Anexo 1. Sin embargo, en la oferta final se amplió la lista de entidades comprendidas en el Anexo 2 y en el Anexo 3.

2.38 Concretamente, además de las entidades que proponía incluir en el Anexo 2 en su oferta de 14 de agosto de 1992, en su oferta final Corea propuso también incluir las siguientes entidades: Kyonggi-do, Kang-won-do, Chungchongbuk-do, Chungchongnam-do, Kyongsangbuk-do, Kyongsangnam-do, Chollabuk-do, Chollanam-do y Cheju-do. En contraste con la oferta de 14 de agosto de 1992, en la oferta final no se indicaba que las Oficinas de Construcción del Ferrocarril Metropolitano no estaban incluidas en el Anexo 2.

2.39 En relación con el Anexo 3, la oferta final no incluía las distintas oficinas de distribución de agua especificadas en la oferta de 14 de agosto de 1992. Sin embargo, la propuesta final para el Anexo 3[37] incluía cuatro bancos (Banco de Desarrollo de Corea, Banco de la Pequeña y Mediana Industria, Banco Nacional de los Ciudadanos y Banco de la Vivienda de Corea) y 17 corporaciones (Corporación del Tabaco y del Ginseng de Corea, Corporación para la Impresión de Títulos y Acuñación de Monedas, Corporación Eléctrica de Corea, Corporación del Carbón de Dai Han, Corporación de Promoción de la Minería de Corea, Corporación de Desarrollo del Petróleo de Corea, Corporación General Química de Corea, Corporación de Promoción Comercial de Corea, Corporación de Autopistas de Corea, Corporación Nacional de la Vivienda de Corea, Corporación de Recursos Hidráulicos de Corea, Corporación de Desarrollo del Territorio de Corea, Corporación del Desarrollo Rural, Corporación del Comercio de Productos Agrícolas y Pesqueros, Corporación Nacional de Turismo de Corea, Corporación de Asistencia Laboral de Corea, Corporación de Gas de Corea). Incluía también Korea Telecom y National Textbook Ltd.

ii) Productos y servicios abarcados

2.40 Al igual que la oferta de 14 de agosto de 1992, la oferta final de Corea se aplicaba a todos los productos salvo los citados entre paréntesis junto a los nombres de algunas de las entidades enumeradas. También se aplicaba a una lista de servicios especificados en el Anexo 4 que era más amplía que la lista de servicios incluidos en la oferta de 14 de agosto de 1992.[38] La oferta final de Corea incluía también una serie de servicios de construcción comprendidos en el Anexo 5.[39]

iii) Explicaciones y precisiones

2.41 La nota relativa a la aplicación del Anexo 1 a las "redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes en la forma prescrita en la *Ley de Organización de la Administración*" que figuraba en la oferta inicial de Corea y en su oferta de 14 de agosto de 1992 figuraba también su oferta final como Nota 1 del Anexo 1.

---

[37] *Ibid*., página 9.

[38] *Ibid*., página 13.

[39] *Ibid*., página 17.

2.42 La nota que figuraba en el Anexo 5 de la oferta de Corea de 14 de agosto de 1992 en relación con los procedimientos de compra especiales no aparecía en la oferta final. Las precisiones de los Anexos 4 y 5 que figuraban en la oferta de 14 de agosto de 1992 en relación con "la Oferta condicional revisada de la República de Corea relativa a los compromisos iniciales sobre el comercio de servicios" tampoco aparecían en la oferta final.

2.43 La oferta final contenía además la siguiente nota (Nota 1) aplicable al Anexo 2:

> "Las entidades administrativas de los gobiernos subcentrales incluyen las organizaciones subordinadas bajo control directo y las oficinas según lo establece la Ley de Autonomía Local de la República de Corea."

2.44 En la oferta final se introdujeron también notas generales aplicables a todos los anexos.[40] La Nota General 1 estipulaba que:

> "Corea no hará extensivas las ventajas del presente Acuerdo
>
> a) en lo que respecta a la adjudicación de contratos por la Administración Nacional de Ferrocarriles,
>
> b) en lo que respecta a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1,
>
> c) en lo que respecta a las adquisiciones destinadas al transporte urbano (incluidas las líneas de metro) por las entidades incluidas en los Anexos 1 y 2
>
> a los proveedores de bienes y servicios de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, Austria, Noruega, Suecia, Finlandia y Suiza, mientras Corea no acepte que esos países conceden un acceso comparable y efectivo a las empresas coreanas en sus mercados correspondientes."

2.45 En la oferta final aparecían de nuevo precisiones que figuraban entre paréntesis junto a los nombres de algunas entidades enumeradas.

c) La *Ley de Organización de la Administración*

2.46 Como se observa más arriba, en el párrafo 2.41, la oferta final de Corea establecía, en la Nota 1 del Anexo 1, que todas las entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo 1 incluían sus "redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea". Esta precisión figuraba también en las anteriores ofertas de adhesión de Corea.[41]

2.47 Al 30 de diciembre de 1989, el artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración*, titulado "Establecimiento y Organización de los Órganos Administrativos Centrales" establecía, en el párrafo 3, que:

> "Las redes de organizaciones subordinadas de los órganos administrativos centrales serán las siguientes: Cha-Gwan (Viceministro), Cha-Jang (Administrador Adjunto), Sil-Jang (Director de Oficina), Guk-Jang (Director de Dependencia) o Bu-Jang

[40] *Ibid*., página 18.

[41] Véanse los párrafos 2.17 y 2.32.

> (Director de Departamento) y Gwa-Jang (Director de División); podrán establecerse bajo el Viceministro o el Administrador Adjunto divisiones no pertenecientes a oficinas, dependencias o departamentos salvo las prescritas por disposiciones especiales de la presente Ley o cualquier otra ley. Las redes de organizaciones subordinadas encargadas de asuntos de policía nacional dependientes del Ministerio del Interior, sin embargo, serán Bon-Bu-Jang (Comisario Jefe de Policía), Bu-Jang (Director de Departamento) y Gwa-Jang (Director de División); y para las encargadas de asuntos de defensa civil, Bon-Bu-Jang (Jefe del Departamento Central de Defensa Civil), Guk-Jang (Director de Dependencia) y Gwa-Jang (Director de División)."

2.48 El artículo 3 de la *Ley de Organización de la Administración* de 1989, titulado "Establecimiento de Órganos Administrativos Especiales de Carácter Local" estipulaba, en el párrafo 1), que:

> "Cada órgano administrativo central podrá tener órganos administrativos locales en la forma prescrita por Decreto Presidencial, salvo los prescritos especialmente por las leyes, en caso de que sean necesarios para el desempeño de las funciones propias de su jurisdicción."

2.49 El artículo 4 de la *Ley de Organización de la Administración* de 1989, titulado "Establecimiento de Órganos Dependientes" estipula que:

> "En un órgano administrativo podrán establecerse mediante Decreto Presidencial organizaciones de experimentación e investigación, educación y capacitación, cultura, medicina, fabricación o asesoramiento, respectivamente, si fuera necesario para el desempeño de las funciones propias de su jurisdicción."

2.50 Las disposiciones arriba citadas permanecieron en gran medida inalteradas en todos sus aspectos pertinentes a pesar de la introducción de diversos cambios en la *Ley de Organización de la Administración* desde el 30 de diciembre de 1989 hasta la entrada en vigor del ACP para Corea. Sin embargo, la traducción al inglés del título del párrafo 3) del artículo 2 se enmendó sustituyendo la expresión "redes de organizaciones subordinadas de los órganos administrativos centrales", que se utilizaba en la versión de 1989 de la Ley, por la expresión "órganos subsidiarios de los organismos administrativos centrales".

3. Comunicación entre las partes durante el proceso de adhesión de Corea

2.51 Los Estados Unidos iniciaron negociaciones bilaterales con Corea en relación con su solicitud de adhesión el 22 de abril de 1991. En el curso de esas negociaciones, los Estados Unidos hicieron una serie de preguntas a Corea en relación con su oferta.[42] La pregunta 6 decía así:

> "¿Qué relación hay entre el Grupo de Desarrollo Aeroportuario y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las compras realizadas para el Grupo de Desarrollo Aeroportuario? Sírvanse identificar todos los ministerios encargados de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos."

---

[42] Carta de la Misión Comercial de los Estados Unidos a la Misión de la República de Corea, de fecha 1º de mayo de 1991.

2.52 Corea respondió así a esta pregunta[43]:

> "La construcción de nuevos aeropuertos está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes. Está previsto completar el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto en 1997 tras la finalización del plan básico en 1992 y el plan de trabajo en 1993. La empresa Bechtel, de los Estados Unidos, participa en los proyectos de plan básico.
>
> La organización encargada de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto es la Oficina de Compras. Si embargo, hasta la fecha no se ha establecido el plan de contratación concreto porque todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica."

4. Adhesión de Corea

2.53 Corea fue país signatario del Acuerdo sobre Contratación Pública firmado en Marrakech el 15 de abril de 1994. No se introdujeron nuevos cambios en la oferta de adhesión de Corea entre la fecha de la oferta final de Corea, es decir, el 14 de diciembre de 1993, y la firma del nuevo ACP en la Conferencia Ministerial de Marrakech, celebrada en abril de 1994.

2.54 Aunque el ACP entró en vigor para sus partes el 1º de enero de 1996, para Corea entró en vigor el 1º de enero de 1997.[44]

2.55 En su forma final en el momento de la adhesión, el Apéndice I del ACP de Corea era idéntico en todo los aspectos pertinentes a la oferta final formulada por Corea el 14 de diciembre de 1993.

D. APLICACIÓN DEL ACP POR COREA

1. Modificación del Apéndice I de Corea

2.56 El 24 de octubre de 1997, Corea notificó al Comité de Contratación Pública una propuesta de modificación del Apéndice I de conformidad con el apartado a) del párrafo 6 del artículo XXIV del ACP.[45] El párrafo 3 de la comunicación pertinente rezaba así:

> "Sustitúyase "Ministry of Construction" (Ministerio de la Vivienda) y "Ministry of Transportation" (Ministerio de Transporte) por "Ministry of Construction and Transportation" (Ministerio de Vivienda y Transporte). Esta rectificación se debe al hecho de que el Ministerio de la Vivienda y el Ministerio de Transporte se han fusionado para constituir el Ministerio de Vivienda y Transporte."

2.57 De conformidad con los procedimientos estipulados en el párrafo 6 del artículo XXIV, los cambios propuestos por Corea entraron en vigor el 23 de noviembre de 1997.[46]

---

[43] Respuestas de Corea a las preguntas formuladas el 1º de mayo de 1991 por la Representación Comercial de los Estados Unidos, fechadas en julio de 1991.

[44] Apartado a) del párrafo 3 del artículo XXIV del ACP.

[45] Documento GPA/W/59, 24 de octubre de 1997.

[46] WT/Let/207.

2. Notificación de la legislación nacional para la aplicación del Acuerdo

2.58 Corea notificó su legislación nacional de aplicación del Acuerdo al Comité de Contratación Pública de conformidad con la decisión adoptada por el Comité el 4 de junio de 1996.[47]

E. EL PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE INCHON

1. Descripción general del proyecto

2.59 El proyecto objeto de examen es el de construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon. El aeropuerto se está construyendo en tierras ganadas al mar entre dos islas, Yongjong y Yongyu[48], y está situado a 52 km al oeste del centro de Seúl, capital de la República de Corea. Más concretamente, está ubicado en el distrito oficial de Unsee-Dong, Chung-Ku, Inchon.

2.60 El proyecto se inició en 1990. Está previsto completar para fines de 2000 la primera fase de construcción (que incluye la iniciación y la puesta en servicio del aeropuerto). La construcción del aeropuerto proseguirá en diversas fases hasta 2020 dependiendo de la demanda de tráfico en el futuro.[49]

2.61 Se estima que la primera fase de construcción costará 300.900 millones de W. Ello incluye el costo de adquisición de tierras, la indemnización por derechos de pesca, el costo real de construcción y los gastos de apoyo, incluidos el diseño y la supervisión. Se estima que el costo total del proyecto se cifrará en aproximadamente 2,964 billones de W. Según una publicación sobre el proyecto AII, está previsto que la contribución gubernamental al costo del proyecto se cifre en el 40 por ciento del costo total, y que el resto proceda de otras fuentes, incluidos los mercados de capital nacionales y extranjeros.[50]

2. Cronología

a) Etapas del proyecto

2.62 El 14 de junio de 1990 se eligió el emplazamiento para el proyecto AII.[51] En noviembre de 1990 empezó a prepararse el Plan Maestro.[52] El 24 de diciembre de 1991 se completó el Plan Maestro[53], que se publicó el 16 de junio de 1992.[54] El 12 de noviembre de 1992 tuvo lugar la ceremonia de iniciación de los trabajos sobre el terreno, y comenzó la preparación del

[47] GPA/1/Add.1 y GPA/12/Rev.1, 9 de junio de 1997.

[48] "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time", página 3.

[49] *Ibid.*, página 14.

[50] *Ibid.*, página 41.

[51] Historia del KOACA (Documento del sitio Web del KOACA) e "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time", página 42.

[52] Cronología de incidencias relacionadas con la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon preparada por los Estados Unidos.

[53] Historia del KOACA e "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time", página 42.

[54] Historia del KOACA.

emplazamiento.[55] En febrero de 1999 la primera fase de construcción (iniciación y puesta en servicio del aeropuerto) se había completado en un 62,7 por ciento.[56]

b) Entidades

i) Introducción

2.63 El 31 de mayo de 1991 se promulgó una ley relativa al proyecto AII, titulada *Ley de Fomento de la Construcción de un nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl* ("Ley del Aeropuerto de Seúl"). En el artículo 1 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se estipula que:

> "El objetivo de la presente Ley es impulsar eficazmente, especificando las cuestiones necesarias para la rápida construcción de un nuevo aeropuerto en el área metropolitana de Seúl, el proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto para satisfacer la demanda rápidamente creciente de servicios de transporte aéreo en el área metropolitana de Seúl y para contribuir al desarrollo de la economía nacional."

2.64 Aunque la responsabilidad del proyecto AII recaía inicialmente sobre el Ministerio de Transportes y, más concretamente, sobre el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario dependiente de ese Ministerio[57], la *Ley del Aeropuerto de Seúl* preveía la designación de un operador para el proyecto AII. Sin embargo, la Ley no especificaba la identidad del operador, sino que dejaba esa cuestión abierta. Concretamente, estipulaba en el párrafo 1) del artículo 6 que:

> "El proyecto de construcción del nuevo aeropuerto será ejecutado por los gobiernos estatal y local o por una institución participada por el Gobierno en la forma que determine un Decreto Presidencial."

2.65 Sin embargo, el párrafo 2) del artículo 6 estipulaba que:

> "El Ministro de Construcción y Transportes podrá, cuando lo considere necesario para la ejecución eficiente del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto, disponer que una persona distinta de aquellas a que se hace referencia en el párrafo 1) ejecute parte del proyecto."

2.66 Desde la iniciación del proyecto, la Asamblea Nacional de Corea ha encomendado su ejecución a diversas autoridades u "operadores". El 14 de diciembre de 1991 se asignó esa función al Organismo de Aeropuertos de Corea (KAA). El 1º de septiembre de 1994 se transfirió esa función al Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA). Finalmente, el 1º de febrero de 1999 se transfirió la función a la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon (IIAC).

ii) Ministerio de Construcción y Transportes (MOCT)

2.67 El proyecto IIA era inicialmente competencia del Ministerio de Transportes. De conformidad con el artículo 40 de la *Ley de Organización de la Administración* vigente en junio de 1993, derivaba su autoridad de dicha disposición, en cuyo párrafo 1) se estipulaba que:

---

[55] Historia del KOACA e "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time", página 42.

[56] "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time", página 42.

[57] Respuestas de Corea a las preguntas formuladas el 1º de mayo de 1991 por la Representación Comercial de los Estados Unidos, fechadas en julio de 1991.

> "El Ministro de Transportes tendrá jurisdicción sobre los asuntos relativos al transporte terrestre, aéreo y marítimo y al turismo."

2.68 El texto actual de la *Ley de Organización de la Administración* contiene una disposición similar en el artículo 42.

2.69 Es pertinente la *Ley de Aviación*, que se enmendó en su totalidad el 14 de diciembre de 1991. El artículo 1 de la Ley a la sazón vigente estipulaba que:

> "El objetivo de la presente Ley es contribuir al desarrollo de la aviación y a la promoción del bienestar público determinando métodos para garantizar la seguridad de la navegación aérea, aumentar la eficiencia de las instalaciones y la gestión de los servicios de navegación aérea y estableciendo el orden en los servicios de transporte aéreo con arreglo a las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional y de conformidad con las normas y procedimientos adoptados en el Anexo del citado Convenio."

2.70 El artículo 1 del texto actual de la *Ley de Aviación* contiene una disposición análoga.

2.71 Por su parte, el párrafo 1) del artículo 94 del texto de 14 de diciembre de 1991 de la *Ley de Aviación* estipulaba que:

> "A reserva de lo dispuesto en otras partes de la presente Ley o en otras leyes y reglamentos, los proyectos de desarrollo aeroportuario serán competencia del Ministro de Transportes."

2.72 En el párrafo 1) del artículo 94 del texto actual de la *Ley de Aviación*, en el que se integran enmiendas introducidas hasta el 13 de diciembre de 1997, inclusive, figura una disposición análoga.

2.73 Los "proyectos de desarrollo aeroportuario" a los que hacía referencia el párrafo 1) del artículo 94 del texto de diciembre de 1991 de la *Ley de Aviación* se definían en el párrafo 14) del artículo 2 de la *Ley de Aviación* como "proyectos relacionados con la nueva construcción, la ampliación o la mejora de las instalaciones de los aeropuertos ejecutados con arreglo a la presente Ley". La *Ley de Aviación* actualmente vigente utiliza exactamente los mismos términos para definir los "proyectos de desarrollo aeroportuario".

2.74 El párrafo 2) del artículo 94 del texto de diciembre de 1991 de la *Ley de Aviación* estipulaba que:

> "Toda persona distinta del Ministro de Transportes que desee hacerse cargo de proyectos de desarrollo aeroportuario deberá obtener el permiso del Ministro de Transportes en las condiciones prescritas por Decreto Presidencial."

2.75 El párrafo 2) del artículo 94 de la *Ley de Aviación* actualmente vigente contiene una disposición similar, pero obliga al operador a obtener permiso del Ministro de Construcción y Transportes en lugar del Ministro de Transportes.

2.76 El Ministerio de Transportes y el Ministerio de Construcción se refundieron el 23 de diciembre de 1994[58] para crear el Ministerio de Construcción y Transportes (MOCT). A partir de entonces, las referencias al Ministerio de Transportes en la legislación coreana, incluidas la *Ley de Organización de la Administración* y la *Ley de Aviación*, se sustituyeron por referencias al MOCT.

---

[58] Extracto del sitio Web del MOCT, página 2.

2.77 La *Ley del Aeropuerto de Seúl* se refiere también al papel del MOCT en relación con el proyecto IIA. En el párrafo 1) del artículo 3 de la Ley se estipula que:

> "El Ministro de Construcción y Transportes está facultado para designar una zona necesaria para la ejecución del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto como la zona prevista para la construcción del nuevo aeropuerto para el área metropolitana de Seúl ... o para efectuar cambios en la zona proyectada ya designada."

2.78 En el párrafo 1) del artículo 4 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se encomienda al MOCT la elaboración del Plan Maestro para el proyecto AII. Se estipula que:

> "Cuando el Ministro de Construcción y Transportes haya designado y anunciado públicamente la zona prevista de conformidad con el artículo 3, elaborará un plan maestro para la construcción del nuevo aeropuerto ..."

2.79 En el párrafo 2 del artículo 4 se faculta asimismo al MOCT a efectuar modificaciones en el Plan Maestro, y en el párrafo 3 del artículo 4 se obliga al MOCT a hacer público el Plan Maestro cuando se haya completado.

2.80 Los planes de ejecución preparados por el operador deben ser aprobados por el MOCT.[59] El MOCT deberá también certificar que los trabajos emprendidos por el operador del proyecto han finalizado.[60] El MOCT está facultado para otorgar una subvención o un préstamo al operador con objeto de contribuir a los gastos financieros asociados con el proyecto.[61] Además, el MOCT puede cancelar o suspender la autorización otorgada en virtud de la Ley en determinadas circunstancias.[62] Por último, el apartado 1) del párrafo 3 del artículo 12 de la Ley estipula que:

> "La propiedad de la tierra y las instalaciones creadas o construidas como consecuencia del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto revertirá al Estado cuando el proyecto finalice ..."

iii) Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario (NADG)

2.81 En junio de 1990, el MOCT creó una organización interna, generalmente conocida por el nombre de Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario (NADG), a la que encomendó la ejecución del proyecto IIA. El NADG se creó de conformidad con el *Reglamento Constitutivo del Grupo de Trabajo para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional*, promulgado por orden ministerial del Ministro de Transportes de 1º de junio de 1990. Se ha hecho referencia al NADG con distintas denominaciones, entre ellas "Grupo de Trabajo para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional", "Cuerpo del Proyecto de Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional", "Equipo de Planificación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto" y "Cuerpo de Construcción del IIA".

2.82 Actualmente hay 30 empleados gubernamentales asignados al NADG.[63] Concretamente, el actual operador ha asignado al NADG 1 director general, 3 directores, 10 directores adjuntos, 14 directores auxiliares y 2 secretarios/secretarias.

---

[59] *Ibid*., párrafo 1 del artículo 7.

[60] *Ibid*., párrafo 2 del artículo 12.

[61] *Ibid*., artículo 15.

[62] *Ibid*., párrafo 1 del artículo 13.

[63] Respuesta de Corea a la pregunta 14 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

2.83 El NADG está compuesto por dos divisiones, una división de planificación y una división de tecnología. De conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 del Reglamento del NADG, la división de planificación está a cargo de diversas cuestiones, incluidas las relativas al establecimiento, inspección y análisis del plan de operación básico del proyecto IIA; la coordinación y el control de asuntos relacionados con el proyecto; la financiación para la construcción del proyecto; y el desarrollo de leyes y sistemas para la construcción del aeropuerto.

2.84 En el *Reglamento del Cuerpo del Proyecto de Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional* y la *Fundación del Proyecto de Construcción del Ferrocarril de Alta Velocidad*, promulgado el 3 de noviembre de 1996 mediante directiva del MOCT, figuran más detalles sobre la función del NADG en relación con el proyecto AII. Concretamente, en el artículo 3 del Reglamento se establece que el Cuerpo debe estar compuesto por un departamento de planificación, un departamento de instalaciones y un equipo de apoyo a las operaciones. En el artículo 3 del Reglamento se aclara asimismo que los miembros del Cuerpo son funcionarios públicos del MOCT.

2.85 En el artículo 6 del Reglamento se definen las funciones de los tres departamentos del Cuerpo. En el párrafo 1) del artículo 6 se estipula que la división de planificación estará a cargo de distintos tipos de "trabajos" relacionados con diversos temas, incluidos el establecimiento y la modificación del Plan Maestro para el proyecto AII; la preparación de presupuestos; la financiación del proyecto AII; y el control y análisis del proyecto AII.

iv) El Organismo de Aeropuertos de Corea (KAA)

Orígenes

2.86 El antecesor del KAA fue el Organismo de Aeropuertos Internacionales de Corea.[64] El nombre del Organismo de Aeropuertos Internacionales de Corea se sustituyó por el de Organismo de Aeropuertos de Corea el 7 de abril de 1990[65], pero en toda la legislación pertinente recibe la denominación de Corporación de Aeropuertos de Corea.

2.87 La *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, promulgada originalmente el 28 de diciembre de 1979, establece y regula el KAA. El artículo 1 del texto de 3 de agosto de 1994 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* estipula que:

> "La presente Ley tiene por objeto garantizar la eficiencia del transporte aéreo y contribuir al desarrollo totalmente integrado de la aviación mediante el establecimiento de la Corporación de Aeropuertos de Corea ... [que tendrá a su cargo] la construcción de instalaciones aeroportuarias y su eficiente gestión y funcionamiento."

Ámbito de Responsabilidad

2.88 La *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* define los derechos y obligaciones del KAA. Concretamente, el artículo 7 establece que la Corporación ejecutará una serie de proyectos, incluidas la gestión, la operación, la reparación y el mantenimiento de terminales de pasajeros y carga y sus instalaciones auxiliares y de apoyo; la gestión, funcionamiento, reparación y mantenimiento de pistas de aterrizaje y amarres; la reparación y el mantenimiento de las instalaciones de comunicación aeronáutica y los servicios de seguridad de vuelo; la jardinería y el embellecimiento de aeropuertos e

[64] Antecedentes del KAA obtenidos del sitio Web del KAA.

[65] *Ibid.*

instalaciones; los proyectos accesorios y otros proyectos encomendados al KAA por el Ministro de Construcción y Transportes a efectos de gestión, operación y mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias.

2.89 Completan las disposiciones de la Ley las *Normas Complementarias de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, cuya más reciente enmienda tuvo lugar el 30 de diciembre de 1991. En el artículo 2 del texto de 30 de diciembre de 1991 de las *Normas Complementarias* se establece que el objetivo del KAA "será construir instalaciones aeroportuarias y gestionar el aeropuerto, promoviendo el adecuado funcionamiento del transporte aéreo y desarrollando actividades globales de transporte aéreo". En el artículo 4 se detallan los proyectos que el KAA debe emprender.

Relación con el MOCT

2.90 El artículo 28 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, titulado "Dirección y Supervisión", regula la relación entre el KAA y el MOCT. Concretamente, establece que:

> 1) El Ministro de Construcción y Transportes dirigirá y controlará la Corporación, y si fuera necesario dispondrá que la Corporación informe sobre cuestiones relacionadas con sus asuntos, su contabilidad y sus bienes, o dispondrá que un funcionario público sujeto a su control inspeccione los libros, documentos, instalaciones y otros elementos de la Corporación.
>
> 2) Si como consecuencia de la inspección realizada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1) se determina que se han cometido actos ilícitos o no razonables, el Ministro de Construcción y Transportes podrá disponer que la Corporación adopte medidas correctivas.
>
> 3) Todo funcionario público que realice una inspección con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1) presentará a los interesados un certificado que acredite su competencia.

2.91 En otras cosas, el MOCT está facultado para prestar o conceder gratuitamente al KAA cualquier bien de propiedad estatal o a permitirle que lo utilice.[66] Además, el KAA debe preparar anualmente planes de actividades[67] y estados de cuentas[68], que se someten a la aprobación del Ministro de Construcción y Transportes. El KAA puede obtener fondos a préstamo de diversos órganos con la aprobación del MOCT.[69]

Condición jurídica

2.92 El artículo 3 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* establece que dicha Corporación (es decir, el KAA) es una persona jurídica. El párrafo 1) del artículo 4 estipula, a su vez, que la "Corporación quedará constituida registrándose en el lugar de su oficina principal".

---

[66] *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, artículo 16.

[67] *Ibid.*, artículo 19.

[68] *Ibid.*, artículo 20.

[69] *Ibid.*, artículo 23.

Composición

2.93 El artículo 8 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* establece la composición de la Corporación. Concretamente, estipula que:

1) La Corporación estará compuesta por los siguientes miembros:

1. un presidente del consejo de administración;

2. un vicepresidente;

3. no más de cinco directores; y

4. un auditor.

2) La designación y cese del presidente, el vicepresidente y el auditor serán competencia del Ministro de Construcción y Transportes.

2.94 Incumbe al consejo de administración[70] adoptar decisiones sobre "cuestiones importantes".[71] La Ley estipula que "el consejo de administración estará compuesto por el presidente, el vicepresidente y los directores".[72] El párrafo 3) del artículo 8 de la Ley establece que:

> "Los directores serán designados y cesados por el presidente con la aprobación del Ministro de Construcción y Transportes."

2.95 Los miembros del consejo de administración del KAA no son empleados del Gobierno.[73] Tampoco, los empleados del KAA son empleados del Gobierno. Sin embargo, el artículo 30 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* establece que los funcionarios del KAA se considerarán funcionarios públicos a efectos de la aplicación de determinadas disposiciones de la *Ley Penal de Corea.* Además, el artículo13 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* establece que los empleados son contratados y despedidos en la forma prescrita en los estatutos del KAA.

Papel del KAA en el Proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon

2.96 El 14 de diciembre de 1991, la Corporación de Aeropuertos de Corea o KAA fue la entidad designada como posible operador para el proyecto IIA. Para ello se enmendó el párrafo 1) del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* En su forma enmendada, el párrafo 1) del artículo 6 estipulaba que:

> "El proyecto de construcción del nuevo aeropuerto será ejecutado por los gobiernos estatales y locales, la Corporación de Aeropuertos de Corea establecida de conformidad con la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea o una institución participada por el Gobierno en la forma que determine un Decreto Presidencial."

---

[70] En el Documento probatorio Kor-110 se enumeran los directores del KAA.

[71] *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, párrafo 1) del artículo 12.

[72] *Ibid*., párrafo 2) del artículo 12.

[73] Respuesta de Corea a la pregunta 10 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

2.97 Al mismo tiempo se enmendó la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*. En su forma enmendada, el artículo 7, donde se definían los proyectos encomendados al KAA, establecía, en el apartado 2 del párrafo 5, que el KAA estaba a cargo:

> "Del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto de conformidad con el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl."

2.98 El artículo 2 de *Ley del Aeropuerto de Seúl* se enmendó también el 14 de diciembre de 1991 para establecer que:

> "2. La expresión "proyecto de construcción del nuevo aeropuerto" engloba cualquiera de las siguientes actividades:
>
> a) Construcción de las instalaciones aeroportuarias estipuladas en el párrafo 6 del artículo 2 de la *Ley de Aviación* ...
>
> c) Construcción de los ferrocarriles urbanos, las carreteras y las instalaciones portuarias, etc., que sean necesarios para transportar pasajeros y carga que utilicen el nuevo aeropuerto del área metropolitana de Seúl.
>
> d) Creación de la infraestructura relacionada con los servicios aeroportuarios, como las instalaciones de atención a los usuarios del aeropuerto y a las personas etc., encargadas de la prestación de servicios de transporte aéreo y de otros servicios relacionados con la aviación que se determinen en el Decreto Presidencial ... instalaciones de distribución de carga aérea y servicios de comunicación de la información etc.
>
> e) Creación de infraestructura para instalaciones destinadas a vivienda, como servicios de alojamiento, etc., en favor de personas encargadas de servicios relacionados con la aviación y de personas que se verán privadas de su residencia como consecuencia del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto; y
>
> f) Aprovechamiento de aguas de dominio público para crear la superficie prevista para la construcción del nuevo aeropuerto."

2.99 Asimismo, el párrafo 6) del artículo 4 de las *Normas Complementarias de la Corporación de Aeropuertos de Corea*[74] se enmendó, con aprobación del Ministro de Transportes, el 30 de diciembre de 1991, para establecer que el KAA tenía, entre otras, la función de "construir el nuevo aeropuerto de la zona de la capital".

2.100 El 31 de enero de 1992, el KAA estableció la Oficina de Construcción del Nuevo Aeropuerto para ejecutar el proyecto AII.

---

[74] Documento probatorio Kor-15.

Financiación

2.101 Mientras el KAA fue operador para el proyecto AII (es decir, del 14 de diciembre de 1991 al 14 de agosto de 1994), dependió exclusivamente de financiación gubernamental para el proyecto AII en 1992; en un 78 por ciento de fondos del Gobierno, en un 3,5 por ciento de deuda y obligaciones y en un 18 por ciento de otros medios, en 1993; y en un 77 por ciento de fondos del Gobierno, en un 21 por ciento de deudas y obligaciones y en un 1 por ciento de otros instrumentos en 1994.[75]

Contratación

2.102 Las normas que regulan las contrataciones de la Corporación de Aeropuertos de Corea figuran en el *Reglamento sobre Procedimientos de Contratación del Organismo de Aeropuertos de Corea*.[76] Además, en el artículo 90 de este Reglamento se establece que:

> "En todo lo no dispuesto en el presente Reglamento se aplicarán las leyes, reglamentos y otras normas reguladoras de la contratación pública."

2.103 En la apertura y evaluación de ofertas para contratos en licitaciones convocadas por el KAA trabajan equipos de aproximadamente 23 empleados del KAA.[77]

v) El Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA)

Orígenes

2.104 El Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA) se creó de conformidad con la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos*, que se promulgó el 3 de agosto de 1994 y entró en vigor el 1º de septiembre de 1994.[78] La Ley tenía por objeto transferir al KOACA los derechos y obligaciones del KAA en relación con el proyecto AII. Concretamente, en el artículo 5 de los Addenda de la Ley se estipulaba que:

> "1) Los bienes y derechos/obligaciones de la Corporación de Aeropuertos de Corea relacionados con el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto antes de la aplicación de la presente Ley se asignarán en su totalidad al KOACA ...
>
> 4) Todo acto realizado por la Corporación de Aeropuertos de Corea o del que hubiera sido objeto la Corporación de Aeropuertos de Corea en relación con el Proyecto de Construcción del Nuevo Aeropuerto antes de la fundación [del KOACA] se considerará un acto realizado por la Corporación de Aeropuertos de Corea o del que ésta ha sido objeto."

Ámbito de responsabilidad

2.105 En el artículo 1 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* se estipulaba que el KOACA:

---

[75] Fuentes de financiación del KAA (Documento probatorio Kor-109).

[76] Documento probatorio Kor-18.

[77] Respuesta de Corea a la pregunta 15 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[78] *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, artículo 1 de los Addenda.

> "... ejecutará el Proyecto de Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional ... alrededor del área metropolitana de Seúl para garantizar la fluidez del transporte aéreo y contribuir al desarrollo económico nacional."

2.106 En el artículo 7 de la Ley se definen los proyectos a cargo del KOACA. Ese artículo citaba expresamente el proyecto AII, pero enumeraba también "otros proyectos relacionados con la construcción de aeropuertos encomendados por el Gobierno".[79]

2.107 Además, en el artículo 1 de las *Normas Complementarias (Atribución de Facultades) del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*[80] se establece que:

> "Este Organismo tiene por finalidad facilitar el transporte aéreo y además contribuir al desarrollo de la economía nacional impulsando eficazmente el Proyecto de Construcción del Nuevo Aeropuerto de la Capital ..."

2.108 En las Normas Complementarias se regulan con más detalle las obligaciones del KOACA.

Relación con el MOCT

2.109 El artículo 31 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, titulado "Dirección y Supervisión" es idéntico en todos los aspectos pertinentes al artículo 28 de la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea, que regula la relación entre el MOCT y el KAA y al que se hace referencia en el párrafo 2.90 de este informe.

2.110 Las facultades del MOCT y las obligaciones del KOACA con respecto al MOCT son esencialmente las mismas que en el caso del KAA.[81] Además, la Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea establece que "la propiedad de la tierra y las instalaciones del nuevo aeropuerto creadas o construidas como consecuencia del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto por el KOACA ... revertirá al Estado cuando finalice el proyecto".[82]

Condición jurídica

2.111 Como el KAA, el KOACA es una persona jurídica constituida como sociedad.[83]

Composición

2.112 La composición del consejo de administración del KOACA es idéntica en todos los aspectos pertinentes a la del KAA.[84] Como en el caso del KAA, compete al consejo de administración del

---

[79] Los párrafos 2 y 3 están en blanco.

[80] Documento probatorio Kor-45.

[81] Véase el párrafo 2.91.

[82] *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, párrafo 1) del artículo 19.

[83] El artículo 3 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* establece que el KOACA es una persona jurídica. En el párrafo 1) del artículo 4 se estipula que "el KOACA se constituirá registrándose en el lugar de su oficina principal".

[84] El artículo 8 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* establece la composición del KOACA. Concretamente, estipula que:

KOACA (que, de conformidad con la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, estará compuesto por el presidente, el vicepresidente y los directores)[85] adoptar decisiones sobre "asuntos importantes".[86]

2.113 Como en el caso del KAA, los miembros del consejo de administración del KOACA no son empleados del Gobierno[87], y tampoco lo son los empleados del Organismo. De manera análoga a lo establecido en las normas que determinan las facultades del KAA, el artículo 35 de la Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea establece que los funcionarios y empleados del KOACA serán considerados funcionarios públicos a efectos de la aplicación de determinadas disposiciones de la Ley Penal de Corea, y el artículo 15 estipula que los empleados son contratados y despedidos en la forma prescrita en los estatutos del KOACA.

Papel del KOACA en el Proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon

2.114 Las funciones del KOACA en relación con el proyecto AII se definieron en la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea y en las Normas Complementarias (Atribución de Facultades) del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea.* Además, en el momento de creación del KOACA se enmendó también la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea. Concretamente, el apartado 2 del párrafo 5 del artículo 7, que otorgaba al KAA jurisdicción sobre el "proyecto de construcción del nuevo aeropuerto", fue suprimido.

Financiación

2.115 Mientras el KOACA fue operador del proyecto AII (es decir, desde septiembre de 1994 hasta el 1º de febrero de 1999), su financiación provino, en 1994, en un 78 por ciento de fondos del Gobierno, en un 14 por ciento de deuda interna y externa, en un 7 por ciento de obligaciones y en un 1 por ciento de otros medios para el proyecto AII; en 1995, en un 80 por ciento de fondos del Gobierno, en un 19 por ciento de deuda interna y externa, y en un 2 por ciento de obligaciones; en 1996, en un 69 por ciento de fondos del Gobierno, en un 28 por ciento de deuda interna y externa y en un 4 por ciento de obligaciones; en 1997, en un 38 por ciento de fondos del Gobierno, en un 58 por ciento de deuda interna y externa y en un 2 por ciento de obligaciones; y en 1998, en un 41 por ciento de fondos del Gobierno, en un 46 por ciento de deuda interna y externa y en un 14 por ciento de obligaciones.[88]

---

1) El KOACA tendrá cinco directores, incluido un presidente del consejo de administración y un vicepresidente y un auditor.
2) Compete al Ministro de Construcción y Transportes designar y cesar al presidente y el auditor.
3) Compete al presidente del KOACA, con aprobación del Ministro de Construcción y Transportes, designar al vicepresidente y al auditor.

[85] *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, párrafo 2) del artículo 14. En el Documento probatorio Kor-110 se enumeran los directores del KOACA.

[86] *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, párrafo 1) del artículo 14.

[87] Respuesta de Corea a la pregunta 10 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[88] Fuentes de financiación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto (KOACA e IIAC) (Documento probatorio Kor-109).

Contratación

2.116 Las normas que regulan las contrataciones del KOACA figuran en el *Reglamento sobre Administración de Contratos del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*.[89] Además, en el artículo 3 de ese reglamento se establece que:

> "Todas las cuestiones relativas a la administración de los contratos del KOACA estarán reguladas por las disposiciones del presente reglamento. Las cuestiones no reguladas en el presente reglamento estarán sujetas a las condiciones que rigen los contratos en los que el Estado es parte ... como los contratos para adquisiciones públicas."

2.117 Como en el caso del KAA, en la apertura y evaluación de ofertas para contratos en licitaciones convocadas por el KOACA trabajan equipos de aproximadamente 23 empleados del KOACA.[90]

vi) La Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon (IIAC)

Orígenes

2.118 La Corporación del Aeropuerto Internacional de *Inchon* (IIAC) fue creada el 1º de febrero de 1999 de conformidad con la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*. Esa Ley tenía también por objeto enmendar la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* y la *Ley del Aeropuerto de Seúl*[91] que fue promulgada el 26 de enero de 1999 y entró en vigor el 1º de febrero de 1999.[92] El efecto de esa enmienda fue reconstituir el KOACA como IIAC. Así lo evidencia el artículo 5 de las Normas Adicionales de la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de *Inchon*, donde se establece que:

> "1) La IIAC hereda las propiedades, derechos y obligaciones de la Corporación Pública del Nuevo Aeropuerto Metropolitano (KOACA) desde el momento en que en aplicación de la presente ley se establezca el IIAC ...
>
> 4) Todas las actividades relacionadas con la Corporación Pública del Nuevo Aeropuerto Metropolitano (KOACA) y las actividades de que haya sido objeto se considerarán como actividades realizadas por el IIAC o de las que el IIAC ha sido objeto."

Ámbito de responsabilidad

2.119 El artículo 1 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* establece que:

> "La presente ley tiene por objeto facilitar la operación efectiva del transporte de carga aérea y contribuir al mejoramiento de la economía nacional procurando la gestión

---

[89] Documento probatorio Kor-47.

[90] Respuesta de Corea a la pregunta 15 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[91] *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, artículo 10 de las Normas Adicionales.

[92] *Ibid*., artículo de las Normas Adicionales.

> eficiente del Aeropuerto Internacional de *Inchon* ... mediante el establecimiento de la Corporación del Aeropuerto Internacional de *Inchon*."

2.120 En el párrafo 1) del artículo 10 de la Ley se definen los proyectos encomendados a la IIAC. Concretamente, se establece que la IIAC está a cargo, entre otras cosas, de las "actividades de construcción" relacionadas con el proyecto AII; la gestión, operación y mantenimiento del AII; el desarrollo de actividades en zonas adyacentes al aeropuerto para garantizar la gestión y operación eficaz del AII; y "otras actividades" relacionadas con la construcción, la gestión y la operación para las que dispone de licencia otorgada por el Gobierno de Corea u otras entidades autónomas.

2.121 El párrafo 1) del artículo 2 de las *Normas Complementarias (Estatutos Constitutivos) de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*[93] estipula además que la IIAC está facultada, entre otras cosas, para construir el AII de conformidad con el artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*; para mantener, operar y reparar el AII; para desarrollar zonas vecinas que sean necesarias para la operación y mantenimiento efectivos del AII; y para realizar "otras actividades" relacionadas con la construcción y la operación del AII que los gobiernos locales nacionales deleguen en el IIAC.

Relación con el MOCT

2.122 El artículo 16 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, titulado "Dirección y supervisión", regula la relación entre la IIAC y el MOCT, pero en términos algo distintos de los prescritos para la relación entre el MOCT y el KAA[94], así como para la relación entre el MOCT y el KOACA.[95] Concretamente, el artículo 16 establece que:

> "El Ministro de Construcción y Transportes podrá dar instrucciones y supervisar a la IIAC en lo relativo a las cuestiones necesarias para el incremento de los bienes públicos designados por Decreto Presidencial en relación con la gestión del Aeropuerto. Sin embargo, esto no se aplica a los empleos relacionados con el objeto de gestión previsto en el párrafo 1 del artículo 13, que se refiere al mejoramiento de la administración de la corporación y a la privatización."

2.123 Además, el MOCT puede prestar o conceder gratuitamente bienes nacionales a la IIAC o permitirle que los utilice.[96]

Condición jurídica

2.124 El artículo de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* establece que "la IIAC debe constituirse como sociedad". La condición de sociedad de la IIAC está confirmada en el artículo 1 de las *Normas Complementarias (Estatutos Constitutivos) de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, donde se estipula que:

> "La presente Corporación se establece con arreglo a la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de *Inchon* y se denominará ... Corporación del Aeropuerto Internacional de *Inchon*."

---

[93] Documento probatorio Kor-54.

[94] Véase el párrafo 2.90.

[95] Véase el párrafo 2.109.

[96] *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, artículo 11.

Composición

2.125 Según el párrafo 1 del artículo 6 de las Normas Adicionales de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, la composición de la IIAC, al menos en el momento de su creación, era idéntica a la composición del KOACA. El párrafo 1) del artículo 6, titulado "Medidas provisionales para el personal y los trabajadores del KOACA" establece que:

> "1) El presidente, el director principal y el auditor de la Corporación Pública del Nuevo Aeropuerto Metropolitano (KOACA) serán considerados como presidente, director principal y auditor con arreglo a la presente ley, si bien sólo permanecerán en sus cargos hasta que sean designados el nuevo presidente, el nuevo director principal y el nuevo auditor.
>
> 2) Los trabajadores de la Corporación Pública del Nuevo Aeropuerto Metropolitano (KOACA) serán contratados como trabajadores de la IIAC."

2.126 La Ley establece además que el consejo de administración está "facultado para desarrollar los trabajos relacionados con el establecimiento de la corporación"[97], y que "el consejo [de administración] para el establecimiento estará compuesto por menos de siete miembros designados por el Ministro de Construcción y Transportes, que será presidente del consejo".[98]

2.127 Con arreglo a los estatutos constitutivos de la IIAC, la Corporación está gobernada por 12 directores, 6 de los cuales, como directores no permanentes, son elegidos por los accionistas de la Corporación y constituyen el consejo de administración. El presidente de la IIAC, uno de los seis directores permanentes, es propuesto por un comité de designación y elegido por los accionistas, mientras que los restantes cinco directores permanentes son simplemente elegidos por los accionistas.[99]

2.128 Como en el caso del KAA y el KOACA, los miembros del consejo de administración de la IIAC no son empleados del Gobierno[100], y tampoco lo son los miembros de su personal. En la IIAC trabajan actualmente 557 personas.

Papel de la IIAC en el Proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon

2.129 El 26 de enero de 1999 se designó a la IIAC como posible operador del Aeropuerto Internacional de Inchon mediante una enmienda del párrafo 1) del artículo 6 de *Ley del Aeropuerto de Seúl.* En su forma enmendada, el párrafo 1) del artículo 6 dispone que:

> "El proyecto de construcción del nuevo aeropuerto será ejecutado por los gobiernos estatal y locales, la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon establecida de conformidad con la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon o una institución participada por el Gobierno en la forma que se determine por Decreto Presidencial."

---

[97] *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, párrafo 1 del artículo 3 de las Normas Adicionales.

[98] *Ibid.*, párrafo 2) del artículo 3.

[99] Disposiciones sobre constitución de la IIAC, artículos 26, 27, 35.

[100] En el Documento probatorio Kor-110 se enumeran los directores de la IIAC. En las respuestas de Corea a la pregunta 10 del Grupo Especial, fechadas el 3 de noviembre de 1999, Corea observa que ninguno de esos directores es empleado del Gobierno.

Financiación

2.130 Durante el tiempo en que ha estado a cargo del proyecto AII (es decir, desde el 2 de febrero de 1999 en adelante), la financiación de la IIAC ha procedido en un 25 por ciento de fondos gubernamentales, en un 24 por ciento de deuda interna y externa, en un 41 por ciento de obligaciones y en un 10 por ciento de otras fuentes, todo ello en 1999.[101]

Contratación

2.131 Las normas reguladoras de la contratación de la IIAC figuran en el *Reglamento para la Administración de los Contratos de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.[102] Además, en el artículo 3 de ese reglamento se dispone que:

> "Todas las cuestiones relativas a la administración de los contratos de la IIAC estarán reguladas por las disposiciones del presente reglamento. Las cuestiones no reguladas en el presente reglamento estarán sujetas a las condiciones que rigen los contratos en los que el Estado es parte ... como los contratos para adquisiciones públicas.

2.132 Como en los casos del KAA y el KOACA, también en éste se utiliza un equipo de "contratación y gestión de bienes", compuesto por aproximadamente 23 empleados de la IIAC, para la apertura y evaluación de ofertas para contratos en licitaciones convocadas por la IIAC.[103]

vii) Oficina de Compras

2.133 La *Ley del Fondo para la Contratación* estipula que la Oficina de Compras es el principal órgano encargado de las contrataciones en las que se utilizan fondos públicos ("el Fondo").[104] En el artículo 6 de la Ley se enumeran los proyectos para los que puede utilizarse el Fondo:

"El Fondo se utilizará para los siguientes proyectos:

1. Proyectos de adquisición, transporte, manufactura, almacenamiento y suministros, y sus proyectos complementarios.

2. Proyectos de gestión y funcionamiento de instalaciones y sus proyectos complementarios.

3. Otros proyectos relacionados con el funcionamiento del Fondo."

2.134 Los procedimientos de contratación que la Oficina de Compras está obligada a seguir se regulan en el artículo 13 de la *Ley del Fondo para la Contratación*. Concretamente, el artículo 13 establece que:

> "Las disposiciones necesarias para determinar los procedimientos y límites de contratación, como las compras, los ahorros para emergencias, la manufactura y el

[101] Fuentes de financiación para la construcción del nuevo aeropuerto (KOACA e IIAC).

[102] Documento probatorio Kor-55.

[103] Respuesta de Corea a la pregunta 15 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[104] *Ley del Fondo para la Contratación*, párrafo 1) del artículo 4.

suministro de bienes y la concertación de contratos para la construcción de instalaciones se regularán mediante Decreto Presidencial."

2.135 Los órganos para los que la Oficina de Compras debe celebrar contratos se definen de conformidad con una serie de disposiciones en la *Ley del Fondo para la Contratación*. Los productos objeto de contratación se definen en primer lugar en los párrafos 2) y 3) del artículo 2 de la Ley:

"2) Por productos objeto de contratación se entiende los productos solicitados ...

3) Por productos solicitados se entiende los productos pedidos por un organismo solicitante de conformidad con el párrafo 5 y con arreglo a lo dispuesto en un Decreto Presidencial."

2.136 En segundo lugar, el párrafo 5) del artículo 2 establece que por "organismo solicitante" se entiende un organismo nacional, una organización gubernamental local u otros organismos designados mediante Decreto Presidencial.

III. CONSTATACIONES Y RECOMENDACIONES SOLICITADAS POR LAS PARTES

A. ESTADOS UNIDOS

3.1 Los Estados Unidos solicitaron al Grupo Especial que hiciera las siguientes constataciones:

"Que el MOCT (incluido el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario dependiente del MOCT), el KAA, el KOACA y la IIAC, todos los cuales son o han sido en el pasado entidades gubernamentales coreanas encargadas de celebrar contratos para el proyecto del Aeropuerto Internacional de *Inchon*, están incluidos en el Apéndice I del ACP de Corea, y:

a) Que al imponer plazos para la recepción de ofertas inferiores a los 40 días requeridos por el ACP, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo XI y el apartado a) del párrafo 2 del artículo XI del ACP.

b) Que al imponer requisitos de calificación en virtud de los cuales un proveedor extranjero interesado debe ser titular de una licencia que a su vez le exige que construya o adquiera instalaciones manufactureras en Corea para poder participar en las licitaciones como contratista principal, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo III, la primera frase del artículo VIII y el apartado b) del artículo VIII del ACP.

c) Que al imponer requisitos relativos a los socios nacionales que obligan a las empresas extranjeras a asociarse con empresas locales coreanas o a actuar como subcontratistas de éstas para poder participar en los procedimientos de licitación, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo III, la primera frase del artículo VIII y el apartado b) del artículo VIII del ACP.

d) Que al no establecer procedimientos nacionales eficaces que permitan a los proveedores extranjeros impugnar presuntas infracciones del ACP en el contexto de contrataciones relacionadas con el proyecto del Aeropuerto Internacional de *Inchon*, Corea infringe el artículo XX del ACP."

3.2 Los Estados Unidos solicitaron también al Grupo Especial que hiciera la siguiente constatación:

> "Si el Grupo Especial determinara que las medidas arriba citadas no infringen el ACP, que dichas medidas en cualquier caso anulan o menoscaban ventajas para los Estados Unidos dimanantes del ACP de conformidad con el párrafo 2 del artículo XXII de dicho Acuerdo."

B. COREA

3.3 Corea solicitó al Grupo Especial que rechazara las reclamaciones de los Estados Unidos basándose en la siguiente constatación:

> "Que las entidades encargadas de las contrataciones para el Aeropuerto Internacional de *Inchon* no son entidades incluidas en el Apéndice I del ACP de Corea."

IV. ARGUMENTOS DE LAS PARTES

A. ENTIDADES INCLUIDAS EN EL APÉNDICE I DEL ACP DE COREA

1. Interpretación del Apéndice I y las Notas

4.1 **Ambas partes aducen** que para interpretar el Apéndice I del ACP de Corea debe acudirse a la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*.

4.2 En apoyo de su opinión de que para interpretar el Apéndice I del ACP de Corea deben tenerse en cuenta los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, los **Estados Unidos observan** que el Órgano de Apelación y otros grupos especiales han invocado reiteradamente los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* para orientarse en la interpretación de las disposiciones de los Acuerdos de la OMC, y que esos artículos se han "elevado a la condición de norma de derecho internacional consuetudinario o general".[105]

4.3 **Corea conviene en que** la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* contiene normas consuetudinarias de interpretación que deben utilizarse para interpretar la Nota 1 al Anexo 1 de Corea.[106]

---

[105] Los Estados Unidos hacen referencia al informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Japón - Impuestos sobre las bebidas alcohólicas* (adoptado el 1º de noviembre de 1996), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11//AB/R ("*Japón - Bebidas alcohólicas*") y al informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Pautas para la gasolina reformulada y convencional* (adoptado el 20 de mayo de 1996), WT/DS2/AB/R ("*Estados Unidos - Gasolina*"), así como al informe del Grupo Especial sobre el asunto *Estados Unidos - Gasolina* (adoptado el 20 de mayo de 1996), WT/DS2/R, párrafo 6.7.

[106] Corea observa además que el Órgano de Apelación ha afirmado que las concesiones arancelarias en la lista de un Miembro -en forma muy parecida a los compromisos contenidos en el Apéndice I de un signatario del ACP- son "parte de los términos del tratado" que deben interpretarse recurriendo a las reglas de interpretación establecidas en la *Convención de Viena*. *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R ("*CE-LAN*") (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 84. Corea hace referencia también al asunto *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón*, WT/DS58/AB/R (adoptado el 6 de noviembre de 1998), párrafo 114 ("El intérprete de un tratado debe comenzar por centrarse en el texto de la disposición que va a interpretar").

2. Apéndice I, Anexo 1: sucursales y organizaciones subsidiarias

a) Notas, Anexos y Apéndices del ACP

4.4. **Ambas partes aducen** que, con arreglo al párrafo 12 del artículo XXIV del ACP, donde se estipula que las "Notas, Apéndices y Anexos del presente Acuerdo constituyen parte integrante del mismo", el Anexo 1 y, concretamente, la expresión "entidad del Gobierno central" deben interpretarse "de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público", como se establece en el párrafo 2) del artículo 3 del ESD.[107]

b) Interpretación de la expresión "entidad del Gobierno central" con arreglo a su sentido corriente

4.5 **Los Estados Unidos aducen** que si se interpreta conforme a su sentido corriente, en su contexto y a la luz del objeto y fin del ACP, la expresión "entidad del Gobierno central" en el Anexo 1 del ACP incluye sus sucursales y organizaciones subsidiarias, salvo que en el ACP se disponga otra cosa. Los Estados Unidos afirman que su argumento se basa en una interpretación del texto del ACP de conformidad con el artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*.

4.6. Para explicar con más detalle su argumento, los Estados Unidos sostienen que, al estar todas las "entidades del Gobierno central" compuestas por sucursales y organizaciones subsidiarias, por fuerza la expresión "entidad del Gobierno central" debe incluir esas unidades subordinadas, salvo que se especifique otra cosa. Los Estados Unidos aducen además que incluir a una entidad excluyendo a sus unidades subordinadas equivale a no incluirla en absoluto. En apoyo de su opinión, los Estados Unidos hacen referencia a su argumentación recogida en los párrafos 4.323 y 4.324.

4.7. **En respuesta, Corea aduce** que no hay en el texto del ACP nada que justifique la alegación de que la inclusión de una "entidad del Gobierno central en el Anexo 1 del ACP comprende sus unidades subordinadas, es decir, sus sucursales y organizaciones subsidiarias". Corea observa a ese respecto que las expresiones "sucursal" u "organización subsidiaria" no figuran en el texto del ACP ni en el Apéndice I de Corea.

4.8 Corea afirma que los Estados Unidos están utilizando la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* para interpretar el "sentido corriente" de textos que no figuran en el tratado. Según Corea, las expresiones "sucursal" y "organización subsidiaria" son términos que no aparecen en el ACP y que deben entenderse simplemente como etiquetas sin significado propio.

4.9 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que las expresiones "sucursales" y "organizaciones subsidiarias" se utilizan simplemente como términos genéricos para describir los distintos tipos de subdivisiones de una entidad específica. En apoyo de esa afirmación, los Estados Unidos observan que, como a menudo ha indicado Corea, citando el Informe de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, las entidades sujetas a la aplicación del ACP son los ministerios gubernamentales [sic] y sus subdivisiones[108], y que esas subdivisiones incluyen necesariamente las sucursales y las organizaciones subsidiarias.

---

[107] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *CE - LAN*, WT/DS62, *67*, 68/AB/R), párrafo 84.

[108] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación Nº 332-101 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (MTN Studies, agosto de 1979).

4.10 En apoyo de su argumento de que las sucursales y las organizaciones subsidiarias no están incluidas en el ACP, **Corea recurre** a una analogía con el derecho de sociedades. Corea afirma que en esa esfera, por "sucursal" se entiende una "división, oficina u otra dependencia de actividad situada en lugar distinto de la oficina o sede principal".[109] Corea afirma que una corporación subsidiaria, por su parte, es "aquella de la que otra corporación (es decir, la corporación matriz) posee al menos la mayoría de las acciones y en consecuencia la controla".[110] Corea aduce que lo significativo de esas definiciones, a los efectos del presente asunto, es que normalmente una "sucursal" no es una entidad independiente, sino simplemente una división, oficina u otra dependencia situada en otro lugar. Corea afirma que los órganos administrativos especiales de carácter local podrían considerarse como sucursales, porque generalmente están situados en lugar distinto de la oficina o sede principal.

4.11 Corea aduce además que una sucursal tiene las mismas obligaciones ACP que la entidad matriz. Sin embargo, a juicio de Corea, una entidad subsidiaria es una entidad jurídica separada. Según Corea, una entidad subsidiaria no asume necesariamente las obligaciones ACP de otra entidad, ni siquiera cuando ésta en cierta medida la controla.

c) Aplicación del sentido corriente de la expresión "entidad del Gobierno central" al presente asunto

4.12 **Los Estados Unidos aducen** que el MOCT, como todas las demás "entidades del Gobierno central" está compuesto por sucursales y organizaciones subsidiarias. Para fundamentar esa aseveración, los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos expuestos en los párrafos 4.435 y 4.436. Los Estados Unidos aducen además que como el NADG, el KAA, el KOACA y la IIAC son sucursales u organizaciones subsidiarias de una "entidad del Gobierno central" incluida, concretamente el MOCT, la inclusión del MOCT en el ACP incluye necesariamente al NADG, el KAA, el KOACA y la IIAC.

i) NADG

4.13 **Los Estados Unidos observan** que el sentido corriente de "entidad" es organización, un "ser ... la existencia de algo ... todo aquello que existe ... algo que tiene existencia real".[111] Los Estados Unidos observan además que la expresión "gobierno central" define el nivel al que la entidad existe dentro de una estructura gubernamental, es decir, a nivel nacional, en contraste con los niveles estatal o local. Los Estados Unidos aducen que el MOCT es, por consiguiente, una entidad incluida en el ámbito de aplicación del ACP al nivel nacional de la estructura gubernamental de Corea. Los Estados Unidos aducen que como ocurre en la mayoría de las entidades de nivel nacional de Corea, cuando no en todas, el MOCT está dividido en muchas sucursales, y que el NADG es una de ellas. Los Estados Unidos afirman que es indiscutible que la inclusión de una "entidad del Gobierno central" en el Anexo 1 comprende sus sucursales, salvo que se especifique otra cosa, porque, según los Estados Unidos, no cabe separarlas naturalmente a los efectos de su inclusión en el ACP. Los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos expuestos en el párrafo 4.344.

4.14 **En respuesta, Corea aduce** que el NADG no es una "sucursal" del MOCT, y que en Corea no se utiliza la expresión "sucursal" para referirse al NADG. Corea afirma que el NADG es de hecho un grupo de tareas especial del MOCT, y no es por sí mismo una persona jurídica con arreglo a la

---

[109] *Black's Law Dictionary* (1990).

[110] *Ibid.*

[111] *The New Shorter Oxford English Dictionary* (edición de 1993), página 830.

legislación de Corea.[112] Corea afirma que como consecuencia de ello, el NADG no está facultado para tomar medidas jurídicamente vinculantes, como la conclusión de contratos, en su propio nombre. Corea observa además que el reglamento del NADG no autoriza al NADG a contratar para el AII. Corea afirma que en consecuencia, y tanto por lo que respecta a la contratación como a cualquier otra actividad, el NADG es el mismo MOCT -la entidad enumerada en el Anexo 1. En apoyo de este argumento, Corea observa que en el artículo 3 del reglamento del NADG se menciona al Ministro Auxiliar para la Planificación y la Gestión del MOCT como jefe del grupo de tareas y al Director General de la Oficina de Aviación Civil del MOCT como su inmediato subordinado.

4.15 **En respuesta al argumento de Corea de que el NADG no es otra cosa que el MOCT, los Estados Unidos preguntan** por qué el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario no se llama igual que el MOCT, por qué se refirió Corea en 1991 al Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario como "Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario dependiente del" MOCT, y no simplemente como MOCT, y cómo puede el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario estar "establecido dentro del" MOCT en un caso y sin embargo ser el MOCT en otro.

ii) KAA, KOACA e IIAC

4.16 **Corea aduce** que el KAA, el KOACA y la IIAC no son organizaciones subsidiarias del MOCT. En apoyo de este argumento, Corea observa que el KAA, el KOACA y la IIAC son personas jurídicas independientes con arreglo a la legislación coreana. Corea afirma además que el KAA, el KOACA y la IIAC, como las entidades incluidas en el Anexo 3 de Corea, se establecieron individualmente mediante leyes especiales. Corea afirma que todos ellos son personas jurídicas, y no agencias o dependencias del MOCT o de ningún otro ministerio. Corea afirma además que en su condición de persona jurídica separada, cada entidad contrata en su propio nombre, de conformidad con sus propios anuncios de licitación y sus propios reglamentos de contratación. Cada una de ellas tiene sus propios funcionarios y directores, y sus empleados no son funcionarios o empleados gubernamentales.

4.17 **En respuesta, los Estados Unidos hacen referencia** a sus argumentos recogidos en el párrafo 4.587. Los Estados Unidos observan además que, de hecho, los asuntos del KAA han sido siempre competencia de la Oficina de Aviación Civil, una dependencia del MOCT.[113]

4.18 **En respuesta a una pregunta formulada por los Estados Unidos, Corea afirma** que todas las entidades no enumeradas que son "personas jurídicas independientes" con arreglo a la legislación nacional no están incluidas en el Anexo 1 del ACP. Corea afirma a ese respecto que el artículo I del ACP y el Anexo 1 se refieren a "entidades". Corea observa que en el *New Shorter Oxford English Dictionary* se define "entidad" como "algo que tiene existencia real". A juicio de Corea, en el contexto del ACP, una "entidad" tiene existencia real cuando es una persona jurídica por derecho propio, con sus propios funcionarios, sus propios directores, sus propias normas y sus propios reglamentos. Corea aduce que el KAA, el KOACA y la IIAC son entidades de esa naturaleza.

4.19 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el mero hecho de que una entidad sea una persona jurídica separada no significa que no pueda ser una organización subsidiaria de otra entidad. Para fundamentarlo, los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos recogidos en el

---

[112] *Reglamento para el Establecimiento del Grupo de Trabajo para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional*, Orden del Ministerio de Transportes Nº 902, 1º de junio de 1990, artículo 2 ("El Grupo de Trabajo se establecerá bajo la autoridad del Ministro de Transportes").

[113] Orden Presidencial sobre la Organización del Ministerio de Construcción y Transportes, artículo 16 (Documento probatorio US-71).

párrafo 4.435. En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos observan que por "subsidiario" se entiende "que sirve para ayudar, asistir, o suplementar, auxiliar, suplementario... subordinado, secundario". En consecuencia, según los Estados Unidos, una entidad, si es suplementaria o subordinada de otra entidad, es una organización subsidiaria de esa otra entidad, con independencia de su condición jurídica en el país. Los Estados Unidos hacen asimismo referencia a sus argumentos consignados en el párrafo 4.252.

d) Importancia de la Nota 1 al Anexo 1

4.20 **Corea aduce** que aun en el caso de que el sentido corriente de la expresión "entidad del Gobierno central" incluya las "sucursales" y las "organizaciones subsidiarias", el argumento de los Estados Unidos debe rechazarse porque pasa por alto el sentido corriente de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea, donde se identifica la totalidad de los órganos incluidos en una entidad enumerada en el Anexo 1, y que hace irrelevante el sentido corriente de la expresión "entidad del Gobierno central". Corea aduce además que sus compromisos contenidos en la Nota 1 no permiten la ampliación de la cobertura ACP más allá de las entidades identificadas como "redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea". En apoyo de ese argumento, Corea afirma que la Nota 1 ofrece pruebas concretas y basadas en el texto de la intención y el acuerdo de las partes en el ACP, y que, como "parte integrante"[114] del ACP, debe interpretarse conforme a su sentido corriente y al "sentido especial" que da a la expresión "entidad del Gobierno central" a los efectos del Anexo 1 de Corea. Corea afirma además que la Nota 1 pone de manifiesto y da por sí misma un "sentido especial", con arreglo al párrafo 4) del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, a la expresión "entidad del Gobierno central".[115]

4.21 **Los Estados Unidos responden** que a su juicio el texto del Anexo 1 de Corea respalda plenamente la interpretación propugnada por los Estados Unidos. Afirman que es erróneo argumentar que la Nota 1 regula exclusivamente los medios de identificar la totalidad de las entidades integradas en una entidad del Anexo 1 que si bien no están por sí mismas enumeradas en el Anexo 1 sí están incluidas en él en virtud de su relación con las "entidades del Gobierno central" enumeradas. En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos alegan que Corea ha reconocido la inclusión de sucursales, como el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, que no son "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" ni "órganos dependientes". En consecuencia, según los Estados Unidos, esas tres expresiones no pueden considerarse exhaustivas por lo que respecta a la "totalidad" de unidades subordinadas integradas en las "entidades del Gobierno central" de Corea.

4.22 Además, los Estados Unidos aducen que la Nota 1 no define el alcance de la expresión "entidad del Gobierno central". Antes bien, según los Estados Unidos, la Nota 1 lo amplía. Los Estados Unidos sostienen que esa interpretación es coherente con el principio de efectividad. Afirman además que también es coherente con el argumento de que la Nota 1 no puede al mismo tiempo definir y ampliar el alcance de la expresión "entidad del Gobierno central". Los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos consignados en los párrafos 4.159, 4.161 y 4.163.

---

[114] Párrafo 12 del artículo XXIV del ACP.

[115] *Convención de Viena*, párrafo 4) del artículo 31 ("Se dará a un término un sentido especial si se establece que así lo quisieron las partes.").

e) Importancia de la lista del Anexo 1

i) Inclusión Expresa

4.23 **Los Estados Unidos observan** que es indiscutible que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, una sucursal del MOCT, está incluido como consecuencia de la inclusión del MOCT en el Anexo 1, y no en virtud de su propia inclusión. Los Estados Unidos aducen que, por consiguiente, el mero hecho de que el nombre de una sucursal o una organización subsidiaria no se haya incluido explícitamente en el Anexo 1 no significa que la sucursal u organización subsidiaria esté excluida del ámbito de aplicación del ACP.

4.24 Los Estados Unidos aducen además que si se estimara que todas las sucursales de "entidades del Gobierno central" enumeradas no incluidas en la lista estaban excluidas del Anexo 1, la mayoría de las "entidades del Gobierno central" de Corea quedarían en la práctica excluidas, ya que en su mayoría esas entidades son sucursales no mencionadas por su nombre en el Anexo 1 de Corea. Los Estados Unidos aducen, además, que si el ACP se aplicara únicamente a las organizaciones subsidiarias enumeradas, cualquier Parte, tras comprometerse a incluir una "entidad del Gobierno central", después podría, unilateralmente y sin arreglos compensatorios, transferir las facultades de contratación de la "entidad del Gobierno central" a su organización subsidiaria no incluida en la lista, manteniendo al mismo tiempo dentro de la "entidad del Gobierno central" el control de las contrataciones efectuadas por esa organización subsidiaria. Según los Estados Unidos, ello vaciaría de contenido al ACP.

4.25 **En respuesta, Corea hace referencia** a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.160, 4.31 y 4.290.

ii) Transferencia de la facultad de contratación

4.26 **Corea observa** que como los Estados Unidos consideran que el KAA, el KOACA y la IIAC son una misma cosa e intercambiables, las "transferencias" entre ellos no tendrían efectos reconocibles en el marco de las disposiciones del ACP objeto del presente asunto. Corea afirma que la única "transferencia" que aparentemente impugnan ahora los Estados Unidos debe ser la decisión de la Asamblea Nacional de Corea de asignar al KAA la responsabilidad del proyecto AII. Corea afirma que tenía todo el derecho a realizar esa "transferencia unilateralmente y sin arreglos compensatorios" porque tuvo lugar en diciembre de 1991, dos años antes de que Corea presentara su oferta final de adhesión al ACP, y cinco años antes de la entrada en vigor del ACP para Corea. Corea observa que si actualmente tuviera lugar una "transferencia" análoga, un signatario del ACP no podría realizarla "unilateralmente y sin arreglos compensatorios". En virtud del apartado a) del párrafo 6 del artículo XXIV sería preciso responder a las solicitudes de arreglos compensatorios. Corea afirma además que una cosa es transferir la facultad de contratación de una entidad aún no incluida (el MOCT en 1991) a una entidad no incluida (el KAA), y otra muy distinta transferirla de una entidad incluida a una entidad no incluida. Corea afirma que, aparentemente, en las comunicaciones de los Estados Unidos no se hace esa distinción, ni se abre la posibilidad de aplicar el párrafo 6 del artículo XXIV.

4.27 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que carece de importancia que Corea no hubiera hecho su oferta final hasta tres años después de la transferencia de las facultades de contratación al KAA. El KAA, como organización subsidiaria del MOCT, sigue estando incluido en el Anexo 1 del ACP porque 1) todas las sucursales y organizaciones subsidiarias de "entidades del Gobierno central" están automáticamente incluidas en el Anexo 1, salvo que se especifique otra cosa y 2) las contrataciones efectuadas por una organización subsidiaria son de hecho contrataciones efectuadas por una "entidad del Gobierno central" enumerada de conformidad con el artículo I del ACP. Además, los Estados Unidos aducen que conforme al artículo I el KAA sigue estando incluido con

independencia de que sea o no una organización subsidiaria del MOCT, porque el KAA era simplemente el operador del proyecto de construcción del AII, y el MOCT seguía siendo la entidad responsable de la construcción del AII.

4.28 **Corea afirma también** que ha demostrado que la Asamblea Nacional de Corea hizo las diversas transferencias de responsabilidad para la ejecución del proyecto AII por razones totalmente legítimas. Como ejemplo de que los gobiernos transfieren facultades sobre proyectos o carteras por muchas razones legítimas, Corea afirma que antes de la aprobación de la *Ley de Política Energética de 1992*[116], el Departamento de Energía de los Estados Unidos estaba encargado de la producción y venta de combustible de uranio enriquecido para centrales nucleares comerciales.[117] Corea afirma que ello conllevaba facultades de contratación para los diversos servicios relacionados con el enriquecimiento del uranio, incluidas las instalaciones de enriquecimiento por difusión gaseosa del Departamento de Energía.[118] Corea observa que la *Ley de Política Energética de 1992* estableció la *United States Enrichment Corporation* y transfirió las facultades del Departamento de Energía para la venta y producción de servicios de enriquecimiento de uranio a esa Corporación. Corea observa además que la transferencia tuvo lugar cuando la Corporación inició sus operaciones, el 1º de junio de 1993.[119] Corea sostiene que la transferencia del Departamento de Energía asignaba a la Corporación las facultades en materia de contratación asociadas con el proyecto, aunque la Ley eximía a la Corporación del cumplimiento de muchos de los requisitos federales en materia de contratación contenidos en la *Ley sobre Bienes y Servicios Administrativos Federales de 1949*, en su forma enmendada, y la *Ley sobre Competencia en la Contratación* de 1984, en su forma enmendada.[120] La Corporación estableció sus propios procedimientos y políticas en materia de contratación, que según ella están en conformidad con la reglamentación sobre adquisiciones federales de los Estados Unidos.[121]

4.29 Corea afirma también que después de esa transferencia, y de conformidad con la Ley de Privatización de la *United States Enrichment Corporation*, de 1996 (aprobada el 26 de abril de 1996, meses después de la fecha de entrada en vigor del ACP), los Estados Unidos privatizaron la Corporación y finalmente vendieron en la Bolsa de Nueva York, el 23 de julio de 1998, las acciones de la Corporación que poseían.[122]

---

[116] Ley Pública Nº 102-486, título IX.

[117] Testimonio de William H. Timbers, Jr., Presidente y Director Ejecutivo de la *United States Enrichment Corporation*, ante el Subcomité de Energía y Electricidad de la Comisión de Comercio de la Cámara, 21 de febrero de 1995, páginas 3 y 4 (Testimonio del Presidente y Director Ejecutivo de USEC); Actividades de Enriquecimiento de Uranio conducentes al Establecimiento de la *US Enrichment Corporation*, informe GAO, GAO/RCED-94-227FS, 27 de julio de 1994, página 4 (informe GAO 1994); Oficina de Contabilidad General de los Estados Unidos, *Status of Open Recommendations FY97*, en http://www.gao.gov/openrecs97/abstracts/rc95245.htm

[118] *Uranium Enrichment: Process to Privatize the U.S. Enrichment Corporation Needs to be Strengthened*, informe GAO, GAO/RCED-95-245, 14 de septiembre de 1995, página 5 (informe GAO 1995).

[119] Informe GAO 1994, página 4.

[120] *Ley de Política Energética*, sección 1312(f), e informe GAO 1994, página 7 y Testimonio del Presidente y Director Ejecutivo de USEC, página 6.

[121] Informe GAO 1994, página 7.

[122] Sitio Web de la *United States Enrichment Corporation*, http://www.usec.com/Content/ThirdTier/whoweare/cnt_about_privatization.html.

4.30 Corea observa que en la práctica esto supuso dos transferencias y la existencia de tres entidades para la misma actividad en un período de cinco años. Observa además que no hay nada raro ni sospechoso en esas transferencias, como tampoco hay nada raro o sospechoso en la transferencia de facultades para la ejecución del proyecto AII entre las diversas entidades coreanas.

f) Párrafo 3 del artículo I del ACP

4.31 **Corea aduce** que de hecho el ACP prevé un medio para abarcar las contrataciones efectuadas por entidades no enumeradas. Más concretamente, Corea se refiere al párrafo 3 del artículo I, que establece lo siguiente:

> "En caso de que alguna entidad en el contexto de una contratación abarcada por el presente Acuerdo exija a empresas no incluidas en el Apéndice I que adjudiquen sus contratos con arreglo a prescripciones especiales, se aplicará el artículo III *mutatis mutandis* a dichas prescripciones."

4.32 Corea entiende que este artículo significa que cuando entidades abarcadas ("entidad en el contexto de una contratación abarcada por el presente Acuerdo")[123] exigen a entidades no abarcadas ("empresas no incluidas en el Apéndice I")[124] que adjudiquen con arreglo a prescripciones especiales los contratos que celebren de conformidad con sus facultades en materia de contratación, las obligaciones sustantivas de trato nacional y no discriminación establecidas en el artículo III del ACP deben observarse. En opinión de Corea, el párrafo 3 del artículo I ofrece en la práctica un método para convertir entidades no abarcadas en entidades abarcadas de facto.

4.33 Además, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea aduce que el párrafo 3 del artículo I ofrece "una fórmula que abre la posibilidad de distinguir entre los "órganos" u "organizaciones" [no enumerados] "vinculados/conectados/afiliados" etc. al MOCT y que son por ello entidades abarcadas a los efectos del ACP y los que no lo son".[125]

4.34 Corea observa que si el MOCT exigiera al KAA que adjudicara sus contratos con arreglo a prescripciones especiales, las prescripciones en materia de trato nacional y no discriminación establecidas en el artículo III del ACP se aplicarían al KAA en virtud del párrafo 3 del artículo I. Sin embargo, Corea aduce que no hay ninguna prueba que sugiera que el MOCT exija al KAA, el KOACA o la IIAC que adjudiquen sus contratos conforme a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo I.

4.35 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el párrafo 3 del artículo I no puede invocarse en la presente diferencia porque el KAA, el KOACA y la IIAC no son entidades "no incluidas en el

---

[123] Corea aduce que el ACP no utiliza los términos entidades "abarcadas" en contraste con entidades "no abarcadas". Los términos "abarcadas" y "no abarcadas" son abreviaturas adoptadas por las partes en la presente diferencia. En el ACP, el uso del término "entidad" significa necesariamente que esa entidad está abarcada. Véase, por ejemplo, la simple referencia a entidades en los artículos III.2 a), III.2 b), VI.1, VI.2, VI.4 del ACP. En consecuencia, la frase "en el contexto de una contratación abarcada por el presente Acuerdo" aclara que la contratación de que se trate, además de estar a cargo de una entidad abarcada, debe referirse también a un producto o un servicio con respecto al cual el signatario ha contraído un compromiso.

[124] Corea aduce que el uso del término "entidad" en el ACP significa necesariamente que esa entidad está abarcada. Por consiguiente, lo probable es que el término "empresas" se adoptara en el párrafo 3 del artículo I para distinguir a esos órganos de las "entidades", y para poner de manifiesto la intención de abordar en ese artículo la importancia de las exigencias impuestas por entidades abarcadas a órganos que no están abarcados.

[125] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

Apéndice I". Los Estados Unidos aducen además que la simple lectura del párrafo 3 del artículo I pone de manifiesto que éste se refiere a los subcontratos y no a los contratos principales. Los Estados Unidos preguntan en qué otra forma podría una entidad no abarcada proceder a una "contratación abarcada por el presente Acuerdo". Además, los Estados Unidos aducen que si se adoptara el enfoque propugnado por Corea en relación con el párrafo 3 del artículo I podrían efectuarse rectificaciones y modificaciones sin recurso al párrafo 6 del artículo XXIV. Los Estados Unidos sostienen que ello privaría de todo sentido al párrafo 6 del artículo XXIV. Los Estados Unidos subrayan que el párrafo 3 del artículo I no puede interpretarse como un medio de ampliar la cobertura ACP "más allá de la lista de entidades incluidas en el Apéndice I de un signatario".

4.36 Los Estados Unidos sostienen asimismo que los argumentos de Corea recogidos en los párrafos 4.20, 4.31 y 4.296 en relación con el párrafo 3 del artículo I tendrían por resultado que, salvo en el caso de Corea, ninguna subdivisión no enumerada de las "entidades del Gobierno central" de una Parte estaría abarcada, porque "sólo están abarcadas las entidades enumeradas, y no otras entidades sobre las que aquéllas puedan ejercer algún control". Los Estados Unidos sostienen seguidamente que esas subdivisiones "no abarcadas", al estar obligadas por sus "entidades del Gobierno central" abarcadas "a adjudicar contratos con arreglo a prescripciones especiales", estarían sujetas al artículo III del ACP (no discriminación), pero no al resto de las disciplinas ACP. En contraste, las subdivisiones no enumeradas de Corea (es decir, las "redes de organizaciones subordinadas", los "órganos administrativos especiales de carácter local" y los "órganos dependientes" de las entidades enumeradas) estarían sujetas a todas las disciplinas ACP, porque para Corea la expresión "entidad del Gobierno central" -con arreglo a su Nota 1 al Anexo 1- comprende las subdivisiones de las entidades. Los Estados Unidos concluyen, en suma, que la aceptación de los argumentos de Corea daría lugar a importantes reducciones de las concesiones para todas las Partes en el ACP, singularizando a Corea como única Parte que ofrece plena cobertura de sus entidades no enumeradas. Los Estados Unidos aducen que el texto del ACP no fundamenta tal conclusión.[126]

3. Apéndice I, Anexo 1: Alcance de la expresión "entidades del Gobierno central"

a) La prueba del "control"

4.37 El párrafo 1 del artículo I del ACP establece lo siguiente:

> "El presente Acuerdo es aplicable a todas las leyes, reglamentos, procedimientos o prácticas relativos a los contratos que celebren las entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo que se detallan en el Apéndice I."

4.38 **Los Estados Unidos aducen** que para determinar si los contratos concertados por el KAA, el KOACA y la IIAC son de hecho contratos concertados por el MOCT debe tenerse en cuenta el párrafo 1 del artículo I.

4.39 Los Estados Unidos sostienen que una interpretación textual del párrafo 1 del artículo I, y concretamente de las palabras "que celebren", sugiere que es preciso analizar la relación entre el MOCT y esas tres entidades en lo tocante a los contratos para la construcción del AII. Según los Estados Unidos, para hacer ese análisis hay que tener en cuenta factores como el control, la financiación, la propiedad y los beneficios. Los Estados Unidos aducen, en relación con la presente diferencia, que el MOCT controla y financia los contratos concertados por el KAA, el KOACA y la IIAC, de los que es titular y beneficiario. Los Estados Unidos hacen referencia a ese respecto a una lista de disposiciones de la legislación coreana que, según los Estados Unidos, prueban que el control

[126] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

y la responsabilidad sobre el proyecto AII, las entidades relacionadas con ese proyecto y los contratos celebrados por esas entidades corresponden en última instancia al MOCT.[127]

4.40 Los Estados Unidos concluyen que los contratos celebrados por el KAA, el KOACA y la IIAC son contratos celebrados por el MOCT y que, por consiguiente, están comprendidos en el Anexo 1 del ACP de conformidad con el párrafo 1 del artículo I del Acuerdo.

b) Factores que ponen de manifiesto el control

i) Condición de los operadores de proyectos

4.41 **Los Estados Unidos observan** que la expresión "operador de proyectos" se define en el párrafo 1 del artículo 95 de la *Ley de Aviación* de Corea, donde se estipula que:

> "Todo operador de los proyectos de desarrollo del aeroportuario con arreglo a lo prescrito en el párrafo 2 del artículo 94 (en lo sucesivo denominado "operador de proyectos") ..."[128]

4.42 Los Estados Unidos observan asimismo que con arreglo al párrafo 2 del artículo 94 de esa Ley, por "operador de proyectos" se entiende "cualquier persona distinta del Ministro de Construcción y Transportes" que haya obtenido "el permiso del Ministro de Construcción y Transportes para ejecutar los proyectos de desarrollo aeroportuario".[129]

4.43 Los Estados Unidos sostienen que al definir con más precisión la expresión "operador de proyectos" la *Ley de Aviación* detalla expresamente el papel y la función de los operadores de proyectos y las atribuciones del MOCT con respecto a los operadores de proyectos que ejecutan proyectos de desarrollo aeroportuario. Los Estados Unidos observan que, por ejemplo, los operadores de proyectos sólo pueden ejecutar proyectos de desarrollo aeroportuario con la aprobación, el permiso y el consentimiento del MOCT.[130] Los Estados Unidos observan además que la *Ley de Aviación* requiere a los posibles operadores de proyectos que obtengan del MOCT la aprobación de su proyecto de plan operacional, el cual debe "especificar o describir mediante diseños lo necesario para ejecutar los proyectos, el plan de financiación, el período de operación y otras cuestiones prescritas por la Orden del Ministerio de Construcción y Transportes".[131] Los Estados Unidos observan que, además, los operadores de proyectos deben obtener del MOCT certificación de que la labor realizada es conforme a los requisitos del proyecto.[132]

---

[127] Documento probatorio US-77.

[128] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[129] *Ibid.* Los Estados Unidos observan también que los "proyectos de desarrollo aeroportuario" se definen en el párrafo 8 del artículo 2 de la *Ley de Aviación* como "proyectos relacionados con la construcción, ampliación o mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias ...".

[130] *Ley de Aviación*, artículo 96 (donde se describe la aprobación por el MOCT del "plan operacional" de un operador de proyectos. El párrafo 1 del artículo 95 indica que la finalidad de un plan operacional es obtener el permiso del Ministro de Construcción y Transportes para la ejecución de un proyecto de desarrollo aeroportuario).

[131] *Ibid.*, artículo 95.

[132] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 104 de la *Ley de Aviación*.

4.44 Los Estados Unidos observan asimismo que el *Decreto para la Observancia de la Ley de Aviación* complementa en la forma siguiente la *Ley de Aviación*:

> "Toda persona que desee ejecutar los proyectos de desarrollo aeroportuario con arreglo al párrafo 2 del artículo 94 de la Ley [de Aviación] deberá presentar al Ministro de Construcción y Transportes una solicitud de permiso donde se especifiquen las siguientes cuestiones ... objeto y detalle de proyectos, período y método de ejecución de los proyectos; y otras cuestiones necesarias para la ejecución de los proyectos ..."[133]

4.45 Además, según los Estados Unidos, la *Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl* establece que el MOCT puede designar a un "operador de proyectos" para que ejecute el proyecto de construcción del Aeropuerto Internacional de *Inchon*.[134] Sin embargo, "el operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto designado conforme al artículo 6 (en lo sucesivo denominado "operador del proyecto") elaborará el plan de ejecución del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto (en lo sucesivo denominado "plan de ejecución"), que contendrá la escala y el contenido del proyecto, el período de ejecución, un plan de financiación y cualquier otra cosa que determine el Decreto Presidencial, y obtendrá aprobación del Ministro de Construcción y Transportes. Esto será también aplicable cuando quiera modificar cuestiones ya aprobadas …"[135]

4.46 Los Estados Unidos aducen que salvo la *Ley de Aviación*, ninguna otra ley invocada en el presente asunto define la expresión "operador de proyectos". En lugar de ello, aducen los Estados Unidos, se limitan a confirmar la designación del KAA, el KOACA y la IIAC como operadores de proyectos para el AII. Concretamente, los Estados Unidos observan que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* enumera los "operadores del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto".[136] Los Estados Unidos observan que el artículo pertinente de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se revisó en varias ocasiones desde su promulgación en 1991 para incluir al KAA y al KOACA en la lista de posibles operadores de proyectos para el AII.[137] Los Estados Unidos observan que Corea confirma que el KAA, el KOACA y la IIAC son operadores de proyectos para el AII refiriéndose concretamente a ellos como "operadores de proyectos" en todas sus comunicaciones.

4.47 Por último, los Estados Unidos aducen que de conformidad con el artículo 94 de la *Ley de Aviación*, la *Ley del Aeropuerto de Seúl* permite al MOCT elegir en cualquier momento a un operador distinto, estableciendo que "el Ministro de Construcción y Transportes podrá, cuando lo estime necesario para la ejecución eficiente del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto, disponer que una persona distinta de las citadas en el párrafo 1 ejecute parte del proyecto".[138] Los Estados Unidos aducen que eso es precisamente lo que hizo el MOCT cuando en diciembre de 1991 nombró operador

---

[133] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 27 del *Decreto para la Observancia de la Ley de Aviación*.

[134] *Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl, Documento probatorio US-11,* artículo 6.

[135] *Ibid.*, párrafo 1 del artículo 7.

[136] *Ley del Aeropuerto de Seúl*, artículo 6.

[137] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[138] *Ley del Aeropuerto de Seúl*, párrafo 2 del artículo 6.

de proyectos para el AII al KAA, en agosto de 1994 al KOACA y en 1999 a la IIAC. Sin embargo, los Estados Unidos afirman que es evidente que a lo largo de este período de ocho años de cambios de operadores de proyectos, el MOCT conservó la autoridad reglamentaria y en última instancia el control sobre todo el proyecto de desarrollo del AII.[139]

4.48 **Corea observa** que en el párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se dispone que "el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto será ejecutado por" el operador que allí se identifica. Corea afirma que si bien el término "operador" no se define más que como la entidad identificada en el párrafo 1 del artículo 6, el párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* indica que el "proyecto de construcción del nuevo aeropuerto" incluye varios tipos de construcción. En sus respectivos estatutos de autorización, se encarga al KAA, al KOACA y a la IIAC la ejecución de esos proyectos de construcción.[140]

4.49 Corea observa además que el título del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991 -en la que se encomendaba al KAA el proyecto AII- es "Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto".[141] Corea afirma que es precisamente ese título, y no las disposiciones de la *Ley de Aviación*, lo que indujo a Corea y a los Estados Unidos a utilizar la expresión abreviada "operador de proyectos" para referirse a la función del KAA.[142] Corea sostiene que los Estados Unidos han afirmado expresamente que en virtud del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* la construcción del AII puede encomendarse a un "operador de proyectos". Corea sostiene además que los Estados Unidos no utilizaron la *Ley de Aviación* como fuente de la expresión "operador de proyectos".[143]

ii) Personas jurídicas independientes

4.50 **Corea aduce** que el MOCT no controla los contratos concertados por el KAA, el KOACA y la IIAC. En apoyo de este argumento, Corea afirma que, como se especifica en sus estatutos de autorización, el KAA, el KOACA y la IIAC se establecieron por ley de la Asamblea Nacional como personas jurídicas separadas[144] y son, por consiguiente, personas jurídicas independientes con arreglo

---

[139] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[140] Respuesta de Corea a la pregunta 10 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se citan el apartado 2 del párrafo 5 del artículo 7 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* (encomendándose al KAA los "proyectos de construcción del nuevo aeropuerto a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley de Fomento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto en el Área Metropolitana de Seúl"); el artículo 2 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* (donde se define el "proyecto" encargado al KOACA como "cualquiera de las actividades estipuladas en el párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*"); el apartado 1 del párrafo 1 del artículo 10 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* (en el que se encomiendan a la IIAC "las actividades de construcción del nuevo aeropuerto metropolitano (en lo sucesivo denominado Aeropuerto Internacional de Inchon) de conformidad con el artículo 2 de la *Ley de Fomento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto Metropolitano*").

[141] Artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991.

[142] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[143] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, *citando* la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 20.

[144] Artículo 3 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículo 3 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea;* artículo 2 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

a la legislación coreana. Corea afirma además que esas entidades elaboraron y adoptaron sus propias normas complementarias, elaboraron y adoptaron sus propios reglamentos para la administración de contratos, a los que estaban sujetas todas las cuestiones relativas a la contratación[145], hacen sus propias solicitudes de propuestas y anuncios de licitaciones, publican anuncios de licitaciones y solicitudes de propuestas por su propia iniciativa, y concluyen contratos con los licitantes adjudicatarios en su propio nombre. Corea aduce que el MOCT no pide a esas entidades, y mucho menos les exige, que adjudiquen sus contratos con arreglo a prescripciones especiales.

4.51 **Los Estados Unidos aducen**, por su parte, que una persona jurídica separada puede ser también un agente o un órgano instrumental de otra entidad. Los Estados Unidos hacen referencia al Black's Law Dictionary, donde se observa que un "agente" puede ser un "contratista independiente", es decir, una entidad jurídica separada. Además, a juicio de los Estados Unidos, el mero hecho de tener la condición de persona jurídica separada no garantiza por sí mismo la independencia. Los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos consignados en el párrafo 4.423.

4.52 Los Estados Unidos afirman a continuación que el "control" no tiene nada que ver con la condición jurídica. Según los Estados Unidos, una entidad jurídica separada puede estar controlada. Los Estados Unidos hacen referencia a ese respecto al concepto de "empresa subsidiaria" en el derecho de sociedades, con arreglo al cual una entidad jurídica es un órgano subsidiario en virtud del control que se ejerce sobre ella. Los Estados Unidos aducen que esto no significa que la empresa subsidiaria deje de ser una entidad jurídica separada. Los Estados Unidos sostienen que aunque están de acuerdo con Corea en que el control del MOCT no haría que el KAA, el KOAKA y la IIAC perdieran su condición de entidades jurídicas separadas, ello no significa que las entidades jurídicas separadas no sean de por sí susceptibles de ser controladas. Los Estados Unidos aducen además que las leyes constitutivas del KAA, el KOACA y la IIAC demuestran que el MOCT "guía", "supervisa", "inspecciona" y "da instrucciones" al grupo de Desarrollo del Nuevo Aeropuerto, el KAA el KOACA y la IIAC.[146]

4.53 Los Estados Unidos afirman asimismo que si se aceptara el argumento de Corea, cualquier Parte en el ACP podría transformar unilateralmente una de sus subdivisiones de una entidad abarcada en una "persona jurídica separada" para después alegar con éxito que esa subdivisión "jurídicamente separada" ya no estaba obligada a cumplir el ACP. Los Estados Unidos sostienen además que si otras Partes se opusieran a esa reducción unilateral de la cobertura negociada, la Parte que hiciera la transformación podría -según Corea- alegar simplemente que las Partes disidentes no tenían derecho alguno a oponerse porque las "personas jurídicas separadas" en ningún caso pueden ser subdivisiones de "entidades del Gobierno central". Los Estados Unidos aducen que esto privaría de todo sentido al párrafo 6 del artículo XXIV -y a las listas-, contraviniendo las normas consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público.[147]

---

[145] Artículo 90 del *Reglamento sobre Administración de Contratos del KAA*; artículo 3 del *Reglamento sobre Administración de Contratos del KOACA*, artículo 3 *Reglamento sobre Administración de Contratos de la IIAC*.

[146] En apoyo de este argumento, los Estados Unidos hacen referencia al artículo 28 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, el artículo 31 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* y el artículo 16 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

[147] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

iii) Supervisión por motivos de seguridad pública y responsabilidad fiscal

4.54 **Corea aduce asimismo** que el "control" ejercido por una entidad del Gobierno central no menoscaba la independencia de personas jurídicas separadas como el KAA, el KOACA y la IIAC, y más bien representa el grado mínimo de supervisión necesario para el desempeño de las funciones de fiscalización de un gobierno. Corea observa que la construcción de un aeropuerto, como cualquier proyecto con finalidades públicas, está íntimamente vinculada al bienestar, la seguridad y las finanzas públicas. A juicio de Corea, todo gobierno responsable supervisará a las entidades encargadas del proyecto para garantizar al público que se observan las normas más estrictas de seguridad y responsabilidad fiscal. Corea aduce que ese tipo de supervisión no priva a una entidad de su condición de persona jurídica.

4.55 Corea aduce que tanto las atribuciones del MOCT en materia de designación de los miembros del consejo como la obligación de presentar informes que recae sobre el KAA, el KOACA y la IIAC, la supervisión por el MOCT de la adopción de decisiones presupuestarias y su mantenimiento de comisiones consultivas de alto nivel con respecto al proyecto AII son coherentes con la naturaleza de la labor encomendada al KAA, el KOACA y la IIAC. Corea aduce además que, con independencia de las evidentes cuestiones de seguridad pública asociadas a la construcción de un aeropuerto, un cierto grado de supervisión gubernamental está justificado para velar por la observancia de normas adecuadas de responsabilidad fiscal. Corea subraya que el presupuesto del proyecto AII se cifra en aproximadamente 6.000 millones de dólares, de los cuales un 40 por ciento procede de fondos públicos. Según Corea, la rendición de cuentas es imprescindible para garantizar que se observen las normas más estrictas en materia de responsabilidad fiscal.

4.56 Por lo demás, Corea aduce que el tipo de supervisión a que hacen referencia los Estados Unidos -la obligación del KAA, el KOACA y la IIAC de solicitar que se aprueben algunas de sus actividades e informar al respecto- garantiza también la rendición de cuentas. Corea aduce que las prescripciones en materia de aprobación y presentación de informes a las que están sujetas el KAA, el KOACA y la IIAC garantizan de manera fehaciente que esas entidades responden de sus actos. Corea sostiene que no pierden su condición de personas jurídicas separadas simplemente porque tengan que rendir cuentas de sus actividades.

4.57 Por último, Corea aduce que, aun aceptando, a efectos de argumentación, que se aplique la prueba del control propugnada por los Estados Unidos, no puede considerarse que el KAA, el KOACA y la IIAC estén controlados por el MOCT. Corea argumenta que ello se debe al hecho de que el grado de control no es extremo, sino solamente el necesario para velar por que los intereses del público se reflejen en las operaciones de cada corporación. Corea afirma que los Estados Unidos mismos, al referirse al control ejercido sobre sus empresas Amtrak y Comsat por entidades del Gobierno central, adujeron que "puede considerarse que los vínculos que aún se mantienen con el Gobierno son exclusivamente los necesarios para velar por que los intereses del público se reflejen en las operaciones de [Amtrak y Comsat]", y que esos vínculos no justifican la ampliación de la cobertura ACP a Amtrak y Comsat, ya que "los destinatarios del código son los ministerios del Gobierno [sic] y sus subdivisiones, y no las múltiples organizaciones tangenciales a la función esencial del Gobierno".[148]

4.58 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que en los textos de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea, la Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea y la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* no hay nada que fundamente la alegación de

[148] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, Nº 332-101 (MTN Studies, agosto de 1979), página 44.

que la dirección y supervisión del KAA y el KOACA por parte del MOCT tienen exclusivamente por objeto cuestiones de política general pública.

iv) Plan maestro para el proyecto AII

4.59 **En apoyo de su argumento** de que el MOCT conserva en última instancia el control del proyecto AII, **los Estados Unidos hacen referencia** al párrafo 1 del artículo 4 de *la Ley del Aeropuerto de Seúl*, con arreglo al cual el MOCT está obligado a establecer el "plan maestro" para el proyecto AII. Los Estados Unidos observan que en el párrafo 2 del artículo 4 se estipula que el plan maestro incluye: 1. Dirección general de la construcción; 2. Esquema del plan de construcción; 3. Período de construcción; 4. Plan de financiación; y 5. Otras cuestiones que el Ministro de Construcción y Transportes estime necesarias.

4.60 **En respuesta, Corea aduce** que el artículo 4 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no autoriza al MOCT a celebrar contratos para el AII ni a sugerir al operador del proyecto que adjudique contratos para el AII con arreglo a prescripciones especiales.

4.61 **Los Estados Unidos observan también** que el NADG, el KAA, el KOACA y la IIAC, como de operadores de proyectos, estaban y están obligados a atenerse al "plan maestro". Los Estados Unidos observan asimismo que el NADG, el KAA, el KOACA y la IIAC están obligados a someter sus planes de ejecución de proyectos a la aprobación del MOCT.

v) Obligaciones en materia de presentación de informes

4.62 También en apoyo de su argumento de que el MOCT controla a los operadores de proyectos para el AII, los **Estados Unidos observan** que el MOCT puede:

> "Cuando sea necesario para la aplicación de la Ley, ordenar al operador del proyecto que presente los informes necesarios sobre el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto o que facilite los datos necesarios, y podrá disponer que los funcionarios públicos de su Ministerio entren en la oficina del operador del proyecto, en el lugar de trabajo o en otros lugares pertinentes, para inspeccionar el desarrollo del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto."[149]

4.63 Los Estados Unidos observan también que cuando el operador del proyecto:

> "haya completado los trabajos del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto, presentará al Ministro de Construcción y Transportes un informe sobre la finalización de los trabajos y obtendrá confirmación de dicha finalización."[150]

vi) Nombramiento y cese

4.64 Asimismo, y también en apoyo de su argumento de que el MOCT controla a todos los "operadores de proyectos" para el AII, los **Estados Unidos sostienen** que los directores del NADG responden ante el MOCT. Además, los presidentes, vicepresidentes y auditores del KAA, el KOACA y la IIAC son nombrados y cesados por el MOCT, y los restantes miembros de sus consejos de administración son nombrados y cesados por el presidente "con aprobación" del MOCT.

---

[149] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el párrafo 1 del artículo 14 de *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[150] *Ibid*., donde se cita el apartado 1 del párrafo 2 del artículo 12 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

4.65 **En respuesta, Corea aduce** que el KAA, el KOACA y la IIAC están gobernados por sus propios consejos de administración, que controlan todas las cuestiones relacionadas con grandes inversiones de la empresa y cualquier otra cuestión empresarial importante.[151] Además, Corea afirma que el KAA, el KOACA y la IIAC contratan y despiden a su personal que no está compuesto por empleados del Gobierno.[152]

vii) Facultad de cancelar el permiso o la aprobación

4.66 **También en apoyo** de su argumento relativo al control, los **Estados Unidos observan** que el párrafo 1 del artículo 13 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* establece que el MOCT conserva la autoridad final para:

> "Cancelar el permiso o aprobación otorgados de conformidad con la presente Ley u ordenar la suspensión o alteración de los trabajos, o la reconstrucción, modificación o reubicación de instalaciones:
>
> 1. cuando el operador ha obtenido permiso o aprobación en virtud de la presente Ley mediante engaño o por otros medios ilícitos;
>
> 2. cuando el operador haya infringido una orden o disposición emitida en virtud de la presente Ley; y
>
> 3. cuando debido al cambio de circunstancias es imposible seguir ejecutando el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto."[153]

4.67 **En respuesta, Corea aduce** que las facultades de supervisión del MOCT guardan relación con la obligación del MOCT de vigilar posibles conductas criminales por parte del KAA, el KOACA y la IIAC. Más concretamente, Corea aduce que el MOCT sólo está facultado para cancelar, suspender o alterar una actividad emprendida por el KAA, el KOACA o la IIAC cuando la conducta de esas entidades es ilícita o de alguna manera abusiva. Corea observa a este respecto que los empleados del KAA sólo son considerados funcionarios públicos en situaciones excepcionales, cuando han cometido determinadas infracciones penales. Observa además que con arreglo al artículo 30 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, esa "ficción jurídica" conducirá a la aplicación del capítulo VII de la *Ley Penal de Corea* a los empleados del KAA.[154] Corea aduce que el tipo de supervisión por el MOCT descrito en el párrafo 2 del artículo 8 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* tiene por objeto vigilar esa conducta. Corea afirma que vigilar la conducta de los funcionarios del KAA, el KOACA o la IIAC, poniendo coto a cualquier

---

[151] Corea hace referencia a, por ejemplo, los artículos 4 (3), 4 (1) (6), 14 y 25 de las *Normas Complementarias del KAA*; a los artículos 7(1) y 30 de las *Normas Complementarias del KOACA*; a los artículos 17 y 43 de los *Estatutos Constitutivos de la IIAC*.

[152] Artículo 13 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículo 15 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; párrafo 2 del artículo 6 de las Normas Adicionales de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* (los empleados del KOACA, que en virtud del artículo 15 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* no eran empleados gubernamentales, se convirtieron en empleados de la IIAC).

[153] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[154] *Ley Penal*, Ley Nº 293, 14 de septiembre de 1953 (en su forma enmendada por la Ley Nº 2745, 25 de marzo de 1975).

posible conducta criminal o cancelando o suspendiendo toda actividad "ilícita" o "engañosa" que esos funcionarios puedan realizar es un ejemplo de "buen gobierno".

viii) Facultad de dictar prescripciones técnicas y de otra naturaleza

4.68 Para apoyar también su argumento de que el MOCT controla a las entidades que celebran contratos para el AII, los **Estados Unidos aducen** que el MOCT determina qué requisitos técnicos y de otra naturaleza son necesarios en cada contratación, decisión que determina la selección final de los productos o servicios. Los Estados Unidos observan que el MOCT, por conducto de su Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario y su "Comisión de Deliberación sobre la Construcción del Nuevo Aeropuerto", delibera, entre otras cosas, sobre "cuestiones importantes relacionadas con las técnicas de construcción, la tecnología de construcción y el impacto del tráfico, etc. del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto"; investiga y desarrolla "sistemas y reglamentaciones" relativos al aeropuerto; y planifica, diseña y supervisa "los trabajos que tienen lugar en las instalaciones de ingeniería civil [del aeropuerto] la preparación del sitio, las instalaciones de apoyo a la construcción y los servicios de transporte y acceso".

4.69 **En respuesta, Corea observa** que nada prueba que el MOCT dicte prescripciones técnicas o de otra naturaleza para los contratos que celebran el KAA, el KOACA o la IIAC. Corea aduce que los Estados Unidos no han probado que el KAA, el KOACA o la IIAC estén "obligados" por el MOCT o por cualquier otra entidad abarcada "a adjudicar contratos con arreglo a prescripciones especiales", que es la norma establecida en el párrafo 3 del artículo I del ACP para extender la cobertura a las entidades no enumeradas. Según Corea, ni las disposiciones legales reguladoras de las responsabilidades del MOCT para el plan básico del aeropuerto de *Inchon* ni las disposiciones legales que obligan al KAA, el KOACA y la IIAC a solicitar la aprobación de algunas de sus actividades e informar al respecto estipulan que el MOCT debe exigir al KAA, el KOACA o la IIAC que adjudiquen contratos para el aeropuerto de Inchon con arreglo a prescripciones especiales. Corea aduce que de hecho ha demostrado que tales prescripciones no existen, al haber demostrado que el KAA, el KOACA y la IIAC son personas jurídicas separadas; que han adoptado sus propios reglamentos de contratación; que están facultados para realizar adquisiciones, y las han realizado, en su propio nombre; y que han firmado contratos en su propio nombre.

ix) Financiación del proyecto AII

4.70 **Los Estados Unidos aducen también** que todas las cuestiones presupuestarias y de financiación relacionadas con el aeropuerto son competencia del MOCT y, especialmente, que el MOCT financia todas las contrataciones para el AII. En apoyo de ese argumento, los Estados Unidos hacen referencia al artículo 15 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, que, según aducen, permite al Gobierno de Corea -es decir, al MOCT- otorgar subsidios o créditos públicos al operador del proyecto para ayudarle a financiar en todo o en parte los gastos necesarios para el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto. Los Estados Unidos aducen también que el MOCT otorga préstamos sin intereses con cargo a activos nacionales, concede gratuitamente bienes estatales al KAA, el KOACA y la IIAC, garantiza las obligaciones emitidas por esas entidades y establece los planes financieros para el reembolso de la deuda en la que incurren esas entidades para la construcción del aeropuerto. Los Estados Unidos afirman asimismo que esas entidades, para recaudar cánones o cargas por el uso de las instalaciones del aeropuerto, tomar fondos a préstamo o vender bienes de propiedad del aeropuerto, tienen que obtener la aprobación del MOCT. Por último, los Estados Unidos aducen que el MOCT financia el NADG.

4.71 **En respuesta, Corea aduce** que no hay pruebas de que el MOCT financie todas las contrataciones para el AII. Además, Corea aduce que el KAA, el KOACA y la IIAC financian con sus propios fondos parte de las contrataciones para el AII.

4.72 En apoyo de su argumento relativo a la financiación del proyecto AII, **los Estados Unidos hacen referencia** a un documento titulado "Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time". Los Estados Unidos sostienen que ese documento demuestra que el 40 por ciento de la financiación del proyecto de construcción del AII procederá de donaciones gubernamentales. Afirman además que el resto de la financiación para el AII procederá de préstamos garantizados por el Gobierno, de ventas de tierras del Gobierno, y del KAA. Los Estados Unidos observan que actualmente Corea prevé que sólo el 11,7 por ciento de la financiación del AII procederá de inversiones privadas, y que la IIAC no podrá privatizarse.

x) Régimen de propiedad en el proyecto AII

4.73 **Los Estados Unidos aducen también** que el MOCT retiene la posesión de todos los productos o servicios contratados para el proyecto AII. Los Estados Unidos aducen que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* confirma que la propiedad de la tierra y las instalaciones creadas o construidas como consecuencia del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto revertirá al Estado cuando finalice el proyecto. Observan asimismo que la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* estipula que tan pronto como finalice la construcción, el MOCT será propietario de las nuevas instalaciones aeroportuarias construidas en ejecución del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto.

4.74 Los Estados Unidos observan asimismo que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* estipula que si el operador del proyecto decide "establecer o ampliar o reubicar a la zona prevista o a su zona contigua las instalaciones para la producción de los diversos materiales de construcción que se requieran para el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto"[155], "recibir anticipos en efectivo por la totalidad o parte del precio de la tierra de las personas a las que se facilitará una porción de la tierra que se creará en virtud de la ejecución del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto"[156], o "emitir obligaciones convertibles en tierra (en lo sucesivo denominadas "obligaciones amortizables con tierras")[157], el operador del proyecto deberá contar con la aprobación del MOCT".[158]

c) ¿Está el control relacionado con la contratación?

4.75 **Corea afirma** que los elementos de "control" identificados por los Estados Unidos son en lo fundamental de dos tipos: "control" derivado de la obligación del MOCT de formular y enmendar el plan básico; y "control" derivado de la prescripción legal de que el KAA, el KOACA y la IIAC recaben la aprobación de algunas de sus actividades e informen al respecto.

4.76 Corea aduce que esos elementos no guardan relación con la contratación, y que además no demuestran que el MOCT exija al KAA, el KOACA y la IIAC que adjudiquen contratos con arreglo a prescripciones especiales.

4.77 Con respecto al primer tipo de control a que se hace referencia en el párrafo 4.75, Corea observa que el párrafo 2 del artículo 4 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* describe lo que debe incluirse en el plan maestro o plan básico. Corea aduce que la Ley no ordena ni autoriza al MOCT a celebrar

---

[155] Artículo 8-2(3) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[156] *Ibid.*, artículo 11.

[157] *Ibid.*

[158] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 19 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

contratos para el AII, ni ordena al MOCT que exija al KAA, el KOACA o la IIAC que adjudiquen contratos para el AII con arreglo a prescripciones especiales.

4.78 Con respecto al segundo tipo de control del MOCT a que se hace referencia en el párrafo 4.74, Corea afirma que los Estados Unidos sólo presentan un ejemplo en el que se observa la relación entre la supervisión del MOCT y los contratos celebrados por el KAA, el KOACA y la IIAC. Corea hace referencia específica a la afirmación de los Estados Unidos de que las facultades del MOCT para cancelar, suspender o alterar actividades emprendidas por el KAA, el KOACA o la IIAC en virtud del párrafo 1 del artículo 13 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* incluyen el derecho a cancelar, suspender o cambiar cualquier decisión sobre contratación. Corea aduce que el MOCT sólo está autorizado para ejercer esa autoridad discrecional cuando la conducta del KAA, el KOACA o la IIAC sea ilícita, abusiva por cualquier otra razón o inexigible.[159] Corea reitera que esa facultad está simplemente vinculada a la función del MOCT de vigilar cualquier posible conducta criminal por parte del KAA, el KOACA o la IIAC.

4.79 **Los Estados Unidos aducen** que el MOCT es competente para todos los "asuntos relacionados con el transporte aéreo", y que supervisa la "construcción y administración de ... aeropuertos y cualesquiera otras cuestiones relacionadas con la construcción y la seguridad del transporte". Los Estados Unidos afirman que por mucho que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, el KAA, el KOACA o la IIAC pretendan estar facultados para contratar para el proyecto AII, son simplemente agentes de contratación que actúan en nombre del MOCT. Los Estados Unidos mantienen que esos contratos son de hecho contratos celebrados por el MOCT, por lo que están comprendidos en el ámbito de aplicación y el significado del Anexo 1 del ACP de Corea.

d) La *Ley de Aviación* y el proyecto AII

i) El MOCT y la Ley de Aviación

4.80 **Los Estados Unidos aducen** que el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* otorga al MOCT autoridad sobre los proyectos de desarrollo aeroportuario. Los Estados Unidos aducen asimismo que la *Ley de Aviación* confirma el control del MOCT. En apoyo de sus argumentos, los Estados Unidos hacen referencia a las siguientes disposiciones de esa Ley:[160]

> "Los proyectos de desarrollo aeroportuario serán ejecutados por el Ministro de Construcción y Transportes ... Toda persona distinta del Ministro de Construcción y Transportes que desee ejecutar proyectos de desarrollo aeroportuario deberá obtener el permiso del Ministro de Construcción y Transportes ...[161]

---

[159] Párrafo 1 del artículo 13 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*. El apartado 3 del párrafo 1 del artículo 13 contempla la imposibilidad debida al cambio de circunstancias como razón que justifica que el MOCT cancele, suspenda o altere actividades del KAA, el KOACA o la IIAC. "Imposibilidad" es un término general de derecho contractual en virtud del cual, en circunstancias excepcionales, el cambio de circunstancias puede dispensar a una Parte del cumplimiento de un contrato. Véase, con carácter general, E. Allan Farnsworth, CONTRACTS, párrafo 9.5 (2ª edición, 1990) (Little, Brown, Boston). Por consiguiente, la "imposibilidad" debida al cambio de circunstancias conduce a los mismos resultados que la ilicitud o la conducta abusiva de otra naturaleza -la actuación del KAA, el KOACA o la IIAC es *inexigible de jure*.

[160] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[161] *Ley de Aviación*, artículo 94.

> Todo operador de los proyectos de desarrollo aeroportuario ... elaborará un plan operacional antes de emprender los trabajos con arreglo a las condiciones prescritas por Decreto Presidencial. En ese caso, el operador del proyecto, en la forma prescrita en el párrafo 2 del artículo 94, presentará un plan operacional para obtener el permiso del Ministro de Construcción y Transportes ... En el plan operacional ... se especificarán o se justificarán con los diseños necesarios para la ejecución de los proyectos el plan financiero, el período de operación y las otras cuestiones prescritas por la Ordenanza del Ministerio de Construcción y Transportes ..."[162]

4.81 Los Estados Unidos observan que con arreglo a la *Ley de Aviación*, por "proyectos de desarrollo aeroportuario" se entiende los "proyectos relacionados con la construcción, ampliación o mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias".[163]

4.82 Los Estados Unidos hacen también referencia al Decreto para la Aplicación de la *Ley de Aviación*, complementario, a su juicio, de la *Ley de Aviación*:

> "Toda persona que desee ejecutar proyectos de desarrollo aeroportuario con arreglo al párrafo 2 del artículo 94 de la Ley presentará al Ministro de Construcción y Transportes una solicitud de permiso en la que se especifiquen las siguientes cuestiones ... objeto y detalle de los proyectos, período y método de ejecución de los proyectos; y otras cuestiones necesarias para la ejecución de los proyectos ..."[164]

4.83 Los Estados Unidos aducen que con arreglo a la *Ley de Aviación* el MOCT no sólo ejecutó en el pasado "proyectos relacionados con la construcción, ampliación o mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias", sino que también está ejecutando actualmente el proyecto de construcción del AII.[165] Los Estados Unidos observan que el MOCT está facultado para elegir los operadores de los proyectos de construcción y para transferir libremente sus funciones a otras entidades; fue el MOCT quien transfirió las funciones de contratación para el AII del KAA al KOACA y del KOACA a la IIAC. Según los Estados Unidos, el KAA, el KOACA y la IIAC, como operadores de proyectos, son meros instrumentos utilizados por el MOCT para construir el AII.

4.84 Por último, los Estados Unidos aducen que diversas disposiciones de la *Ley de Aviación* confirman el rango subordinado de los operadores de proyectos.[166]

4.85 **En respuesta, Corea aduce** que si bien algunos artículos de la *Ley de Aviación* se integraron mediante remisión en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, los artículos mencionados por los Estados Unidos - artículos 2 (8), 94 (1), 94 (2), 103, 103 (1), 104 (2), 107 y 108 de la *Ley de Aviación* - no se integraron. Corea concluye que los argumentos de los Estados Unidos deben, en consecuencia, rechazarse.[167]

---

[162] *Ibid*., artículo 95.

[163] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el párrafo 8 del artículo 2 de la *Ley de Aviación*.

[164] Artículo 27 del *Decreto para la Aplicación de la Ley de Aviación*.

[165] Artículo 94 y párrafo 8 del artículo 2 de la *Ley de Aviación*.

[166] Artículos 95, 96, 103 y 104 de la *Ley de Aviación*.

[167] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

ii) Aplicabilidad de la Ley de Aviación

Lex posterior derogat anterior

4.86 **Corea aduce** que la *Ley de Aviación* no es aplicable al proyecto AII porque en mayo de 1991 la Asamblea Nacional promulgó la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Corea aduce que esa es la Ley que regula el proyecto AII.

4.87 En apoyo de su argumentación, Corea observa que en el artículo 1 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se estipula que:

> "El objetivo de la presente Ley es impulsar eficazmente, especificando las cuestiones necesarias para la rápida construcción de un nuevo aeropuerto en el área metropolitana de Seúl, el proyecto de construcción de un nuevo aeropuerto para satisfacer la demanda rápidamente creciente de servicios de transporte aéreo en el área metropolitana de Seúl y para contribuir al desarrollo de la economía nacional."[168]

4.88 Corea observa que una de las razones para estimar que la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, y no la *Ley de Aviación*, es la norma determinante en lo que respecta a la construcción del AII es que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se promulgó con posterioridad a la *Ley de Aviación*.[169]

4.89 Corea observa, como aclaración, que la *Ley de Aviación* sólo fue derogada por la *Ley del Aeropuerto de Seúl* en lo tocante a la construcción del AII, y que la *Ley de Aviación* sigue vigente y es aplicable a otros efectos.[170] Concretamente, Corea afirma que aparte de la sección 2 del capítulo V, titulada "Aeropuerto", la *Ley de Aviación* regula diversas esferas que no guardan relación alguna con un aeropuerto como el AII, que todavía no se ha completado ni está en funcionamiento: Capítulo II, sobre "Aeronaves"; capítulo III, "Aviadores"; capítulo IV, "Operación de Aeronaves"; capítulo VI, "Actividades de Transporte Aéreo, etc."; capítulo VII. "Actividades de Manejo de Aeronaves, etc."; capítulo VIII, "Aeronaves Extranjeras"; capítulo VIII-2, "Investigación de Accidentes de Aviación"; capítulo IX, "Disposiciones Suplementarias"; y capítulo X, "Disposiciones Penales". Corea afirma, además, que las disposiciones de la sección 2 del capítulo V de la *Ley de Aviación* se siguen aplicando a otros proyectos de construcción de aeropuertos en Corea en tanto que no existen "otras leyes" que disponen otra cosa.[171]

4.90 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que Corea no cita ninguna disposición de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* que permita llegar a la conclusión de que dicha Ley deroga la *Ley de Aviación*.[172]

4.91 Los Estados Unidos observan en concreto que en ninguna parte del artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, titulado "Relaciones con otras leyes" se afirma que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* derogue la *Ley de Aviación.* Por el contrario, el artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se refiere

---

[168] Artículo 1 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, 1997.

[169] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[170] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[171] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[172] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

específicamente a la *Ley de Aviación* y establece que la aprobación de los "planes de ejecución" con arreglo a la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se considerará aprobación con arreglo a la *Ley de Aviación*.[173]

4.92 Los Estados Unidos aducen que si se hubiera querido que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* derogara disposiciones de la *Ley de Aviación* relativas a los proyectos de desarrollo aeroportuario, como aduce Corea, no habría sido necesario indicar en la *Ley del Aeropuerto de Seúl* que la aprobación del plan de ejecución se consideraba también aprobación conforme al párrafo 1 del artículo 95 de la *Ley de Aviación*; es decir, el párrafo 1 del artículo 95 de la *Ley de Aviación* simplemente no se aplicaría al proyecto AII. Por consiguiente, según los Estados Unidos, el artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* demuestra claramente, en primer lugar, que la *Ley de Aviación* no ha sido derogada por la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, y en segundo lugar, que el proyecto AII es uno de los proyectos de desarrollo aeroportuario a los que se aplica la *Ley de Aviación*.[174]

4.93 Los Estados Unidos observan que otras disposiciones legislativas de Corea evidencian que cuando una ley "sustituye" a otra o la "deroga", ese cambio se expresa clara e inequívocamente en el texto de la norma. Por ejemplo, cuando Corea promulgó la ley constitutiva de la IIAC, que derogaba la ley constitutiva del KOACA y transfería las funciones del operador del proyecto AII del KOACA a la IIAC, en la nueva ley constitutiva de la IIAC se disponía claramente que ésta reemplazaba a la ley constitutiva del KOACA. En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos hacen referencia al artículo 2 (Normas adicionales) de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, que establece lo siguiente:

> "Artículo 2 (Derogación de otra ley). Queda derogada la Ley de la Corporación Pública del Nuevo Aeropuerto Metropolitano."[175]

4.94 Los Estados Unidos concluyen que no hay en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, en las leyes constitutivas del KAA, el KOACA o la IIAC (o en alguna de las normas complementarias aplicables a esas entidades), ni en ninguna otra ley o reglamento, indicación de que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* derogue en modo alguno la *Ley de Aviación*.[176]

---

[173] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, que en su parte pertinente estipula lo siguiente:

> Artículo 8 (Relaciones con otras leyes)
>
> 1) Cuando el operador del proyecto obtenga aprobación para el plan de ejecución de conformidad con el artículo 7, se presumirá que la aprobación, el permiso, la autorización, la decisión, la designación, la licencia, la consulta, el consentimiento subsiguientes ... se han otorgado o realizado ... y cuando el Ministro de Construcción y Transportes haga pública la aprobación del plan de ejecución, se presumirá que se ha efectuado una notificación o anuncio público de autorización y permiso de conformidad con las siguientes leyes:
>
> ...
>
> 16. Aprobación de un plan de ejecución como se dispone en el párrafo 1 del artículo 95 de la *Ley de Aviación* ...

[174] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[175] *Ibid.*

[176] *Ibid.*

La norma especial prevalece sobre la general

4.95 **Corea aduce** que los artículos sustantivos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* sustituyen, a menudo con un texto idéntico, a artículos paralelos de la *Ley de Aviación* que regulan la construcción de un aeropuerto. Corea aduce que es axiomático que una norma especial, es decir, centrada estrictamente en un proyecto en particular como el AII, sustituye a una norma más general, si bien coexistente, es decir, una norma que regule cualquier proyecto aeroportuario.[177]

4.96 Corea sostiene también que en lo tocante a la construcción del AII, cuando la *Ley del Aeropuerto de Seúl* contiene artículos que corresponden directamente a artículos idénticos o similares de la *Ley de Aviación* -cuyo objetivo, "contribuir al desarrollo de la aviación y a la promoción del bienestar público", es considerablemente más general- son aplicables las disposiciones de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*[178]

4.97 Corea observa que, por ejemplo, el artículo 94 de la *Ley de Aviación de 1997*, titulado "Operador de desarrollo aeroportuario" establece, en su párrafo 1, que el MOCT ejecutará proyectos de desarrollo aeroportuario.[179] Corea observa que el artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997, titulado, y no por coincidencia, "Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto" establece, en su párrafo 1, que el KOACA (con su otro nombre, Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto del Área Metropolitana de Seúl) ejecutará el proyecto AII.[180]

4.98 Corea observa que, de manera análoga, la *Ley de Aviación* de 1991, en el párrafo 1 del artículo 94, bajo el titulo "Operador de proyectos de desarrollo aeroportuario", establece que el MOT ejecutará proyectos de desarrollo aeroportuario[181], mientras que en el párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991, bajo el titulo "Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto" se estipula que el KAA ejecutará el proyecto AII.[182]

4.99 Corea aduce que, por consiguiente, en lo tocante al proyecto AII, la disposición más específica de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* debe prevalecer sobre la disposición más general de la *Ley de Aviación*, como consecuencia de lo cual el KAA, el KOACA o la IIAC, en lugar del MOCT, están a cargo del proyecto AII.[183]

4.100 Corea observa que son muchos los ejemplos de sustitución por la Asamblea Nacional de artículos de la *Ley de Aviación* por artículos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Corea hace referencia a los cuadros que figuran más abajo, donde se comparan las dos leyes en 1997 y 1991, y observa que la Asamblea Nacional de Corea decidió, a efectos de la construcción del AII, reproducir los términos de la sección 2 del capítulo V de la *Ley de Aviación* y sustituirlos por los términos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Corea observa que los títulos de los artículos correspondientes son a menudo

---

[177] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[178] *Ibid.*

[179] *Ibid.*, donde se cita el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* de 1997.

[180] *Ibid.*, donde se cita el párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997.

[181] Párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* de 1991.

[182] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991.

[183] *Ibid.*

prácticamente idénticos, lo que demuestra claramente la intención de la Asamblea Nacional de sustituir el marco reglamentario de la *Ley de Aviación*, a los efectos de la construcción del AII, por el nuevo marco de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.[184]

***Ley de Aviación* de 1997**	***Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997**
Artículo 89 (Establecimiento del Plan Básico de Desarrollo Aeroportuario)	Artículo 4 (Elaboración del Plan Maestro para la Construcción del Nuevo Aeropuerto)
Artículo 90 (Modificación, etc. del Plan Básico)	Artículo 4-2 (Alteraciones, etc. del Plan Maestro)
Artículo 91 (Anuncio público del Plan Básico)	Artículo 4-3 (Comunicación pública del Plan Maestro)
Artículo 92 (Contenido del Plan Básico)	Artículo 4 (Elaboración del Plan Maestro para la Construcción del Nuevo Aeropuerto)
Artículo 93 (Restricciones de la Ley, etc.)	Artículo 5 (Restricciones de la Ley, etc.)
Artículo 94 (Operador de proyectos de desarrollo aeroportuario)	Artículo 6 (Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto)
Artículo 95 (Establecimiento, aprobación, etc. del Plan Operacional)	Artículo 7 (Aprobación del Plan de Ejecución)
Artículo 96 (Relación con otras leyes)	Artículo 8 (Relación con otras leyes)
Artículo 97 (Acceso a la tierra y su utilización)	Artículo 9 (Entrada en la tierra y su utilización)
Artículo 98 (Expropiación de tierras, etc.)	Artículo 10 (Expropiación de tierras, etc.)
Artículo 99 (Restricciones, etc. sobre la enajenación de tierras de propiedad del Estado)	Artículo 12 (Restricciones, etc. de la enajenación de tierras públicas y de propiedad del Estado)
Artículo 100 (Encomienda de asuntos relativos a la adquisición de tierras, etc.)	Artículo 16 (Encomienda de actividades de adquisición de tierras, etc.)
Artículo 101 (Ejecución de trabajos accesorios)	Artículo 7-2 (Ejecución de trabajos accesorios)
Artículo 104 (Inspección de la finalización)	Artículo 12-2 (Confirmación de la finalización de los trabajos).
Artículo 104 (Inspección de la finalización)	Artículo 14 (Informe e inspección, etc.)
Artículo 105 (Reversión de las instalaciones del aeropuerto y exención de renta)	Artículo 12-3 (Propiedad, etc. de las instalaciones)
Artículo 110 (Supervisión)	Artículo 13 (Supervisión)
Artículo 89 (Establecimiento del Plan Básico de Desarrollo Aeroportuario)	Artículo 4 (Elaboración del Plan Maestro para la Construcción del Nuevo Aeropuerto)
Artículo 93 (Restricciones de la Ley, etc.)	Artículo 5 (Restricciones de la Ley, etc.)
Artículo 94 (Operador de proyectos de desarrollo aeroportuario)	Artículo 6 (Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto)
Artículo 95 (Establecimiento, aprobación, etc. del Plan Operacional)	Artículo 7 (Aprobación del Plan del Proyecto)
Artículo 96 (Relación con otras leyes)	Artículo 8 (Relación con otras leyes)
Artículo 97 (Acceso a la tierra y su utilización)	Artículo 9 (Entrada en la tierra y su utilización)
Artículo 98 (Expropiación de tierras, etc.)	Artículo 10 (Expropiación de tierras, etc.)
Artículo 99 (Restricciones, etc. sobre la enajenación de tierras de propiedad del Estado)	Artículo 12 (Restricciones, etc. de la enajenación de tierras públicas y de propiedad del Estado)
Artículo 100 (Encomienda de asuntos relativos a la adquisición de tierras, etc.)	Artículo 16 (Encomienda de actividades de adquisición de tierras, etc.)

[184] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.101 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que, en primer lugar, hay una contradicción intrínseca en el argumento de Corea de que los artículos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* "sustituyen" a ciertos artículos de la *Ley de Aviación*, cuando esos mismos artículos de la *Ley de Aviación* siguen actualmente vigentes.[185] Los Estados Unidos sostienen que Corea no ha citado ninguna disposición de ninguna ley que sugiera que tal cosa sea cierta, ni puede aportar pruebas de que las disposiciones de la *Ley de Aviación* sean aplicables a todos los proyectos de desarrollo aeroportuario salvo al proyecto AII.[186]

4.102 En segundo lugar, los Estados Unidos hacen referencia a los cuadros que figuran más arriba, en los que Corea destaca 17 artículos de la *Ley de Aviación* de 1997 que tienen títulos "similares" a los de artículos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997. Los Estados Unidos aducen, sin embargo, que habida cuenta de que la *Ley de Aviación* de 1997 tiene 184 artículos (sin incluir seis artículos en que figuran como adiciones), el mero hecho de que 17 de esos 184 artículos (menos del 10 por ciento) tengan títulos "similares" a los de otra ley, no es un argumento convincente. Según los Estados Unidos, si una disposición coreana pudiera "prevalecer sobre" otra ley o "derogarla" o "sustituirla" simplemente por el hecho de que los títulos de sus artículos fueran "similares" al 10 por ciento de los títulos de la segunda ley, muchas leyes de Corea no existirían ya. Además, los Estados Unidos sostienen que muchos de los títulos "similares" que figuran en los cuadros presentados por Corea se encuentran también en leyes distintas de la *Ley de Aviación*. Los Estados Unidos observan, por ejemplo, que títulos de artículos como "Relación con otras Leyes", "Restricciones, etc. de la enajenación de tierras públicas y del Estado", "Encomienda de actividades de adquisición de tierras, etc." y "Supervisión" figuran en la ley constitutiva del KAA, la ley constitutiva del KOACA y la ley constitutiva de la IIAC. Además, los Estados Unidos sostienen que muchos de los títulos de los 17 artículos presentados por Corea no son ni similares ni prácticamente idénticos. Por ejemplo, "Reversión de las instalaciones aeroportuarias y exención de rentas" no es lo mismo que "Propiedad, etc. de las instalaciones". De manera análoga, "Contenido del Plan Básico" no es lo mismo que "Elaboración del Plan Maestro para la Construcción del Nuevo Aeropuerto."[187]

4.103 Los Estados Unidos observan, en tercer lugar, que el contenido de los artículos que Corea sostiene es "similar" o "idéntico" no lo es siempre. Los Estados Unidos observan que, por ejemplo, aunque los títulos del artículo 104 de la *Ley de Aviación* (Inspección de la finalización) y el artículo 14 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* (Informe e inspección, etc.) parecen similares, sus textos son muy distintos. Los Estados Unidos hacen referencia al siguiente cuadro, en el que los dos artículos figuran en paralelo[188]:

---

[185] Los Estados Unidos observan que en su respuesta a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, Corea afirma que "naturalmente, la *Ley de Aviación* sigue vigente".

[186] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[187] *Ibid.*

[188] *Ibid.*

***Ley de Aviación* de 1997**	***Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997**
Artículo 104 (Inspección de la finalización)	**Artículo 14 (Informe de la inspección, etc.)**
1) Cuando un operador de proyectos, tal como se describe en el párrafo 2 del artículo 94, finalice el trabajo, presentará sin demora un informe sobre la finalización del trabajo al Ministro de Construcción y Transportes para someterse a la inspección de la finalización.	1) El Ministro de Construcción y Transportes podrá, cuando sea necesario para la aplicación de la Ley, disponer que el operador del proyecto presente los informes necesarios sobre el proyecto de construcción de nuevo aeropuerto o facilite los datos necesarios, y podrá disponer que funcionarios públicos de su Ministerio entren en la oficina del operador del proyecto, el lugar de trabajo u otros lugares pertinentes para inspeccionar el desarrollo del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto.
2) El Ministro de Construcción y Transportes, cuando reciba una solicitud de inspección y finalización con arreglo al párrafo 1), realizará la inspección de la finalización, y si estima que los trabajos se han ejecutado de conformidad con el permiso de obra, proporcionará al solicitante un certificado de finalización.	2) Los funcionarios públicos que realicen una inspección de las actividades relacionadas con el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto con arreglo al párrafo 1 serán portadores de un certificado que indique las facultades que se les han conferido y lo presentarán al personal pertinente.
3) Cuando se facilite el certificado de inspección de la finalización con arreglo al párrafo 2, se considerará que se ha obtenido la inspección, autorización, etc. de la finalización de los trabajos de conformidad con la aprobación, permiso, licencia, etc. con arreglo a lo dispuesto en los apartados del párrafo 1 del artículo 96.	3) Mediante ordenanza del Ministerio de Construcción y Transportes se determinará todo lo necesario para la obtención del certificado con arreglo al párrafo 2.
4) Las tierras e instalaciones aeroportuarias creadas o instaladas por los proyectos de desarrollo aeroportuario no se utilizarán antes de la entrega de un certificado de inspección de la finalización como se establece en el párrafo 2, aunque esto no se aplicará cuando el Ministro de Construcción y Transportes otorgue un permiso de utilización antes de la finalización.	

4.104 Los Estados Unidos afirman que todos los ejemplos arriba citados demuestran la fragilidad de la argumentación de Corea y refuerzan la posición de los Estados Unidos en el sentido de que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no sustituye a la *Ley de Aviación.* Los Estados Unidos reiteran que esas leyes son totalmente coherentes, y concluyen que en la práctica el hecho de que determinados artículos sean similares se debe a que la *Ley de Aviación* es el fundamento en el que se basan leyes suplementarias como la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*[189]

Incorporación por remisión

4.105 **Corea reconoce** que la Asamblea Nacional decidió integrar determinadas disposiciones de la *Ley de Aviación* en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, haciendo en esta última algunas referencias específicas a la primera. Corea observa que en el apartado a) del párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997, por ejemplo, se hace referencia al párrafo 6 del artículo 2 de la *Ley de Aviación* como fuente de la definición del término "instalaciones aeroportuarias". Corea observa que, de manera análoga, en el párrafo 1 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997 se integra el artículo 111 de la *Ley de Aviación*; el artículo 111, a su vez, se remite a determinados artículos de

[189] *Ibid.*

la sección 1 del capítulo V de la *Ley de Aviación*, relativos a "aeródromos y ayudas a la navegación". Corea afirma que de conformidad con el artículo 111, el artículo 75 de la *Ley de Aviación*, relativo a la instalación de ayudas a la navegación por el MOCT u otras entidades autorizadas para instalarlas, no es aplicable. Afirma asimismo que el párrafo 1 del artículo 77, el artículo 81 o el artículo 87, cada uno de los cuales aborda actos subsiguientes relacionadas con entidades autorizadas a instalar ayudas a la navegación, tampoco son aplicables. Sin embargo, Corea observa que el artículo 111 de la *Ley de Aviación* se remite a los siguientes artículos, que por ello se integran en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, artículo 27 de la *Ley de Aviación*, relativo a la comunicación pública de instalación de ayudas a la navegación; párrafo 2 del artículo 77, relativo a la inspección y ulterior anuncio público de ayudas a la navegación instaladas; artículo 79, relativo a la demora o la interrupción del uso de ayudas a la navegación; artículo 80, relativo al manejo de las ayudas a la navegación; artículo 82, relativo a la restricción de varios "obstáculos"; artículo 83, relativo a las prescripciones en materia de luces y balizas en obstáculos para la aviación; artículo 85, relativo a los actos prohibidos o ilícitos; y artículo 86, relativo a la renta pagadera a las partes que usan ayudas a la navegación tras su instalación. Por último, Corea observa que los párrafos 3 y 4 del artículo 105 de la *Ley de Aviación* de 1997, en virtud del apartado 2 del párrafo 3 del artículo 12 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, permiten a los inversores o los operadores de proyectos explotar instalaciones aeroportuarias y obtener ingresos de esa explotación.[190]

4.106 Corea observa que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991 integra igualmente mediante remisión, varias disposiciones de la *Ley de Aviación* de 1991. El apartado b) del párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991 se remite a la *Ley de Aviación* de 1991 por lo que respecta a la definición de la expresión "actividades de manejo de aeronaves".[191] Corea afirma que, además, la referencia en el párrafo 1 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991 al artículo 111 de la *Ley de Aviación* de 1991 es idéntica a la referencia paralela en las leyes de 1997, que integra por remisión los artículos 76, 77 (2), 79, 80, 82, 83, 85 y 86 de la *Ley de Aviación* de 1991. Corea afirma que en definitiva, en virtud del apartado 16 del párrafo 1 del artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991, el "plan operacional" del KAA ha de ser aprobado por el Ministro de Transportes conforme al párrafo 1 del artículo 95 de la *Ley de Aviación* de 1991. Corea observa que esa aprobación ya se requería en virtud del artículo 7 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991.[192]

4.107 Corea aduce que esos artículos concretos de la *Ley de Aviación*, aunque estén integrados por remisión en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, no demuestran que el MOCT, en lugar del KAA, el KOACA o la IIAC, sea la entidad encargada de celebrar contratos para el proyecto de construcción del AII. Corea aduce que aun en el caso de que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos determinara la cobertura ACP, esos artículos concretos no demuestran que el KAA, el KOACA o la IIAC estén "controlados" por el MOCT. Además, Corea aduce que tampoco demuestran, con arreglo al criterio establecido en el párrafo 3 del artículo I del ACP, que el MOCT "exija" al KAA, el KOACA o la IIAC que "adjudiquen contratos con arreglo a prescripciones especiales". En apoyo de su argumentación, Corea hace referencia a pruebas que demuestran que el KAA, el KOACA y la IIAC realizan sus propias adquisiciones y celebran sus propios contratos de conformidad con sus respectivos *Reglamentos para la Administración de Contratos*.[193]

---

[190] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[191] Corea observa que parece haber un error tipográfico en el apartado b) del párrafo 2 del artículo 2. La definición de la expresión "actividades de manejo de aeronaves" figura en el artículo 2 (30) de la *Ley de Aviación* de 1991 y no en el artículo 2 (26) de la *Ley de Aviación* de 1991.

[192] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[193] *Ibid.*

4.108 Corea concluye que ha demostrado que la Asamblea Nacional promulgó enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, y no de la *Ley de Aviación*, con objeto de designar al KAA como entidad encargada de la construcción del AII en diciembre de 1991. Corea afirma además que junto con el párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, que fue enmendado en diciembre de 1991 para designar al KAA como entidad encargada del proyecto AII, las enmiendas de la disposición constitutiva del KAA, la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea, asignaron al KAA el proyecto AII "como se indica en el apartado 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*."[194]

4.109 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no designa a la entidad encargada del proyecto AII, ya que se limita a enumerar una serie de entidades que podrían ser operadores del proyecto AII. A continuación otorga al MOCT la autoridad última de seleccionar a cualquier entidad como operador del proyecto AII.

4.110 Los Estados Unidos aducen además que la *Ley de Aviación* es la principal ley coreana en materia de aviación, y que aborda muy diversas cuestiones relacionadas con la aviación, incluido el registro de las aeronaves, la seguridad aérea, las empresas de transporte aéreo y los proyectos de desarrollo aeroportuario. Según los Estados Unidos, esa Ley está complementada por multitud de leyes y medidas coreanas adicionales en esas esferas.[195] Los Estados Unidos aducen que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no es más que una de esas leyes, en la medida en que establece normas complementarias para el proyecto AII.[196]

4.111 Los Estados Unidos aducen que como tal ley, la *Ley del Aeropuerto de Seúl* es totalmente coherente con la *Ley de Aviación* y observan que, por ejemplo, el párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* se remite a la *Ley de Aviación* al definir la expresión "proyecto de construcción del nuevo aeropuerto" como "construcción de las instalaciones aeroportuarias estipuladas en el apartado 6 del artículo 2 de la *Ley de Aviación*". De hecho, los Estados Unidos observan que no hay en ninguna de las dos leyes (ni en ninguna otra ley coreana) nada que sugiera expresa o implícitamente que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* "sustituya" a la *Ley de Aviación* o la "derogue"[197]

iii) Reserva formulada en el párrafo 1 del artículo 94 de la Ley de Aviación

4.112 **Corea observa** que en el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* de 1997 se estipula que el MOCT ejecutará proyectos de desarrollo aeroportuario "si bien esto no se aplicará si se dispone otra cosa en la presente ley o en otras leyes o disposiciones de menor rango". Corea observa que, de manera análoga, el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* de 1991 estipula que "salvo que se disponga otra cosa en la presente ley o en otras leyes y reglamentos", el MOCT ejecutará proyectos de desarrollo aeroportuario.[198]

---

[194] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el apartado 2 del párrafo 5 del artículo 7 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*. Corea indica asimismo que en las notas 46 y 47 de la respuesta de Corea a la pregunta 9 se hace la misma observación con respecto al KOACA y la IIAC.

[195] Artículos 15, 24, 39, 74, 108 y 112 de la *Ley de Aviación*.

[196] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[197] *Ibid.*

[198] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.113 Corea afirma que las "otras leyes" que establecen que una entidad distinta del MOCT está encargada de la construcción del AII son la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea, la Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea y la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon. Corea observa asimismo que las enmiendas de diciembre de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y la Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea designaron al KAA como entidad encargada del proyecto AII, las enmiendas de agosto de 1994 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y la promulgación, en septiembre de 1994, de la Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea asignaron esa función al KOACA, y las enmiendas de febrero de 1999 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, junto con la aprobación de la Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon, por su parte, asignaron esa función a la IIAC. Corea aduce que en todos esos casos se aplicó la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación*.[199]

4.114 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que ese argumento es incompatible con el argumento de Corea de que la *Ley de Aviación* fue "sustituida" y "derogada por la *Ley del Aeropuerto de Seúl*". Los Estados Unidos afirman que ahora Corea aduce que la *Ley de Aviación* es en efecto aplicable al proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon, y que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y otras leyes "activan" la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94. Los Estados Unidos aducen que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no sustituyó y derogó la *Ley de Aviación* ni activó la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94. A ese respecto, los Estados Unidos observan que Corea reconoce que el KAA, el KOACA y la IIAC son "operadores de proyectos" designados por la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Los Estados Unidos aducen que si la *Ley del Aeropuerto de Seúl* designa a esas entidades como "operadores de proyectos", esa misma Ley no puede activar la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación*, como sugiere Corea, porque la reserva se refiere a las facultades del MOCT por lo que respecta a los proyectos de desarrollo aeroportuario, y no a la designación de operadores de proyectos. Los Estados Unidos sostienen que la designación de operadores de proyectos se regula en el párrafo 2 del artículo 94.[200]

4.115 Los Estados Unidos reconocen que la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* parece indicar que las facultades que la ley otorga al MOCT para los proyectos de desarrollo aeroportuario pueden modificarse cuando así se establezca concretamente en la *Ley de Aviación* o en otras disposiciones. Sin embargo, aducen que no hay en la *Ley de Aviación* ni en ninguna otra ley coreana nada que indique que el MOCT no tenga ya facultades legales sobre el proyecto AII, o que esas facultades se hayan otorgado a una entidad distinta del MOCT. Los Estados Unidos aducen que, por el contrario, las leyes coreanas relacionadas con el proyecto AII simplemente confirman la designación de entidades como el KAA, el KOACA y la IIAC como "operadores de proyectos" para el proyecto AII de conformidad con el párrafo 2 del artículo 94 de la *Ley de Aviación*. Aducen además que el párrafo 2 del artículo 94 es independiente del párrafo 1 del artículo 94 y no afecta a las facultades legales del MOCT sobre el proyecto de construcción del aeropuerto.[201]

4.116 Los Estados Unidos aducen que la *Ley de Aviación* demuestra que el MOCT conserva sus facultades en materia de proyectos de desarrollo aeroportuario tras la selección de un operador de proyectos. Observan que el párrafo 1 del artículo 103 de la *Ley de Aviación* estipula, por ejemplo, que: "si una persona realiza un trabajo o un acto que daña o destruye las instalaciones del aeropuerto

---

[199] *Ibid.*

[200] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[201] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

bajo el control del Ministro de Construcción y Transportes, el Ministro podrá disponer que el ejecutor de esos trabajos o la persona que realice esos actos sufrague en todo o en parte los gastos ..." Según los Estados Unidos, esa disposición reconoce que aunque exista un operador de proyectos en un proyecto de desarrollo aeroportuario, el MOCT preserva sus facultades legales sobre el proyecto. Sostienen además que una vez designado un operador de proyectos, el MOCT sigue estando facultado para dar instrucciones a ese operador[202], y en última instancia le compete determinar si el trabajo del operador de proyectos "se ha ejecutado de conformidad con el permiso de obra."[203]

e) ¿Está la prueba del control justificada en virtud del ACP?

i) ¿Existe una prueba del control en el ACP?

4.117 **Corea aduce** que la prueba propugnada por los Estados Unidos no existe en el ACP. Más concretamente, Corea aduce que en ninguna parte del ACP se hace referencia a la prueba misma, a las categorías de "control" identificadas como pertinentes por los Estados Unidos ni al grado de control identificado por los Estados Unidos como suficiente para estimar que una entidad está "controlada". Corea aduce además que la prueba, no basada en el contexto, propugnada por los Estados Unidos se superpondría al fundamento mismo sobre el que los signatarios negociaron sus compromisos ACP -es decir, la enumeración específica de listas de entidades a las que se aplicarían las obligaciones sustantivas del Acuerdo. Corea hace referencia a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.290-4.311.

4.118 **En respuesta, los Estados Unidos reconocen** que la *Convención de Viena* requiere que primero y principalmente se haga una interpretación del texto de los tratados, como consecuencia de lo cual una enumeración explícita de listas de entidades prevalecería sobre cualquier otra cosa. Sin embargo, aducen que la relación entre una entidad enumerada y una entidad no enumerada es un factor legítimo para determinar si determinadas contrataciones están sujetas a la aplicación del ACP.

4.119 Los Estados Unidos aducen además que la noción de "control" sí está contemplada en el ACP vigente. Observan, además que el apartado b) del párrafo 6 del artículo XXIV, aunque no sea aplicable a la presente diferencia, también se apoya en el concepto de "control":

> En caso de que una Parte desee, en ejercicio de su derecho, retirar una entidad del Apéndice I, por haberse eliminado efectivamente el control o la influencia del gobierno sobre ella, dicha Parte lo notificará al Comité… Al examinar la propuesta modificación del Apéndice I y los eventuales arreglos compensatorios consiguientes, se tendrán debidamente en cuenta los efectos de apertura del mercado de la eliminación del control o la influencia del gobierno.

4.120 Los Estados Unidos sostienen que, de hecho, si el Acuerdo no contemplara la noción de "control", no podrían incluirse las entidades no enumeradas que están "vinculadas/conectadas/ afiliadas, etc." a una entidad enumerada (por ejemplo, las sucursales, las organizaciones subsidiarias y otras subdivisiones.[204]

---

[202] Artículos 103, 107 y 108 de la *Ley de Aviación*.

[203] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 19 de noviembre de 1999, donde se cita el párrafo 2 del artículo 104 de la *Ley de Aviación*.

[204] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.121 Los Estados Unidos aducen además que si la noción de control no estuviera contemplada en el ACP, éste quedaría reducido a la inutilidad, en contravención de numerosas decisiones del Órgano de Apelación. Según los Estados Unidos, la interpretación contraria propugnada por Corea implicaría que los miembros del ACP pueden transferir las facultades de contratación de una entidad enumerada a una entidad no enumerada que esté controlada por la entidad enumerada, evitando así en la práctica someterse a las disciplinas del ACP. Los Estados Unidos aducen que en el contexto de la presente diferencia el argumento de Corea permitiría a una entidad incluida, como el MOCT, simplemente designar un nuevo administrador del proyecto para evitar que el proyecto AII estuviera sujeto a las disposiciones del ACP. Según los Estados Unidos, ello sería contrario al objeto y fin del ACP tal como se reflejan en su texto y su contexto, y en ningún caso representaría la intención de los redactores del ACP. Los Estados Unidos aducen que esa interpretación tendría importantes repercusiones negativas en la futura aplicación e interpretación del Acuerdo.[205]

4.122 **En respuesta, Corea aduce** que los Estados Unidos incurren en error cuando aducen que si no existiera una prueba basada en el "control", los signatarios del ACP podrían transferir la facultad de contratación de una entidad enumerada a una entidad no enumerada controlada por la entidad enumerada, evitando así en la práctica someterse a las disciplinas del ACP. Corea reitera que el párrafo 3 del artículo I del ACP de hecho permite la ampliación de la cobertura a los órganos no enumerados cuando las entidades incluidas exigen a esos órganos no enumerados que adjudiquen contratos con arreglo a prescripciones especiales.[206]

4.123 Corea observa, además, que los Estados Unidos sostuvieron anteriormente que el concepto de "arreglos compensatorios" al que se hace referencia en el párrafo 6 del artículo XXIV del ACP ofrecería un remedio en esas circunstancias.[207] Corea se remite a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.26 y 4.560.

ii) Decisiones pertinentes del Órgano de Apelación

4.124 **Los Estados Unidos subrayan** el hecho de que la palabra "control" no esté presente en el texto del ACP no significa que esa prueba no pueda ni deba aplicarse. En apoyo de su argumentación, hacen referencia al asunto *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos* (*Canadá - Productos lácteos*).[208] Los Estados Unidos sostienen que en la decisión sobre el asunto *Canadá - Productos Lácteos*, el Órgano de Apelación aplicó la prueba del control para determinar si una junta provincial de productores de leche era realmente un "gobierno" a los efectos del apartado a) del párrafo 1 del artículo 9 del *Acuerdo sobre la Agricultura*. Los Estados Unidos aducen que no hay referencia alguna al "control" en el apartado a) del párrafo 1 del artículo 9, pese a lo cual el Órgano de Apelación aplicó ese criterio para eludir la ficción creada por la junta provincial y constatar que la junta era realmente un "gobierno". En opinión de los Estados Unidos, el presente asunto es muy parecido.

---

[205] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[206] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[207] *Ibid.*

[208] *Canadá - Productos lácteos*, WT/DS103/AB/R, WT/DS113/R (adoptado el 27 de octubre de 1999).

4.125 Los Estados Unidos afirman además que la decisión del Órgano de Apelación sirve como orientación sobre la determinación de la existencia de "control" en su informe, y hacen referencia a los siguientes extractos de esa decisión:

> "En nuestra opinión, un "organismo público" es una entidad que ejerce poderes que le han sido otorgados por un "gobierno" a fin de llevar a cabo funciones de carácter "público", a saber, "reglamentar", "restringir", "supervisar" o "controlar" la conducta de los ciudadanos. Como ocurre con todas las relaciones de un organismo, un "organismo público" puede disponer de un grado de discrecionalidad en el ejercicio de sus funciones…
>
> El carácter "público" de las funciones de las juntas, así como el ámbito de su control de reglamentación, está avalado por el hecho de que sus mandamientos provinciales y reglamentos pueden invocarse en los tribunales. Por consiguiente, las facultades de las juntas provinciales aumentan debido a la propia maquinaria estatal y éstas disponen de la fuerza pública necesaria para asegurarse que sus funciones de reglamentación y decisiones sean llevadas a cabo. Si bien las juntas tienen un elevado grado de discrecionalidad en el ejercicio de sus facultades, los gobiernos mantienen en último término "bajo su control" las actividades de éstas. Por consiguiente, el Grupo Especial concluyó acertadamente que las juntas provinciales de comercialización son "organismos públicos".[209]

4.126 Los Estados Unidos aducen que en el asunto *Canadá - Productos Lácteos* el Órgano de Apelación confirmó la opinión del Grupo Especial de que el Gobierno del Canadá tenía "en último término bajo su control" a las juntas de comercialización, basándose en dos factores: delegación de poder (es decir, si las juntas de comercialización actuaban en ejercicio de la autoridad que el Gobierno les había otorgado expresamente) y función (es decir, si las juntas de comercialización actuaban en la forma en que el gobierno habría actuado en otro caso).

4.127 Los Estados Unidos afirman que la decisión del Órgano de Apelación respalda la interpretación del párrafo 1 del artículo I por ellos propugnada. Además, los Estados Unidos aducen que en el presente asunto hacen el mismo análisis que el Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Productos lácteos* para determinar si el KAA, el KOACA y la IIAC son subdivisiones del MOCT. Sostienen que han verificado, examinando las leyes de Corea, que las facultades del KAA, el KOACA y la IIAC derivan de las que le han sido explícitamente delegadas como operadores de proyectos por el MOCT, y que esas entidades no pueden traspasar los límites de los poderes delegados. Los Estados Unidos aducen también que su análisis del "control" confirma que el KAA, el KOACA y la IIAC sólo están desempeñando funciones que, de no habérselas delegado, el MOCT desempeñaría por sí mismo.

4.128 **En respuesta, Corea observa** que no hay pruebas que indiquen que las facultades del KAA (y las del KOACA y la IIAC) hayan sido delegadas por el MOCT. Corea aduce que, por el contrario, las facultades del KAA y de sus sucesores derivan de las disposiciones legislativas aprobadas por la Asamblea Nacional.

4.129 Corea observa también que en el asunto *Canadá - Productos lácteos* lo que había que determinar era si las juntas provinciales de comercialización de productos lácteos, compuestas en parte por ciudadanos privados, que ejercían un poder gubernamental, debían considerarse como "gobierno" a los efectos del *Acuerdo sobre la Agricultura*. Corea aduce que esa cuestión es muy distinta de la que plantean el MOCT y el KAA. Según Corea, lo que hay que determinar no es si el

---

[209] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Productos lácteos*, párrafos 97 y 100.

KAA (y el KOACA y la IIAC) son entidades gubernamentales, sino si son entidades gubernamentales a las que cabe aplicar el Acuerdo.

4.130 Corea observa además que los Estados Unidos se refieren a la opinión del Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Productos lácteos* para propugnar que el grado de control presuntamente ejercido por el MOCT sobre el KAA, el KOACA y la IIAC lleva a determinar que esas entidades independientes son el MOCT. A juicio de Corea, lo cierto es que en el asunto *Canadá - Productos lácteos* se establece lo contrario.

f) Repercusiones de una prueba basada en el control en el Anexo 1 de las Partes

i) Amtrak

4.131 **Corea aduce** que si prevaleciera la "prueba del control" propugnada por los Estados Unidos, la decisión expresa de un signatario de no incluir a entidades en sus listas de compromisos no tendría ningún efecto. Para ilustrar su posición, Corea plantea el caso de Amtrak, una entidad creada por el Congreso de los Estados Unidos en 1970 para la explotación del servicio de ferrocarril de pasajeros interurbano de la nación. Amtrak no está incluida en los compromisos de los Estados Unidos. Corea aduce que Amtrak, no obstante, está sujeta al control de la Oficina Ejecutiva del Presidente, que sí es una entidad incluida en el Anexo 1. En apoyo de su argumento, Corea hace las siguientes observaciones.

4.132 En primer lugar, Corea observa que el Consejo de Administración de Amtrak está compuesto por siete miembros con derecho a voto, todos los cuales son designados por la Oficina Ejecutiva del Presidente. Corea afirma que el Secretario de Transportes, principal funcionario de otra entidad incluida en el Anexo 1, el Departamento de Transportes de los Estados Unidos, es uno de los miembros con derecho a voto del Consejo de Administración de Amtrak.

4.133 En segundo lugar, Corea observa que Amtrak está obligada a presentar a la Oficina Ejecutiva del Presidente un informe anual donde se detallen sus operaciones, actividades, ingresos, gastos y logros durante el ejercicio presupuestario anterior. Corea afirma que el Secretario de Transportes está también obligado a preparar un informe anual sobre la contribución de Amtrak a la satisfacción de las necesidades de un sistema equilibrado de transporte en los Estados Unidos. Corea afirma además que ese informe debe incluir recomendaciones sobre ulteriores disposiciones legislativas para regular las actividades de Amtrak.

4.134 En tercer lugar, Corea observa que la Oficina Ejecutiva del Presidente presenta al Congreso de los Estados Unidos, en nombre de Amtrak, un proyecto de presupuesto, y que todas las consignaciones del Congreso tienen por destinatario el Secretario de Transportes y no la propia Amtrak. Corea afirma a ese respecto que las subvenciones federales para la explotación de Amtrak son ingentes, e indica concretamente que desde 1971 el Gobierno de los Estados Unidos ha proporcionado a Amtrak subvenciones federales por un valor total 21.000 millones de dólares EE.UU. Recientemente, la *Ley de Reforma y Responsabilidad de Amtrak* de 1997 autorizó consignaciones superiores a 5.000 millones de dólares EE.UU. en fondos de capital y de explotación sólo para el período 1998-2002.

4.135 Corea afirma además que a pesar de que el KAA, el KOACA y la IIAC son personas jurídicas independientes con arreglo a la legislación coreana, los Estados Unidos utilizaron cada uno de los factores arriba citados en relación con Amtrak - autoridad para designar miembros del consejo de administración, composición del consejo de administración, prescripciones en materia de presentación de informes, supervisión de la adopción de decisiones presupuestarias y fuentes de financiación - para aducir que el KAA, el KOACA y la IIAC están sujetos al control del MOCT, y que debido a ese control deben considerarse entidades incluidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Corea

concluye que de manera análoga, en aplicación de la prueba propugnada por los Estados Unidos, debería considerarse que Amtrak, en virtud del control ejercido por la Oficina Ejecutiva del Presidente y el Departamento de Transportes, es una entidad sujeta a la aplicación del Acuerdo.

4.136 Corea aduce que esa conclusión sería probablemente una fuente de problemas para los Estados Unidos, porque las condiciones que rigen la celebración de contratos por Amtrak incluyen una prescripción explícita de que adquiera exclusivamente "artículos no manufacturados, materiales y suministros extraídos de minas o producidos en los Estados Unidos", y "artículos manufacturados, materiales y suministros manufacturados en los Estados Unidos compuestos en lo esencial de artículos, materiales y suministros extraídos de minas, producidos o manufacturados en los Estados Unidos". Corea aduce asimismo que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos tendría amplias repercusiones de carácter general en los compromisos de los signatarios del ACP.

ii) Comsat

4.137 **Para ilustrar aún más su argumentación, Corea hace referencia** a los efectos de la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos en Comsat, otra entidad no incluida en los compromisos ACP de los Estados Unidos. Corea afirma que de conformidad con la *Ley sobre el Satélite de Comunicaciones* de 1962, el Congreso de los Estados Unidos autorizó a la creación de Comsat con la finalidad de facilitar el establecimiento de un sistema comercial de comunicaciones por satélite. Corea afirma que la *Ley sobre el Satélite de Comunicaciones* de 1962, como la disposición constitutiva de Amtrak, establece que Comsat "no será un organismo o establecimiento del Gobierno de los Estados Unidos".[210]

4.138 Corea afirma que además de la designación de miembros del consejo de administración de Comsat, la Oficina Ejecutiva del Presidente, una entidad incluida en el Anexo 1, supervisa con bastante detalle las actividades de Comsat. Corea observa concretamente que el Presidente "dispondrá lo necesario para el examen contínuo de todas las fases del desarrollo y explotación de un sistema [de comunicaciones por satélite], incluidas las actividades de [Comsat]".[211] Corea observa además que Comsat está también obligada a presentar a la Oficina Ejecutiva del Presidente "anualmente y en cuantas otras ocasiones [dicha Oficina] estime oportuno" un informe amplio y detallado de sus operaciones, actividades y logros".[212]

4.139 Corea afirma además que la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos ("FCC"), otra entidad incluida en el Anexo 1, desempeña varias funciones de supervisión de Comsat. Corea observa que, por ejemplo, la FCC está facultada "para autorizar [a Comsat] a emitir acciones ... o a tomar dinero a préstamo o a asumir cualquier obligación con respecto a los títulos financieros de cualquier otra persona, si se constata que esa emisión, empréstito o asunción de obligaciones son compatibles con la necesidad, la conveniencia y el interés público."[213]

4.140 Corea observa asimismo que la FCC ejerce control sobre las contrataciones de Comsat. Afirma, más concretamente, que la FCC "velará por la competencia efectiva, incluido el recurso a licitaciones competitivas cuando sea oportuno, en los contratos [de Comsat] ... para aparatos, equipos

---

[210] 47 U.S.C. párrafo 731.

[211] 47 U.S.C. párrafo 721 (2) (2).

[212] 47 U.S.C. párrafo 744.

[213] 47 U.S.C. párrafo 721 (c) (8).

y servicios necesarios para ... el sistema de comunicaciones por satélite".[214] La FCC también "aprobará las características técnicas del sistema operacional de comunicaciones por satélite que emplee [Comsat]".[215]

4.141 Corea aduce que si se aplicara la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos, el control ejercido por la Oficina Ejecutiva del Presidente y la FCC convertiría a Comsat en una entidad incluida. Corea afirma que, como en el caso de Amtrak, los factores citados en relación con Comsat - autoridad para designar miembros del consejo de administración, prescripciones en materia de presentación de informes, supervisión y dirección virtual de la adopción de decisiones presupuestarias, y supervisión de los aspectos técnicos y de procedimiento de las contrataciones- fueron invocados concretamente por los Estados Unidos para aducir que el KAA, el KOACA y la IIAC están sujetos al control del MOCT, y que en virtud de ese control deben considerarse entidades incluidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Corea aduce que, en contraste con el control que la FCC ejerce sobre Comsat, el MOCT no exige al KAA, el KOACA ni a la IIAC que adjudiquen contratos con arreglo a prescripciones especiales.

iii) Conclusiones de los ejemplos de Amtrak y Comsat

4.142 **Corea aduce** que los ejemplos de Amtrak y Comsat ponen de manifiesto que si se aceptara la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos se producirían efectos amplios, no deseados e impredecibles sobre las decisiones expresas de los signatarios de no incluir entidades en sus listas de compromisos del Apéndice I.

4.143 Corea observa que en relación con el control ejercido por entidades del Gobierno central sobre Amtrak y Comsat, los Estados Unidos han indicado que "puede considerarse que los vínculos que se mantienen con el Gobierno son exclusivamente los necesarios para velar porque los intereses del público se reflejen en las operaciones de cada corporación".[216] Corea indica además que los Estados Unidos han observado que un argumento poderoso y lógico contra la inclusión de Amtrak y Comsat es que los destinatarios del código son los ministerios del Gobierno [sic] y sus subdivisiones, y no las múltiples organizaciones tangenciales a la función esencial del Gobierno.[217] Corea afirma que está de acuerdo con esa observación, y basándose en los comentarios formulados por los Estados Unidos aduce que la gran ampliación de los compromisos de los signatarios del ACP que resultaría de la imposición de la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos debe considerarse inaceptable.

g) Efectos en el Anexo 3 de la aplicación de la prueba del control

4.144 **Corea observa** que todas las entidades que figuran en el Anexo 3 de Corea están controladas por una entidad incluida en el Anexo 1 en el mismo sentido que el KAA está "controlado" por el MOCT. Corea hace referencia a varios ejemplos que se exponen en los párrafos 4.262 a 4.269 y afirma que en su opinión la mayoría de las entidades incluidas en el Anexo 3 de otros países, cuando no todas, también están controladas por sus respectivas entidades incluidas en el Anexo 1. En apoyo

[214] 47 U.S.C. párrafo 721 (c) (1).

[215] 47 U.S.C. párrafo 721 (c) (6).

[216] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación Nº 332-101 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (MTN Studies, agosto de 1979), página 44.

[217] *Ibid.*

de esa opinión, Corea hace referencia al control que el Ministerio de Transportes del Japón, una entidad incluida en el Anexo 1, ejerce sobre el Organismo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio, una entidad incluida en el Anexo 3. Corea hace referencia al párrafo 4.250, donde este ejemplo se examina más a fondo.

4.145 Corea aduce que si el control convierte a una entidad no incluida en el Anexo 1 en una entidad incluida en ese Anexo, el Anexo 3 se vería muy limitado, cuando no privado de todo contenido. En primer lugar, Corea aduce que aplicando la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos, se considerará que las entidades enumeradas en el Anexo 3 de un Miembro están incluidas en el Anexo 1 en virtud del "control" que ejercen sobre ellas entidades incluidas en el Anexo 1. Corea hace referencia, como ejemplo, al Organismo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio. En segundo lugar, Corea aduce que entidades separadas y distintas, como las empresas Amtrak y Comsat, de los Estados Unidos, están a pesar de todo sujetas al mismo grado de control de entidades incluidas en el Anexo 1 que el que presuntamente ejerce el MOCT sobre el KAA pese a haber sido deliberadamente excluidas del Anexo 3.[218] Corea aduce asimismo que dadas las diferencias en los valores de umbral entre el Anexo 1 y el Anexo 3, ello tendría por efecto una considerable modificación de los compromisos de las Partes en el ACP, resultado que debe evitarse. Corea observa que todos los signatarios del ACP, salvo el Japón, asumieron compromisos con valores de umbral sustancialmente más bajos para las contrataciones de mercancías y servicios realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1 que para las mismas contrataciones realizadas por entidades incluidas en el Anexo 3.

4.146 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el análisis del control no reduciría al Anexo 3 a la inutilidad porque, de conformidad con los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena*, la interpretación del ACP debe basarse primero y principalmente en su texto. Los Estados Unidos sostienen que, por consiguiente, el texto del Anexo 3 prevalecerá siempre sobre cualquier análisis del control. Los Estados Unidos reiteran que la noción de "control" es útil para determinar si entidades no enumeradas deben quedar incluidas en el ámbito de aplicación del ACP porque están "vinculadas/conectadas/afiliadas, etc." a una entidad enumerada. Aducen que esto no amplía en modo alguno las obligaciones de una Parte en el ACP por encima de lo acordado el 15 de abril de 1994, al finalizar las negociaciones y afirman que, de hecho, garantiza la preservación del equilibrio de derechos y obligaciones y el nivel comparable de cobertura mutuamente acordada entre las partes establecidos en el ACP.[219]

h) Párrafo 3 del artículo I

4.147 **Corea aduce** que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos no satisface los requisitos establecidos en el párrafo 3 del artículo I. Más concretamente, aduce que ninguno de los factores a que hacen referencia los Estados Unidos como ejemplos del "control" ejercido por el MOCT sobre el KAA, el KOACA y la IIAC sugiere que el MOCT exija a esas tres entidades que cumplan prescripciones especiales al adjudicar contratos para el proyecto AII.

4.148 Corea aduce además que ha demostrado que el KAA, el KOACA y la IIAC son personas jurídicas separadas con arreglo a la legislación coreana, que cada entidad ha adoptado sus propios reglamentos de contratación, y que en virtud de su condición de persona jurídica, cada entidad está facultada para realizar adquisiciones y celebrar contratos en su propio nombre, y así lo ha hecho.

---

[218] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[219] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.149 Corea reitera también que los Estados Unidos no han presentado prueba alguna que fundamente la conclusión de que el MOCT o cualquier otra entidad incluida en el ámbito de aplicación del Acuerdo haya "exigido" alguna vez al KAA (o al KOACA o a la IIAC) "que adjudique contratos con arreglo a prescripciones especiales". Corea afirma que de hecho ha probado afirmativamente que tales prescripciones no existen.[220]

i) Importancia de las listas de los Anexos

4.150 **Corea aduce** que la prueba del control no puede aceptarse porque si se aplicara no sería necesario enumerar entidades en el Anexo 1 o incluirlas en notas a dicho Anexo para que sus contrataciones estuvieran sujetas al ACP. Por el contrario, en virtud de la prueba propugnada por los Estados Unidos, si una entidad del Gobierno central enumerada en el Anexo 1 de un signatario "conserva el control de los contratos celebrados por" otra entidad, o "conserva en última instancia el control" de las "facultades de contratación", los contratos son celebrados *de facto* por esa entidad del gobierno central. A juicio de Corea, la inclusión "*de facto*" de entidades no enumeradas socavaría totalmente la base sobre la que los signatarios negociaron sus compromisos ACP - la enumeración específica de listas de entidades a las que se aplicarían las obligaciones sustantivas del Acuerdo. Según Corea, esto tendría efectos amplios y no deseados en las decisiones expresas de los signatarios de no incluir entidades en sus listas de compromisos del Apéndice I. Corea hace también referencia a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.31, 4.116 y 4.141.

j) Importancia de la Nota 1 al Anexo 1

4.151 **Corea aduce** que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos no figura en el texto del ACP, y que es la Nota 1 al Anexo 1 de Corea lo que regula concreta y exclusivamente los medios de identificar las "entidades abarcadas" que si bien no están por sí mismas enumeradas en el Anexo 1, se consideran de todos modos comprendidas. En la Nota 1 se indica que las "redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración*", son entidades de esa naturaleza.

k) Importancia de las leyes y prácticas nacionales

4.152 **Corea aduce también** que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos en el presente procedimiento es incompatible con la que los Estados Unidos aplicarían con arreglo a su normativa sobre contrataciones para determinar si una entidad privada que celebra contratos para una entidad del Gobierno central está efectivamente bajo el control de esa entidad del Gobierno central, en calidad de "agente" o "intermediario".

4.153 Corea aduce que incluso cuando una entidad del Gobierno central i) había aprobado la decisión de la entidad privada de celebrar el contrato; ii) era la autoridad encargada de la selección final determinante de la contratación; iii) se convertiría en propietaria del material adquirido; y iv) pagaría por lo contratado con fondos gubernamentales, los tribunales de los Estados Unidos sostuvieron que la entidad contratante privada no estaba lo suficientemente controlada por la entidad del Gobierno central para que existiera jurisdicción sobre alegaciones de prácticas de contratación presuntamente ilícitas por parte de la entidad privada.[221] Corea aduce asimismo que para que existiera

---

[220] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[221] *US West Communications Services Inc. v. United States*, 949 F.2d 622, 629-630 (Fed.Cir. 1991). Véase también *Phoenix Engineering Inc. v. M-K Ferguson of Oak Ridge Co.*, 966 F.2d 1513, 1526 (6th Cir. 1992), *cert*. denied, 507 U.S. 984 (1993).

jurisdicción la entidad contratante privada tendría que haberse identificado contractualmente como "agente" de la entidad del Gobierno central.

4.154 Corea aduce que en aplicación de ese criterio el KAA, el KOACA y la IIAC no podrían considerarse "sustitutos" del MOCT, y por ello entidades abarcadas en virtud de su relación con él. Corea sostiene que los contratos para el AII celebrados por el KAA, el KOACA y la IIAC no están ni muchos menos tan estrechamente vinculados al MOCT como los contratos celebrados por las entidades contratantes privadas de los Estados Unidos lo están con las entidades del Gobierno central de los Estados Unidos en los casos arriba descritos en relación con los factores i) a iv).

4.155 En apoyo de su argumentación, Corea observa que ha demostrado que el KAA, el KOACA y la IIAC, y no el MOCT, son las "autoridades encargadas de la selección final" en lo tocante a los contratos para el AII. Además, el MOCT no financia todos los contratos relacionados con el proyecto de Inchon. Aún más importante, afirma Corea, las disposiciones constitutivas del KAA, el KOACA y la IIAC -como los contratos que regulan la relación entre una entidad contratante privada de los Estados Unidos y una entidad del Gobierno central de los Estados Unidos- establecen expresamente que esas tres entidades son personas jurídicas con arreglo a la legislación coreana.[222] Por todas esas razones, Corea afirma que no son agentes del MOCT ni de ninguna otra entidad del Gobierno central de Corea. Corea concluye que si se aplicara la prueba impuesta por la legislación de los Estados Unidos, el KAA, el KOACA y la IIAC no podrían considerarse entidades abarcadas por interposición del MOCT.

4.156 **En respuesta al argumento de Corea** de que los tribunales de los Estados Unidos han sostenido que no se pueden incoar acciones contra una "entidad del Gobierno central" por "prácticas de contratación ilícitas de una entidad privada" bajo su control, los **Estados Unidos observan** que el argumento de Corea simplemente confirma que el control no guarda relación con la condición jurídica de una entidad. Según los Estados Unidos, por mucho que sea el control, la condición jurídica separada de una entidad no puede obviarse, salvo por razones distintas del control. Por consiguiente, aducen no sólo que la jurisprudencia de los Estados Unidos es irrelevante para la interpretación del ACP, sino también que este caso en concreto ni siquiera respalda la posición de Corea en la presente diferencia. Los Estados Unidos responden también observando que la relación entre una entidad enumerada y una entidad no enumerada es un factor legítimo para determinar si determinadas contrataciones están comprendidas en el ámbito de aplicación del ACP. Según los Estados Unidos, la misma Corea invoca ese factor cuando al referirse a su posición en relación con la Nota 1, observa que la Nota 1 al Anexo 1 de Corea ofrece el único medio para identificar como entidades incluidas en el Anexo 1 a las entidades que, sin estar enumeradas expresamente en dicho Anexo, se consideran de todos modos entidades abarcadas en él en virtud de su relación con las entidades enumeradas en el Anexo 1.

4. Apéndice I, Anexo 1: Nota 1

a) Interpretación de la Nota 1

4.157 **Corea aduce** que la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* consagra normas consuetudinarias de interpretación que deben utilizarse para interpretar la Nota 1 al Anexo 1 de Corea. Corea aduce además que de conformidad con el artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el*

[222] Artículo 3 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículo 3 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; artículo 2 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

Derecho de los Tratados, lo primero que ha de hacerse es determinar el sentido corriente de la Nota 1.[223]

4.158 **Los Estados Unidos aducen** que el principio fundamental del *effet utile* ("principio de efectividad") es aplicable a la interpretación de la Nota 1. Alegan que, de conformidad con ese principio, "el intérprete de un tratado no tiene libertad para adoptar una lectura que haga inútiles o redundantes partes enteras del tratado".[224] Los Estados Unidos aducen además que ese principio debe aplicarse a cualquier interpretación de la Nota 1.

b) Interpretación amplia o restrictiva de la Nota 1 al Anexo 1

4.159 **Los Estados Unidos afirman también** que cabe aducir que la Nota 1 sirve tanto para aclarar que el Anexo 1 abarca todas las posibles categorías de unidades subordinadas de las "entidades del Gobierno central", habida cuenta, especialmente, de la peculiar terminología aplicada por Corea a determinadas unidades subordinadas, como para ampliar el ámbito de aplicación del Anexo 1 de Corea para incluir en él a las entidades que tal vez no sean unidades subordinadas pero pueden considerarse pese a todo "redes de organizaciones subordinadas ["*subordinate linear organizations*"]", "órganos administrativos especiales de carácter local" u "órganos dependientes".

4.160 **Corea, por su parte, aduce** que la Nota 1 al Anexo 1 de Corea regula concreta y exclusivamente los medios de identificar "entidades abarcadas" que aun no estando por sí mismas enumeradas en el Anexo 1 se consideran de todos modos comprendidas. Corea observa a ese respecto que en la Nota 1 se indica que "las redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración*", son entidades de esa naturaleza.

4.161 **En respuesta, los Estados Unidos observan** que el Anexo 1 no puede contener todos los órganos internos de las entidades del Gobierno central regulados por la legislación coreana porque no contiene el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario. Los Estados Unidos aducen que eso es evidente, ya que Corea reconoce que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario es una dependencia interna del MOCT. Sin embargo, el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario no está incluido en el Anexo 1. Los Estados Unidos aducen que, de manera análoga, tampoco la totalidad de la estructura del Gobierno central de Corea puede integrarse en la *Ley de Organización de la Administración*, porque Corea también reconoce que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario no es una "red de organizaciones subordinadas", un "órgano administrativo especial de carácter local" o un "órgano dependiente" del MOCT. Los Estados Unidos sostienen que esas afirmaciones no son mutuamente compatibles.

4.162 Los Estados Unidos aducen asimismo que en la Nota 1 no se pueden definir las "entidades del Gobierno central" dando a esa expresión un significado especial, aplicable únicamente a Corea y por ello distinto del sentido corriente de la expresión "entidad del Gobierno central". En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos observan que no hay en esa disposición indicación alguna,

---

[223] *Estados Unidos - Prohibición de las importaciones de determinados camarones y productos del camarón*, WT/DS58/AB/R (adoptado el 6 de noviembre de 1998), párrafo 114 ("El intérprete de un tratado debe comenzar por centrarse en el texto de la disposición que va a interpretar").

[224] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Productos lácteos*, WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, párrafo 133, e Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Gasolina* (adoptado el 20 de mayor de 1996), WT/DS2/AB/R, e Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Japón- Bebidas alcohólicas* (adoptado el 1º de noviembre de 1996) WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R.

explícita o implícita, de que la Nota 1 tenga por finalidad definir la expresión "entidad del Gobierno central".

4.163 Los Estados Unidos aducen asimismo que el verbo "incluyen" en la Nota 1 evidencia que las entidades abarcadas en el Anexo 1 de Corea engloban algo más que las tres categorías de entidades subordinadas a que se hace referencia en la Nota. Los Estados Unidos aducen que la interpretación de Corea sugiere por tanto que cada una de las Partes en el ACP se ha comprometido a proporcionar a Corea su particular definición de la expresión "entidad del Gobierno central", distinta de la definición de esa expresión que habitualmente utilizan. Los Estados Unidos preguntan si esto fue aceptado por las Comunidades Europeas, Hong Kong, el Japón, Liechtenstein, Noruega y Suiza, y observan que no lo fue por los Estados Unidos. Los Estados Unidos aducen que Corea no ha acudido a medios complementarios de interpretación para respaldar su alegación y sostienen que en la Nota 1 no se define el alcance de la expresión "entidad del Gobierno central".

c) Sentido corriente de la expresión "según establece ["*as prescribed*"] la *Ley de Organización de la Administración*"

i) Condición jurídica de la Ley de Organización de la Administración en el contexto de la Nota 1 al Anexo 1

4.164 **Los Estados Unidos aducen** que el KAA, el KOACA y la IIAC están comprendidos en el Anexo 1 porque son "redes de organizaciones subordinadas" en el sentido de la Nota 1 al Anexo 1 del ACP de Corea.

4.165 En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos sostienen que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" está "*prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea."* [en el texto español, "según establece la *Ley de Organización de la Administración de la República de Corea*"]. Según los Estados Unidos, el sentido corriente del término "*prescribed*" se deduce de la definición de "*prescriptive*", que significa "que da directrices o instrucciones definidas precisas ... que establece normas de uso ...".[225] Los Estados Unidos aducen que, por consiguiente, la *Ley de Organización de la Administración* a que se hace referencia en la Nota 1 se limita a establecer las normas de uso con respecto al término "redes de organización subordinadas".

4.166 Los Estados Unidos aducen que el artículo 1 de la *Ley de Organización de la Administración* confirma la interpretación de que dicha Ley simplemente determina las normas de uso aplicables a la expresión "redes de organizaciones subordinadas", estipulando que su finalidad es proporcionar "directrices para el establecimiento, la organización y el alcance de las funciones de los órganos administrativos nacionales para la ejecución sistemática y eficiente de los asuntos administrativos nacionales".[226] Los Estados Unidos sostienen, además, que en el artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración*, en lugar de definirse las "redes de organizaciones subordinadas", se facilita una lista de "redes de organizaciones subordinadas" en todas las "entidades del Gobierno central". Según los Estados Unidos, la misma Corea reconoce que la Ley no define las "redes de organizaciones subordinadas", y en lugar de ello facilita una lista que "identifica no entidades sino funcionarios en la jerarquía de un ministerio". En el artículo 2 de la Ley se estipula que las redes de organizaciones subordinadas de los órganos administrativos centrales serán Cha-Gwan (Viceministro), Cha-Jang (Administrador Adjunto), Sil-Jang (Director de Oficina), Guk-Jang (Director de Dependencia) o Bu-Jang (Director de Departamento) y Gwa-Jang (Director de División); podrán establecerse bajo el Viceministro o el Administrador Adjunto divisiones no pertenecientes a oficinas, dependencias o

[225] *The New Shorter Oxford English Dictionary* (edición de 1993), página 2339.

[226] Artículo 1 de la *Ley de Organización de la Administración*.

departamentos salvo las prescritas por disposiciones especiales de la presente Ley o cualquier otra ley. Las redes de organizaciones subordinadas encargadas de asuntos de policía nacional dependientes del Ministerio del Interior, sin embargo, serán Bon-Bu-Jang (Comisario Jefe de Policía), Bu-Jang (Director de Departamento) y Gwa-Jang (Director de División); y para las encargadas de asuntos de defensa civil, Bon-Bu-Jang (Jefe del Departamento Central de Defensa Civil), Guk-Jang (Director de Dependencia) y Gwa-Jang (Director de División).[227]

4.167 Los Estados Unidos aducen que la Nota 1 al Anexo 1 del ACP de Corea amplía la cobertura de dicho Anexo incluyendo las "redes de organizaciones subordinadas", una categoría de subdivisiones en Corea. Los Estados Unidos aducen que con arreglo a las reglas de interpretación de la *Convención de Viena*, "redes de organizaciones subordinadas" son prácticamente sinónimos de organizaciones subsidiarias. Por consiguiente, el KAA, el KOACA y la IIAC, como organizaciones subsidiarias del MOCT, son también "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT.

4.168 **En respuesta, Corea aduce** que el sentido corriente de la Nota 1 es que la *Ley de Organización de la Administración* "limita", "restringe", "impone con autoridad", "designa", "dicta" y "dispone" la identificación de las entidades que constituyen redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes. Corea aduce además que la *Ley de Organización de la Administración* no tiene carácter facultativo. Tiene por el contrario, "fuerza dispositiva", y proporciona "directrices o instrucciones definidas precisas" para la identificación de las redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes. El sentido ordinario de las expresiones "redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes" carece de importancia; lo único significativo es lo prescrito por la *Ley de Organización de la Administración*.

4.169 En apoyo de su argumento, Corea observa que el verbo "*prescribe*" significa "limitar, restringir, confinar", o "escribir o establecer como norma o directiva; imponer con autoridad; designar, dictar, disponer".[228] Corea aduce que, de manera análoga, algo que es "*prescriptive*" es algo que "da directrices o instrucciones definidas precisas" o "tiene o implica fuerza dispositiva".[229]

ii) Diferencia entre "prescribe" y "define"

4.170 **Los Estados Unidos aducen** que lo que realmente aduce Corea es que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" está definida en la *Ley de Organización de la Administración.* Sin embargo, según los Estados Unidos, "*prescribe*" y "*define*" no son sinónimos. En apoyo de ese argumento, los Estados Unidos recurren al *New Shorther Oxford English Dictionary* para buscar en él el sentido corriente de "*prescribe*" y "*prescriptive*", del que en ningún caso, según los Estados Unidos, se deduce que "*prescribe*" signifique lo mismo que "*define*". Según los Estados Unidos, el sentido ordinario de "*prescribe*" es "dar instrucciones precisas" y "establecer normas de uso".

4.171 Los Estados Unidos aducen que un examen del texto de la *Ley de Organización de la Administración* pone claramente de manifiesto que la Ley no ofrece una definición de la expresión "redes de organizaciones subordinadas". Los Estados Unidos observan que lo único que hace la Ley es, en palabras de Corea, identificar "funcionarios en la jerarquía de un ministerio".

---

[227] Párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea (con arreglo a la traducción oficial al inglés de la versión presentada por Corea en 1991).

[228] *The New Shorter Oxford Dictionary* (edición de 1993) página 2339.

[229] *Ibid.*

4.172 Los Estados Unidos aducen asimismo que la interpretación textual con arreglo a la cual "*prescribe in*" no es lo mismo que "*defined by*" encuentra respaldo en la Nota 1 al Anexo 2 de Corea, donde se indica que "las entidades administrativas de los gobiernos subcentrales incluyen las organizaciones subordinadas bajo control directo y las oficinas según lo establece la *Ley de Autonomía Local* de la República de Corea". Los Estados Unidos aducen que en forma análoga a lo que ocurre en la Nota 1 al Anexo 1 de Corea, los dos términos utilizados en la Nota 1 al Anexo 2 son "organizaciones subordinadas bajo control directo" y "oficinas". Los Estados Unidos observan que esos términos figuran en los artículos 104 y 105, respectivamente, de la *Ley de Autonomía Local*[230], y añaden que en la *Ley de Autonomía Local*, como en el caso de la *Ley de Organización de la Administración*, tampoco se definen esos dos términos. A juicio de los Estados Unidos, esos términos no son expresiones especiales, y deben, por tanto interpretarse con arreglo a su sentido corriente.

4.173 **En respuesta, Corea afirma** que los Estados Unidos sacan demasiadas conclusiones de la pequeña diferencia entre los verbos "*prescribe*" y "*define*". Corea observa que de hecho las definiciones de esos verbos emplean muchos términos iguales, privando de validez al argumento de que no son sinónimos. Corea observa además que ambas definiciones se refieren al establecimiento de "límites" o "confines", ambas utilizan ampliamente el término "preciso" o "precisamente", y ambas contienen el término "restringir".[231] Corea observa, por último, que la definición de "definir" incluye el verbo "*prescribe*", y la definición de "*prescriptive*" incluye el término "*definitive*".[232]

4.174 En segundo lugar, Corea afirma que el mero hecho de que el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* enumere funcionarios en la jerarquía de un ministerio no significa que en dicha disposición no se defina la expresión "redes de organizaciones subordinadas". Corea aduce que la Ley define la expresión "redes de organizaciones subordinadas", y que esa definición es la del párrafo 3 del artículo 2.

4.175 Corea aduce asimismo que tenía todo el derecho a definir un término en sus compromisos ACP mediante remisión a la legislación nacional. Observa a ese respecto que lo mismo han hecho las Comunidades Europeas, Hong Kong, el Japón, Liechtenstein, Noruega, Suiza y los Estados Unidos, lo cual, según Corea, confirma que se trata de una práctica legítima. Más concretamente, Corea observa que en el contexto del ACP, el Anexo 1 del Apéndice 1 del ACP de los Estados Unidos define ciertas contrataciones del Departamento de Energía exceptuadas mediante remisión a la *Ley de Energía Atómica*. Corea observa además que, de manera análoga, los compromisos que figuran en el Anexo 2 de los Estados Unidos por lo que respecta al estado de Oklahoma también identifican las entidades abarcadas como "los departamentos y organismos estatales sujetos a la *Ley de Adquisiciones de la Administración Central de Oklahoma*".[233]

---

[230] *Ley de Autonomía Local*, Ley Nº 4004.

[231] *The New Shorter Oxford Dictionary* (edición de 1993), páginas 618 y 2339.

[232] *Ibid.*

[233] *Véanse* también la Nota General 11 del Apéndice I del ACP de las Comunidades Europeas (donde con respecto al significado y la identificación de entidades que son ellas mismas autoridades contratantes se hace referencia a la *Ley de Contratación Pública*); la Nota General 2 del Apéndice I del ACP de Hong Kong, China ("los compromisos de Hong Kong respecto de los servicios de telecomunicaciones están supeditados a las condiciones de la licencia de que es titular Hong Kong *Telecommunications International Ltd. ...*"); la Nota 1 al Anexo 1 del Apéndice I del ACP de Japón ("se entiende que las entidades sujetas a la *Ley de Cuentas del Estado* incluyen todos sus departamentos internos, órganos autónomos, organizaciones afiliadas y demás organizaciones y oficinas locales que se mencionan en la *Ley Orgánica del Gobierno Nacional*"); la Nota 1 al Anexo 2 del Apéndice I del ACP de Japón ("las entidades "To", "Do", "Fu", "Ken" y "Shitei-thosi" sujetas a la *Ley de Autonomía Local* incluyen todos sus departamentos internos, organizaciones afiliadas y oficinas locales

4.176 Corea afirma que al proponer y aceptar la incorporación por remisión a las disposiciones de la legislación nacional en cada uno de esos casos, los signatarios del ACP aceptaron el sentido adscrito a un término en particular en la legislación nacional. Corea afirma que lo mismo ocurrió con la aceptación por los signatarios del significado otorgado por Corea a la expresión "entidad del Gobierno central" de modo que incluyera las entidades y sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, "según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea".

---

de todos sus gobernadores o alcaldes, comités y otras organizaciones que se mencionan en la *Ley de Autonomía Local*"); el Título II del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Liechtenstein (con arreglo al cual por entidades incluidas en el Anexo 3 asociadas con la distribución de electricidad se entiende los "poderes públicos o empresas públicas de producción, transporte y distribución de electricidad a las que puede reconocerse el derecho de expropiación de conformidad con la "Gesetz vom 16. Juni 1947 betreffend die "Liechtensteinischen Kraftwerke" (LKWG)"."; Título III del Anexo 3 del Apéndice 1 del ACP de Liechtenstein (define ciertas entidades incluidas en el Anexo 3 en el sector de los servicios de transporte por referencia a Vertrag vom 9. Januar 1978 zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Besorgung der Post-und Fernmeldedienste im Fürstentum Liechtenstein durch die Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafenbetriebe (PTT) "); Número 1 del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Noruega (define las entidades incluidas en el Anexo 3 en el sector de la electricidad como "las entidades públicas que producen, transportan o distribuyen electricidad de conformidad con Lov om bygging og drift av elektriske anlegg (LOV 1969-06-19), Lov om erverv av vannfall, bergverk og annen fast eiendom m.v., Kap. I, jf. kap. V (LOV 19-17-24 16, kap. I), or Vassdragsreguleringsloven (LOV 1917-12-14 17) or Energiloven (LOV 1990-06-29 50"); Número 2 del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Noruega (define las entidades incluidas en el Anexo 3 en el sector del transporte urbano como "las entidades públicas ... que prestan servicios públicos de transporte ... de conformidad con Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunellbane og forstadsbane m.m. (LOV 1993-06-11 100), or Lov om samferdsel (LOV 1976-06-04 63) or Lov om anlegg av taugbaner og løipestrenger (LOV 1912-06-14 1: "); Número 3 del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Noruega (define las entidades incluidas en el Anexo 3 como "las entidades públicas que prestan servicios de aeropuertos de conformidad con Lov om luftfart (LOV 1960-12-16 1)."); Número 4 del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Noruega ("Define las entidades incluidas en el Anexo 3 que prestan servicios portuarios como "las entidades públicas que operan de conformidad con la Havneloven (LOV 1984-06-08 51)"); Número 5 del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Noruega ("Define las entidades incluidas en el Anexo 3 como "entidades públicas que producen o distribuyen agua de conformidad con la Foprskrift om Drikkevann og Vannforsyning (FOR 1951-09-28)."); Nota General 6 del Apéndice I del ACP de Noruega (Indica que por lo que se refiere al Anexo 4, el ACP no será aplicable a "los contratos que sean adjudicados a una entidad que sea un poder adjudicador, en el sentido de la *Ley de Compras del Sector Público*: "Lov om offentlige anskaffelser m.v." (LOV 1998-11-27 116) de conformidad con un derecho exclusivo que goce en virtud de una ley, norma o disposición administrativa en vigor"): Título II del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Suiza (define las entidades incluidas en el Anexo 3 en el sector de la electricidad como Pouvoirs publics ou entreprises publiques de transport et de distribution d'électricité auxquels le droit d'expropriation peut être accordé conformément à la "loi fédérale du 24 juin 1902 concernant les installations électriques à faible et à fort courant" « Pouvoirs publics ou entreprises publiques de production d'électricité conformément à la "loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques" et à la "loi fédérale du 23 décembre 1959 sur l'utilisation pacifique de l'énergie atomique et la protection contre les radiations".); Título III del Anexo 3 del Apéndice I de Suiza (define las entidades incluidas en el Anexo 3 en el sector de los transportes como "Pouvoirs publics ou entreprises publiques exploitant des tramways au sens de l'article 2, 1er alinéa, de la "loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer". "Pouvoirs publics ou entreprises publiques offrant des services de transport public au sens de l'article 4, 1er alinéa, de la "loi fédérale du 29 mars 1950 sur les entreprises de trolleybus". « Entreprise suisse des postes, téléphones et télégraphes (PTT) au sens de l'article 2 de la "loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route". Pouvoirs publics ou entreprises publiques qui, à titre professionnel, effectuent des courses régulières de transport de personnes selon un horaire, au sens de l'article 4 de la "loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route"."); Título IV del Anexo 3 del Apéndice I del ACP de Suiza (Define las entidades incluidas en el Anexo 3 que prestan servicios aeroportuarios como "Pouvoirs publics ou entreprises publiques exploitant des aéroports en vertu d'une concession au sens de l'article 37 de la "loi fédérale du 21 décembre 1948 sur la navigation aérienne").

4.177 Corea aduce finalmente que tiene derecho a definir "redes de organizaciones subordinadas" en la forma en que lo ha hecho en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración*. No hay disposición alguna en el ACP que exija a Corea definir la expresión "redes de organizaciones subordinadas" en una forma determinada en su legislación nacional.

d) Sentido corriente de la expresión "redes de organizaciones subordinadas"

4.178 **Los Estados Unidos aducen** que la interpretación de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea basada en los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena* confirma que al "establecer" los términos "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" y "órganos dependientes", la *Ley de Organización de la Administración* no define esos términos. Por tanto, según los Estados Unidos, es preciso hacer una interpretación basada en el texto. Los Estados Unidos aducen que al hacerlo se observa que "redes de organizaciones subordinadas" es sinónimo de organizaciones subsidiarias.

4.179 Los Estados Unidos aducen que el sentido corriente de "subordinado", según el *New Shorter Oxford English Dictionary*, es "de rango inferior; dependiente de la autoridad o el poder de otro ... dependiente o sometido a un jefe o principio de la misma especie ... sumiso ... de importancia inferior; secundario, menor ...".[234] Los Estados Unidos aducen además que el sentido corriente de "lineal" es, entre otros, "que progresa en una sola dirección por pasos o etapas regulares, secuencial."[235] Por último, los Estados Unidos aducen que el sentido corriente de "organización" es "una estructura, órgano o ente organizado".[236] Los Estados Unidos afirman que, tomado en su conjunto, el término "*subordinate linear organization*" sugiere una organización que está directamente controlada por otra organización, de la que es secundaria y depende, es decir, una organización subsidiaria.

4.180 **En respuesta, Corea aduce** que sugerir que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" es sinónimo de la expresión "organizaciones subsidiarias" o de "órganos subsidiarios o subordinados" no puede aceptarse, dado el sentido corriente de la Nota 1, donde se indica que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" es "según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea". Corea pone también en tela de juicio el uso hecho por los Estados Unidos de los principios de interpretación de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* para determinar el sentido corriente de un término como "organización subsidiaria", que de hecho no figura en el ACP.

4.181 En apoyo de su aseveración de que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" es sinónimo de "organizaciones subsidiarias", **los Estados Unidos observan** que Corea cambió la traducción de "*subordinate linear organization*" por "*subsidiary organs*". Los Estados Unidos citan a Corea: "La nueva traducción, sin embargo, no altera el efecto sustantivo de la Nota 1 al Anexo 1." Los Estados Unidos aducen que al enmendar su traducción al inglés Corea determinó que la expresión inglesa "*subsidiary organs*" no sólo es sinónimo de "*subordinate linear organization*" sino probablemente una forma mejor de expresar lo que se pretendía que esta última expresión significara. Los Estados Unidos hacen también referencia a sus argumentos recogidos en el párrafo 4.435.

4.182 Los Estados Unidos concluyen que el KAA, el KOACA y la IIAC, al ser organizaciones subsidiarias del MOCT, son también "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT y están, por tanto, sujetos a la aplicación del Anexo 1 del ACP.

---

[234] *The New Shorter Oxford English Dictionary* (Edición de 1993), página 3121.

[235] *Ibid.*, página 1596.

[236] *Ibid.*, página 2020.

4.183 **En respuesta, Corea aduce** que el KAA, el KOACA y la IIAC no se convirtieron en entidades abarcadas en el ACP cuando en la traducción al inglés del párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* la expresión "*subordinate linear organization*" se cambió por "*subsidiary organs*". Corea observa a ese respecto que el cambio de traducción de la expresión "*subordinate linear organization*" por "*subsidiary organs*" fue efectuado por el Instituto de Legislación de Corea en virtud de una enmienda de la *Ley de Organización de la Administración* promulgada el 28 de febrero de 1998. Corea observa que la versión en coreano de la expresión no cambió, como tampoco cambiaron las versiones en coreano e inglés de la lista de "*subordinate linear organization*" incluida en el párrafo 3 del artículo 2 de la Ley.

e) Redes de organizaciones subordinadas: ¿funcionarios o entidades?

4.184 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea observa** que en ese país es práctica habitual referirse a una organización por medio de quien la encabeza. Por ejemplo, en lugar de decir que un "Ministerio" en concreto está facultado para tomar determinada medida, Corea observa que diría que quien está facultado es un "Ministro" en concreto.[237] Corea observa además que en la legislación coreana, como se consagra en la *Ley de Organización de la Administración*, la autoridad es delegada por el jefe de un organismo gubernamental a funcionarios específicos en la cadena vertical de mando, que a su vez están autorizados para delegar en otros funcionarios situados en un eslabón más bajo de esa cadena. Corea observa que además del Ministro y el Viceministro, todas las divisiones, oficinas y dependencias están encabezadas por "Directores de División", "Directores de Oficina" o "Directores de Dependencia" que figuran en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* como "redes de organizaciones subordinadas".[238] Corea observa asimismo que toda la legislación plantea la actividad gubernamental en términos de las personas que realizan esa actividad y de la cadena de mando dentro de la cual se toman decisiones relativas a esa actividad. Corea observa, por último, que ese sistema puede ser distinto de los sistemas jurídicos occidentales, pero que no hay en los Acuerdos de la OMC, incluido el ACP, nada que lo prohíba. Corea hace también referencia a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.175, 4.177 y 4.376.

4.185 **En respuesta al argumento de Corea, los Estados Unidos afirman** que la descripción hecha por Corea de la relación entre el jefe de un organismo gubernamental y las redes de organizaciones subordinadas es precisamente lo que se llama "control". Los Estados Unidos aducen que hay control cuando las facultades de una entidad para obrar le han sido delegadas por otra entidad, y cuando esos actos se hacen en nombre de esa otra entidad. Los Estados Unidos observan que ese análisis fue confirmado por el Órgano de Apelación en la reciente diferencia *Canadá - Productos lácteos*.[239] Los Estados Unidos sostienen que el KAA, el KOACA y la IIAC son meros operadores del proyecto AII, cuyas facultades han sido delegadas por el MOCT, y cuyos actos se realizan exclusivamente en nombre del MOCT y en beneficio del MOCT. Los Estados Unidos afirman además que si las "redes de organizaciones subordinadas" actúan también de la misma manera, el KAA, el KOACA y la IIAC son por necesidad "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT.

---

[237] Respuesta de Corea a la pregunta 11 b) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[238] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita la *Ley de Organización de la Administración*.

[239] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Productos Lácteos*, WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R (publicado el 13 de octubre de 1999), párrafos 96-102. Véase también el informe del Grupo Especial sobre el asunto *Canadá - Productos Lácteos*, WT/DS103/R, WT/DS113/R (publicado el 17 de marzo de 1999), párrafo 7.78.

4.186 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre el organigrama del MOCT, Corea observa** que todos los "órganos" u "organizaciones" incluidos en el organigrama figuran en la *Ley de Organización de la Administración*. Las "divisiones, oficinas y dependencias" enumeradas están, según Corea, incluidas en el ámbito de aplicación del ACP porque al estar encabezadas por "directores de división", "directores de oficina" o "directores de dependencia" que figuran en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* como "redes de organizaciones subordinadas" y, están comprendidas en virtud de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea. Las otras organizaciones enumeradas en la página 2 del organigrama son los "órganos administrativos especiales de carácter local" y los "órganos dependientes" establecidos por la *Ley de Organización de la Administración*.[240]

4.187 **Los Estados Unidos aducen** que el argumento de Corea de que las divisiones, oficinas y dependencias del MOCT están comprendidas en el Anexo 1 del ACP porque son "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT está viciado. Los Estados Unidos observan que las divisiones, oficinas y dependencias del MOCT ya están incluidas en el Anexo 1 del ACP porque están "vinculadas/conectadas/afiliadas, etc. al MOCT". Según los Estados Unidos, el que ahora Corea interpretase que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" englobaba esas entidades privaría de todo contenido a la expresión, porque ésta sólo abarcaría entidades que ya estaban comprendidas. Según los Estados Unidos, esa interpretación es contraria al "principio de efectividad".[241]

4.188 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea observa también** que la referencia a personas en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* no es una referencia a esas personas como personas físicas, sino como funcionarios a cargo de una oficina o dependencia en la cadena de mando de un organismo gubernamental.[242] Además, en respuesta a una pregunta de los Estados Unidos, Corea afirma que en la terminología utilizada por Corea, toda referencia a un "funcionario" dentro de la jerarquía es una referencia al cargo y a la oficina misma.[243] Corea observa que los funcionarios enumerados como "redes de organizaciones subordinadas" en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* son los facultados para actuar en nombre de jefe del organismo gubernamental de que se trata. Corea afirma también que las "redes de organizaciones subordinadas" no son las "organizaciones" dependientes de una persona enumerada, sino más bien los cargos de los funcionarios responsables de la división o la dependencia. Por consiguiente, Corea sugiere que para interpretar la expresión "redes de organizaciones subordinadas" se tenga en cuenta la unidad orgánica (ministerio, dependencia, división, etc.) que el cargo representa.[244] Corea aduce también que la estructura del párrafo 3 del artículo 2 no significa que el Anexo 1 sólo abarque las contrataciones efectuadas personalmente por un funcionario enumerado en dicha disposición. Lo que se considera comprendido es la totalidad de

---

[240] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[241] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se citan el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Productos lácteos* (publicado el 13 de octubre de 1999), WT/DS103/AB/R, WT/DS113/AB/R, párrafo 133, el Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Gasolina* (adoptado el 20 de mayo de 1996), WT/DS2/AB/R, página 23, y el Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas* (adoptado el 1º de noviembre de 1996), WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, página 12 de la versión inglesa.

[242] Respuesta de Corea a la pregunta 11 b) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[243] Respuesta de Corea a la pregunta 3 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[244] Respuesta de Corea a la pregunta 11 b) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

la oficina encomendada a ese funcionario. Por último, Corea observa que no todas las entidades del Gobierno central tienen necesariamente todas las redes de organización subordinadas establecidas en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración*.[245]

4.189 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que las unidades orgánicas que representan los cargos a que se hace referencia en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* son simplemente sucursales de "entidades del Gobierno central", y ya están comprendidas con arreglo al sentido corriente de la expresión "entidad del Gobierno central".

f) ¿Son el KAA, el KOACA y la IIAC "redes de organizaciones subordinadas"?

4.190 **En respuesta al argumento de los Estados Unidos**, consignado en el párrafo 4.164, de que el KAA, el KOACA y la IIAC son "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT en virtud de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea, **Corea observa** que en el párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* no se identifica al KAA, el KOACA y la IIAC como "redes de organizaciones subordinadas" (o, en la nueva traducción, "órganos subsidiarios"). En la Nota 1 al Anexo 1 de Corea se establece que dicho Anexo incluye las "redes de organizaciones subordinadas ... según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea". Corea observa además que tanto en su actual forma como en la forma en que existía durante las negociaciones que desembocaron en la presentación por Corea de su lista para la oferta final a efectos de adhesión al ACP, el párrafo 3 del artículo 2 no identifica entidades sino funcionarios en la jerarquía de un ministerio.

4.191 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que no es lógico que Corea alegue que el KAA, el KOACA y la IIAC no están identificados como "redes de organizaciones subordinadas", habida cuenta de la estructura de la *Ley de Organización de la Administración* y de la información que en ella figura. Concretamente, los Estados Unidos observan que en la *Ley de Organización de la Administración* no se identifica a las entidades como "redes de organizaciones subordinadas", sino sólo como "funcionarios en la jerarquía de un ministerio". Los Estados Unidos observan además que en la *Ley de Organización de la Administración* no se da específicamente a ninguna entidad la denominación de "órgano administrativo local de carácter especial" o de "órgano dependiente".

g) ¿Es el NADG una de las "redes de organizaciones subordinadas"?

4.192 **En respuesta a una pregunta de los Estados Unidos, Corea afirma** que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario se estableció en el marco del Ministerio de Transportes. Corea afirma además que su personal procedía de varias redes de organizaciones subordinadas, con arreglo a la definición de la *Ley de Organización de la Administración*, dentro del Ministerio. Corea observa que el NADG no es una persona jurídica separada, sino más bien un grupo especial dentro del Ministerio. Corea concluye que el NADG no es una de las "redes de organizaciones subordinadas" que se definen en el párrafo 3 del artículo 2 de la Ley.[246]

h) Sentido corriente de la expresión "órganos administrativos especiales de carácter local"

4.193 **Corea se refiere** a las entidades identificadas como "órganos administrativos especiales de carácter local" del MOCT, que en virtud de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea se consideran entidades abarcadas. Corea afirma que entre los órganos administrativos especiales de carácter local del MOCT se encuentran sus dos oficinas de aviación regionales, la Oficina de Aviación Regional de Seúl y la

[245] Respuesta de Corea a la pregunta 6 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[246] Respuesta de Corea a la pregunta 7 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

Oficina de Aviación Regional de Pusan.[247] Observa que esas oficinas de aviación regionales celebran contratos para los aeropuertos que existen en sus regiones. Corea observa asimismo que salvo disposición expresa de una ley especial, como las normas para la construcción del AII[248], esas oficinas están a cargo de la construcción y el mantenimiento de los aeropuertos de Corea, incluidos los de Yangyang, Jeosoo, Muan, Daegu, Pohang, Yecheoon y Uljin.

4.194 **Los Estados Unidos aducen** que cabe deducir que Corea se apoya en el sentido corriente de la expresión "órgano administrativo especial de carácter local", por lo que ésta no es un término especial. Los Estados Unidos señalan que para definir la expresión "órganos administrativos especiales de carácter local", Corea acude a su sentido corriente, al afirmar "como la expresión sugiere, los órganos administrativos especiales de carácter local desempeñan funciones regionales". Al hacerlo, según los Estados Unidos, Corea confirma en lo fundamental que la Nota 1 no requiere que las "redes de organizaciones subordinadas", los "órganos administrativos especiales de carácter local" o los "órganos dependientes" estén definidos por la *Ley de Organización de la Administración.* Los Estados Unidos afirman además que, de hecho, las expresiones "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" y "órganos dependientes" sólo son utilizadas por Corea como categorías de las unidades subordinadas de sus "entidades del Gobierno central". Sin embargo, los Estados Unidos, al no tratarse de términos especiales y no estar definidas en la *Ley de Organización de la Administración*, deben entenderse con arreglo a su sentido corriente. Además, los Estados Unidos afirman que la *Ley de Organización de la Administración* no identifica a la Oficina de Aviación Regional de Seúl y la Oficina de Aviación Regional de Pusan como "órganos administrativos especiales de carácter local".

4.195 **Corea aduce** que las expresiones "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" y "órganos dependientes" son de hecho "términos especiales" que sólo se utilizan en la *Ley de Organización de la Administración*.

4.196 En respuesta a una pregunta de los Estados Unidos en la que se solicitaba a Corea que conciliara su aseveración de que la Oficina de Aviación Regional de Seúl y la Oficina de Aviación Regional de Pusan son órganos administrativos especiales de carácter local aunque no estén identificados en la *Ley de Organización de la Administración* con su aseveración de que la Nota 1 al Anexo 1 de Corea es el único medio de identificar a esas entidades como entidades incluidas en el Anexo 1, Corea argumenta en la forma siguiente: en primer lugar, el párrafo 1 del artículo I del ACP limita la cobertura a las "entidades". Corea afirma que una de las "entidades" abarcadas por los compromisos de Corea es el MOCT, que es una entidad del Gobierno central en el sentido del Anexo 1 del Apéndice I de la Lista ACP de Corea. Corea afirma además que la Oficina de Aviación Regional de Seúl y la Oficina de Aviación Regional de Pusan, que desempeñan las funciones del MOCT en sus respectivas regiones, son órganos administrativos especiales de carácter local del MOCT. Corea afirma que, en contraste, por ejemplo, con el KAA, el KOACA y la IIAC, no son entidades jurídicas separadas por derecho propio. Según Corea, el MOCT ha decidido que sus funciones en materia de aviación en esas regiones se desempeñarán más eficientemente por intermedio de esas oficinas regionales, tal como se establece en el párrafo 2 del artículo 3 de la *Ley*

---

[247] Corea afirma que, como la expresión sugiere, los órganos administrativos especiales de carácter local tienen funciones regionales. El MOCT mantiene otros órganos administrativos especiales de carácter local, entre ellos cinco oficinas nacionales de ordenación del territorio (Seúl, Wonju, Taejon, Iksan y Pusan) y cinco oficinas de control de inundaciones fluviales (Río Han, Río Nakdong, Río Keum, Río Sumjin y Río Yeongsan).

[248] Véanse, por ejemplo, la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, el artículo 7(5-2) de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, el artículo 7 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, o el artículo 10 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

de Organización de la Administración. Corea concluye que cualquier órgano identificado como órgano administrativo especial de carácter local de conformidad con el párrafo 2 del artículo 3 de la *Ley de Organización de la Administración* es una entidad abarcada en el Anexo 1 en virtud de la Nota 1.[249]

5. Respuestas a la pregunta del Grupo Especial sobre el KAA

a) Argumentos de los Estados Unidos

4.197 El Grupo Especial pidió a ambas partes que explicaran por qué razón el KAA debía o no debía ser considerado como "vinculado/conectado/afiliado, etc." al MOCT, y por ello como entidad abarcada a los efectos del ACP.[250]

4.198 **En respuesta a la pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aducen** que debe considerarse que el KAA está "vinculado/conectado/afiliado, etc." al MOCT debido a sus amplias vinculaciones con ese Ministerio y a la autoridad y el control del MOCT sobre el KAA.[251]

4.199 En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos observan que el KAA, denominado oficialmente "Comité de Gestión del Aeropuerto Internacional" fue creado en 1979 "en el marco del Ministerio de Construcción y Transportes ... para aportar eficiencia a la gestión del Aeropuerto Internacional ...".[252]

4.200 Los Estados Unidos hacen referencia a la composición del KAA y a los proyectos encomendados al KAA.[253] Observan que el KAA puede "establecer una sucursal,"[254] "prestar o subarrendar cualesquiera bienes aportados o arrendados,"[255] "percibir rentas o cargas por uso a quienes usen o aprovechen instalaciones aeroportuarias gestionadas y explotadas por él,"[256] "tomar dinero a préstamo,"[257] "hacer que los beneficiarios de sus proyectos sufraguen gastos necesarios para los proyectos,"[258] y "enajenar bienes importantes,"[259] pero sólo con la aprobación del MOCT.[260]

---

[249] Respuesta de Corea a la pregunta 1 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[250] Pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 15 de noviembre de 1999.

[251] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[252] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 1 de la *Ley de Gestión del Aeropuerto Internacional*, Decreto Presidencial 9549.

[253] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[254] Artículo 5 de la *Ley de Gestión del Aeropuerto Internacional*.

[255] *Ibid*., artículo 17.

[256] *Ibid*., artículo 18.

[257] *Ibid*., artículo 23.

[258] *Ibid*., artículo 24.

[259] *Ibid*., artículo 26.

4.201 Los Estados Unidos observan también que el KAA está obligado a[261]:

> preparar un plan y presupuesto de actividades para cada ejercicio económico anual ... y presentarlos al Ministro de Construcción y Transportes para obtener su aprobación. Esto es igualmente aplicable si desean modificarlos ...[262]
>
> [ ] preparar un estado de cuentas sobre ingresos y gastos para cada ejercicio económico anual ... y presentarlo al Ministro de Construcción y Transportes tras someterlo a una auditoría realizada por un contador público titulado designado por el Ministro de Construcción y Transportes ...[263]
>
> [ ] regular la organización, contabilidad, asuntos personales, remuneraciones, etc., y obtener la aprobación del Ministro de Construcción y Transportes. Lo mismo será aplicable si [el KAA] desea modificar esas normas.[264]

4.202 Los Estados Unidos hacen referencia al artículo 28 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, donde se establece que:

> El Ministro de Construcción y Transportes dirigirá y controlará [al KAA], y si se considera necesario podrá disponer que [el KAA] presente informes sobre los asuntos relativos a sus funciones, contabilidad y bienes, o disponer que un funcionario público bajo su control inspeccione los libros, los documentos, las instalaciones y otros efectos [del KAA].[265]

4.203 Los Estados Unidos observan que la Dependencia de Aviación Civil del MOCT "orienta y supervisa" al KAA[266], que el KAA figura en el sitio Web del MOCT como "organización subsidiaria" del MOCT[267], y que durante el período de tiempo en el que el KAA presuntamente tenía facultades de contratación para el proyecto AII, los contratos relacionados con el proyecto se anunciaron como contratos del MOCT.[268] Los Estados Unidos sostienen que, además, durante el período en que el

---

[260] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[261] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[262] Artículo 20 de la *Ley de Gestión del Aeropuerto Internacional*.

[263] *Ibid.*, artículo 20.

[264] *Ibid.*, artículo 22.

[265] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[266] Véase Duties of Civil Aviation Bureau, en el documento del MOCT, publicado en el sitio Web http://www.moct.go.kr/mcte/mct_about/aboutml/mcthpg_air.htm

[267] Véase la Lista de Organizaciones Subsidiarias del MOCT en el sitio Web del MOCT, http://www.moct.go.kr/ourse/e-o023.html. También se hace referencia al sitio Web del MOCT en los párrafos 4.432 y siguientes.

[268] Véase, por ejemplo, el *Anuncio del Departamento de Transportes 1993-33*, del MOCT, para un contrato relativo a una conexión por ferrocarril desde el Aeropuerto de Inchon.

KAA participó en el proyecto AII, el MOCT conservó la autoridad última y el control sobre el proyecto. Según los Estados Unidos, esto también confirma que el KAA está "vinculado/conectado/ afiliado, etc." al MOCT. Los Estados Unidos observan que durante el período en que el KAA participó en el proyecto AII, el MOCT conservó la jurisdicción "sobre los asuntos relacionados con el transporte terrestre, aéreo y marítimo y el turismo"[269], de conformidad con la *Ley de Organización de la Administración de la República de Corea*, y que competía al MOCT, entre otras cosas "designar" y "anunciar públicamente" el proyecto de construcción del Aeropuerto de Inchon[270], "designar un área necesaria para la ejecución del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto como área del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto"[271] y "elaborar un plan maestro relacionado con la construcción del nuevo aeropuerto".[272] Los Estados Unidos observan que el "plan maestro" debe incluir las siguientes cuestiones: Dirección general de la construcción; esquema del plan de construcción; período de construcción; plan de financiación; y cualquier otra cosa que el Ministro de Construcción y Transportes considere necesaria.[273] Los Estados Unidos observan también que el MOCT podía "cambiar el plan maestro formulado de conformidad con las disposiciones [de la *Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl,* y] introducir alteraciones en él".[274]

4.204 Los Estados Unidos sostienen que en la *Ley de Aviación* de Corea se confirma que:

> Llevará a cabo los proyectos de desarrollo aeroportuario el Ministro de Construcción y Transporte … Toda persona que no sea el Ministro de Construcción y Transporte y que desee ejecutar proyectos de desarrollo aeroportuario deberá obtener el permiso del Ministro de Construcción y Transporte ...[275]

4.205 Los Estados Unidos aducen que el MOCT es en última instancia el organismo encargado de la ejecución del proyecto AII.[276] El KAA era simplemente un operador de proyectos, designado y utilizado por el MOCT para la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon.[277]

---

[269] Artículo 40 de la *Ley de Organización de la Administración*. La versión más reciente de la *Ley de Organización de la Administración* establece, en el artículo 42, que:

> El Ministro de Construcción y Transportes se hará cargo de los asuntos relativos al establecimiento y ajuste de planes globales de construcción en el territorio nacional, la conservación, utilización y desarrollo del territorio nacional y los recursos hídricos, la construcción de ciudades, carreteras y viviendas, costas, ríos, recuperación de tierras, transporte terrestre y servicios aéreos.

[270] Artículo 2 (1) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[271] *Ibid*., artículo 3 (1).

[272] *Ibid*., artículo 4 (1).

[273] *Ibid*., artículo 4 (2).

[274] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 4-2 (1) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[275] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 94 de la *Ley de Aviación*.

[276] Véanse los artículos 94 y 2 (8) de la *Ley de Aviación*.

[277] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se hace referencia, por ejemplo, a los artículos 95, 96, 103 y 104 de la *Ley de Aviación*. Los

4.206 Los Estados Unidos observan también que la Comisión de Deliberación sobre la Construcción del Nuevo Aeropuerto, dependiente del MOCT, se estableció:

> Para deliberar sobre cuestiones importantes relacionadas con técnicas de construcción, tecnología de construcción e impacto del tráfico, etc., del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto ...[278]
>
> [La Comisión] estará compuesta por miembros, incluido el Presidente, en número no superior a 100 personas, que serán designados o nombrados por el Ministro de Construcción y Transportes entre personas incluidas en uno de los siguientes apartados:
>
> 1. Funcionarios públicos de grado cuatro o superior que prestan servicios en un órgano administrativo local o central o en un gobierno local en relación con el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto;
>
> 2. Miembros de los consejos de administración de entidades públicas o instituciones de investigación; y
>
> 3. Personas de capacidad y experiencia profesional en materia aeroportuaria, construcción, ingeniería civil, lucha contra incendios y protección del medio ambiente, etc., en la forma que determine el Ministro de Construcción y Transportes.[279]

4.207 Según los Estados Unidos, muchos de los documentos probatorios presentados por Corea corroboran el argumento de los Estados Unidos de que el KAA, el KOACA y la IIAC, con independencia de su condición de organizaciones subsidiarias del MOCT, están incluidos en el ámbito de aplicación del ACP porque los contratos que celebran son, de hecho, contratos celebrados por el MOCT. Los Estados Unidos observan que el MOCT no sólo controla los contratos celebrados por el KAA, el KOACA y la IIAC, sino que también los financia, es propietario de sus adquisiciones y se beneficia de ellas.

4.208 Los Estados Unidos hacen también referencia al *Reglamento del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario*, en cuyo artículo 5 se establece que "el jefe de la Oficina de Aviación asumirá la autoridad superior para supervisar y controlar la construcción y explotación del Nuevo Aeropuerto Internacional".[280] Los Estados Unidos observan que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del MOCT, conservó las siguientes funciones: establecimiento y coordinación de planes básicos para el aeropuerto; cuestiones presupuestarias y financieras relacionadas con el aeropuerto; investigación y desarrollo de "sistemas y reglamentos" relativos al aeropuerto; planificación, diseño y supervisión "del trabajo efectivo en las instalaciones de ingeniería civil [del aeropuerto], la preparación del emplazamiento, las instalaciones de apoyo a la construcción y las instalaciones de transporte y acceso"; análisis y control de "todos los procesos de trabajo [del aeropuerto]";

Estados Unidos sostienen que éstas y otras disposiciones confirman el carácter subordinado de los operadores de proyectos.

[278] Artículo 7-3 (1) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[279] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el artículo 7-3 (3) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.

[280] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

planificación, diseño y supervisión "del trabajo efectivo en las instalaciones estructurales, mecánicas, de comunicaciones, electrónicas y de energía eléctrica [del aeropuerto]; supervisión de las actividades de "la Comisión de Deliberación sobre la Construcción del Nuevo Aeropuerto"; y establecimiento de "planes financieros para el reembolso de la deuda contraída para la construcción [del aeropuerto] y la obtención ... de fondos para la explotación" del aeropuerto.

4.209 Los Estados Unidos observan que en una guía comercial de Corea se citaba al MOCT como entidad que controla el proyecto AII[281], que el KAA utilizó la Oficina de Compras y sus reglamentos a efectos de contratación en la misma forma en que lo habría hecho el MOCT, y que los empleados del KAA eran tratados, en determinadas circunstancias, como "funcionarios públicos".[282]

4.210 **En respuesta a este argumento, Corea afirma** que no hay prueba alguna que sugiera siquiera remotamente que el KAA haya, como aducen los Estados Unidos, "utilizado la Oficina de Compras y sus reglamentos a efectos de contratación en la misma forma en que lo habría hecho el MOCT".[283] Corea afirma que las contrataciones para las que el KAA solicitó ayuda de la Oficina de Compras a que hacían referencia los Estados Unidos no eran para el AII -en el que se centra exclusivamente el mandato del Grupo Especial en el presente asunto. En cualquier caso, Corea observa que en el Anexo 1 de Corea solamente se incluyen las adquisiciones de la Oficina de Compras "en favor de las entidades incluidas en la presente lista". Corea observa además que el KAA no está enumerado en el Anexo 1.[284]

4.211 Corea aduce que realmente no puede considerarse que una publicación del Servicio de Comercio Exterior de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, elaborada en colaboración con una asociación mercantil coreana (la Asociación de Agentes de Comercio Exterior) puede someter al Gobierno de Corea a obligaciones ACP, y que lo mismo cabe decir de la sugerencia de los Estados Unidos de que esa publicación conjunta del sector privado y los Estados Unidos demuestra el papel del MOCT "como la entidad que controla el proyecto AII".[285]

4.212 **Los Estados Unidos concluyen** que el KAA, al estar "vinculado/conectado/afiliado, etc." al MOCT, debe considerarse una entidad comprendida en el ámbito de aplicación del ACP porque:

1) El Anexo 1 del ACP, que incluye al MOCT como "entidad del Gobierno central", abarca también las subdivisiones del MOCT. El KAA es una subdivisión del MOCT porque está "vinculado/conectado/ afiliado, etc." al MOCT.

---

[281] *American Business in Korea: Guide & Directory* 1992-93, página 126. Esta guía fue publicada por la Asociación de Agentes de Comercio Exterior de Corea, una asociación mercantil coreana, en conjunción con el Servicio de Comercio Exterior de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl. Los Estados Unidos observan que el Aeropuerto Internacional de Inchon recibe también el nombre de proyecto "Youngjong-do", ya que se está construyendo en la Isla de Youngjong, cerca de Inchon.

[282] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999. En el párrafo 4.420 se recogen otros argumentos relacionados con publicaciones que a juicio de los Estados Unidos prueban el control del MOCT sobre el proyecto AII.

[283] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22.

[284] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[285] *Ibid.*

2) El párrafo 1 del artículo I del ACP, donde se establece que el Acuerdo "es aplicable a todas las leyes, reglamentos, procedimientos o prácticas relativos a los contratos que celebran las entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo", es aplicable al KAA porque cualquier contrato que celebre el KAA, en tanto que entidad "vinculada/conectada/afiliada, etc." al MOCT, es de hecho un contrato celebrado por el MOCT.

3) La Nota 1 al Anexo 1 del ACP de Corea, donde se indica que las "entidades del Gobierno central" citadas "incluyen sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea", también es aplicable al KAA porque el KAA -como entidad "vinculada/conectada/ afiliada, etc." al MOCT- es una de las "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT.[286]

4.213 Los Estados Unidos aducen que el KAA es una entidad abarcada en virtud del Anexo 1 del ACP de Corea, donde se enumera al MOCT como "entidad del Gobierno central" comprendida; la Nota 1 al Anexo 1 del ACP de Corea, donde se indica que también están comprendidas las "redes de organizaciones subordinadas" del MOCT; y el párrafo 1 del artículo I del ACP. Los Estados Unidos aducen además que al ser el KAA una entidad abarcada, es un hecho que cualquier contrato celebrado por el KAA dentro del ámbito de aplicación del ACP (es decir, por encima de los valores de umbral establecidos en el Acuerdo y no sujeto a ninguna de las excepciones enumeradas en el texto del Acuerdo) está de hecho comprendido. Ello incluye los contratos relacionados con los otros aeropuertos regionales a cargo del KAA.[287]

4.214 Los Estados Unidos observan que el KAA participó en el proyecto de desarrollo del aeropuerto AII desde 1992 hasta la creación del KOACA, en 1994. Sostienen que aparentemente esa fue la única "construcción de un nuevo aeropuerto" en la que el KAA participó. En lo tocante a los contratos celebrados para esta "construcción del nuevo aeropuerto", los Estados Unidos sostienen que esperaban que el KAA estuviera comprendido, habida cuenta de la pregunta que en mayo de 1991[288] formularon a Corea. Los Estados Unidos observan también, con respecto a otros trabajos del KAA, que según Corea "tradicionalmente se han limitado a la gestión y el mantenimiento de los aeropuertos de Corea [existentes]", que la pregunta formulada en mayo de 1991 no se centraba en esos contratos. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que de todos modos están incluidos en el ámbito de aplicación del ACP al estar incluido el KAA como subdivisión del MOCT.

4.215 **En respuesta, Corea aduce** que la pregunta formulada por los Estados Unidos en mayo de 1991 no se refería a cualquier contratación genérica para un aeropuerto. Corea observa que el texto de la pregunta de los Estados Unidos era el siguiente:

> "¿Qué relación existe entre el Grupo de Desarrollo Aeroportuario y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las adquisiciones efectuadas por el Grupo de Desarrollo

---

[286] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[287] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[288] La pregunta formulada por los Estados Unidos en mayo de 1991 se examina más adelante, en los párrafos 4.328 y siguientes.

Aeroportuario? Sírvanse identificar todos los ministerios que estarán a cargo de la adquisición de bienes y la contratación de servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto."

4.216 Corea afirma que interpretó razonablemente esa pregunta en el sentido de que los Estados Unidos se interesaban por el NADG -el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario.[289] Corea afirma que, por consiguiente, su respuesta se refería al NADG y a su relación con el MOCT, y con la Oficina de Compras, como entidad que en principio estaría a cargo de la celebración de contratos para el AII en virtud de lo establecido en la *Ley del Fondo de Contratación Pública*, si a la sazón hubieran existido contratos para la construcción del AII. Corea afirma que estimó, razonablemente, que los Estados Unidos no formulaban una pregunta sobre contratos para aeropuertos en general.

4.217 **Los Estados Unidos aducen también** que la cobertura de los contratos resultantes de la gestión y el mantenimiento de los aeropuertos regionales de Corea por el KAA es similar a la cobertura de los contratos celebrados por las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, que están comprendidas en las obligaciones ACP de Corea. Los Estados Unidos sostienen que esas oficinas regionales celebran contratos para la construcción de determinados aeropuertos distintos del AII. Además, también celebran contratos para el mantenimiento de esos aeropuertos. Los Estados Unidos aducen que con independencia de que los contratos celebrados por las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan se refieran a la construcción o al mantenimiento de esos aeropuertos, esos contratos están incluidos en el ámbito de aplicación del ACP porque las citadas oficinas, como subdivisiones del MOCT, están comprendidas en el ámbito de aplicación del ACP.[290]

4.218 Los Estados Unidos observan que no han encontrado ninguna documentación adicional que demuestre que se preveía la inclusión del KAA en lo tocante a "la gestión y el mantenimiento" de esos otros aeropuertos regionales. Sin embargo, observan que no es raro que un país ofrezca "beneficios ACP" que "no había previsto" al quedar abarcada una entidad que originalmente sólo lo estaba para fines concretos pero que después participa en contratos para otros proyectos o sectores que no se excluyeron explícitamente de la aplicación del ACP.[291]

4.219 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial relacionada con la evaluación de la oferta de adhesión de Corea por los Estados Unidos, los Estados Unidos observan que a lo largo del proceso de adhesión al ACP analizaron las ofertas de países que deseaban adherirse al Acuerdo a medida que se presentaban, pero que no suelen preparar "estudios" formales. Con respecto a la estimación del valor de la oferta de adhesión de Corea, los Estados Unidos observan que el posible valor monetario de la oferta de adhesión al ACP de un país no es a menudo tan importante para los Estados Unidos como la calidad del conjunto global (incluida la cobertura de entidades clave y de proyectos/sectores de interés). Los Estados Unidos reconocen que el mercado de contratación de los Estados Unidos es sustancialmente mayor que el de la mayoría de sus interlocutores comerciales, y que es improbable que el valor monetario de las oportunidades ofrecidas por un país en proceso de adhesión equivalga al valor monetario de las oportunidades ofrecidas por los Estados Unidos. Por consiguiente, observan que su aceptación de la oferta de adhesión de otro país en su conjunto se basa a menudo en la medida en que dicha oferta incluya la cobertura de campos de especial interés para los proveedores de bienes y servicios de los Estados Unidos, es decir, la cobertura de entidades, proyectos y sectores de interés

[289] En el párrafo 4.343 se examina con más detalle la forma en que Corea interpreta la pregunta formulada por los Estados Unidos en mayo de 1991.

[290] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[291] *Ibid.*

.

clave para los Estados Unidos. Los Estados Unidos aducen que el aeropuerto estaba comprendido en esas prioridades.[292]

b) Argumentos de Corea

4.220 **En respuesta a la pregunta del Grupo Especial que figura en el párrafo 4.197 *supra*, Corea, por su parte, aduce** que no debe considerarse que el KAA está "'vinculado/conectado/ afiliado', etc. al MOCT" a los efectos de determinar su inclusión en el ámbito de aplicación del ACP, por las siguientes razones.[293]

4.221 En primer lugar, Corea afirma que la Nota 1 a su Anexo 1 regula la determinación de las entidades no enumeradas que están comprendidas en virtud de su relación con entidades enumeradas en el Anexo 1. Corea afirma, concretamente, que la Nota 1 hace referencia a la *Ley de Organización de la Administración de la República de Corea*, donde se "establecen" las entidades que, como "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" u "órganos dependientes" se consideran incluidas a pesar de no estar enumeradas en el Anexo 1.[294]

4.222 Corea observa que la Nota 1, al incorporar entidades por remisión a la *Ley de Organización de la Administración*, evidencia por sí misma que existe un "sentido especial" con arreglo al párrafo 4 del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. Según Corea, el texto de la Nota 1 demuestra concretamente la intención y el acuerdo de las partes en el ACP y se debe entender, como "parte integrante" del ACP, de conformidad con el párrafo 12 del artículo XXIV del Acuerdo, tanto en su sentido corriente como en el "sentido especial" que confiere a la expresión "entidad del Gobierno central" a los efectos del Anexo 1 de Corea.[295]

4.223 Corea aduce que el KAA no debe considerarse una entidad abarcada en virtud de la Nota 1. Concretamente, Corea aduce que el KAA no es una de las "redes de organizaciones subordinadas" ni un "órgano administrativo especial de carácter local" o un "órgano dependiente" en el sentido de la *Ley de Organización de la Administración*, y que su condición de persona jurídica separada con facultades para celebrar sus propios contratos lo distingue de un órgano como el NADG, que es en la práctica el mismo MOCT.[296]

4.224 Corea observa asimismo que en contraste con las entidades a que se hace referencia en la *Ley de Organización de la Administración*, el KAA tiene las siguientes características.[297] El KAA fue establecido por Ley de la Asamblea Nacional como persona jurídica separada[298]; el KAA elaboró y adoptó sus propias normas complementarias[299]; el KAA es gobernado por su propio Consejo de

---

[292] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 24 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[293] Respuesta de Corea a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[294] *Ibid.*

[295] *Ibid.*

[296] Respuesta de Corea a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[297] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[298] Artículo 3 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*. Véase también la notificación de la Ley Nº 3219, *Boletín Oficial*, 28 de diciembre de 1979, página 5892.

[299] Normas Complementarias del KAA.

Administración, que controla todas las cuestiones relacionadas con inversiones empresariales de gran entidad y con todas las demás cuestiones empresariales de cierta importancia[300]; el KAA contrata y despide a sus trabajadores, que no son empleados del Gobierno[301]; el KAA elaboró y adoptó su propio reglamento para la administración de contratos[302], que se diferencia de las normas sobre contratación pública incluidas en la *Ley de Contabilidad y Presupuesto de Corea*, y aplicó ese reglamento en los contratos relacionados con el AII; el KAA publicó anuncios de licitación y solicitudes de propuestas por su propia iniciativa[303]; y el KAA celebró contratos con los licitantes adjudicatarios en su propio nombre.[304]

4.225 Corea aduce que cada uno de esos factores demuestra que el KAA es una entidad por derecho propio, separada y distinta del MOCT. Aduce también, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, que todos los "órganos" u "organizaciones" incluidos en el organigrama del MOCT están de hecho establecidos por la *Ley de Organización de la Administración* e incluidos en el ámbito de aplicación del ACP como redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local u órganos dependientes.[305]

4.226 En segundo lugar, Corea aduce que aunque la Nota 1 no guarda relación con el control, la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos no tiene fundamento en el ACP. Aunque en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio[306] se incluía lo que los Estados Unidos han denominado una prueba del control "indicativa"[307], esa prueba no se incluyó en el ACP de la Ronda Uruguay[308], ni en forma indicativa ni en forma vinculante. Corea aduce que según el Órgano de Apelación, la desaparición de una disposición durante las negociaciones "refuerza firmemente la presunción" de que la práctica anterior ha cambiado.[309] Citando al Órgano de Apelación, Corea afirma que el rechazo de la práctica anterior en esas circunstancias "es la conclusión lógica que hay que inferir de esa desaparición", y que el intérprete no puede suponer que esa desaparición "haya sido meramente accidental o sea imputable a la inadvertencia de ocupados negociadores o redactores poco atentos".[310]

---

[300] *Ibid.*, artículos 4 (3), 4 (1) (6), 14, 25.

[301] Artículo 13 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*.

[302] Artículo 90 del Reglamento para la Administración de Contratos del KAA.

[303] Documentos probatorios Kor-19A a Kor-19D.

[304] *Ibid.*

[305] Respuesta de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[306] El ACP de la Ronda de Tokio y, más concretamente, el apartado c) del párrafo 1 del artículo I se examinan más adelante en los párrafos 4.291 y siguientes.

[307] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación Nº 332-101 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (MTN Studies, agosto de 1979), páginas 26, 27-28, 38, 44.

[308] La eliminación de la prueba del control del ACP de la Ronda Uruguay se examina más adelante, en los párrafos 4.296 y siguientes.

[309] Véanse los párrafos 4.300 y siguientes.

[310] Respuesta de Corea a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el asunto *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de*

4.227 Corea afirma que los propios Estados Unidos convienen en que la prueba del "control" incluida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio fue "excluida" del ACP de la Ronda Uruguay, pero aducen que más bien que rechazar el "concepto de 'control' ... el Anexo 3 lo hizo innecesario". Corea afirma que ese argumento no explica por qué razón los Estados Unidos abogan en el presente procedimiento por la inclusión de la prueba del "control" en el *Anexo 1*, sugerencia que es la clave de su alegación de que el KAA está abarcado. Corea afirma que lo más importante, si el Anexo 3 hizo innecesaria la prueba del "control" de la Ronda de Tokio, toda referencia al Anexo 3 para demostrar la inclusión del KAA es inadecuada. Corea observa que el KAA no está incluido en el Anexo 3 de Corea.[311]

4.228 Corea aduce que en ambos casos, tanto si la prueba del "control" de la Ronda de Tokio fue rechazada totalmente por los negociadores del ACP de la Ronda Uruguay como si éstos quisieran que el Anexo 3 englobara el concepto de "control", la introducción por los Estados Unidos de una prueba del "control" en el Anexo 1, así como su alegación de que el KAA es una entidad incluida en el Anexo 1 en virtud del control que el MOCT presuntamente ejerce sobre él, deben rechazarse.[312]

4.229 En tercer lugar, Corea aduce que el criterio incluido en el ACP de la Ronda Uruguay para determinar qué entidades no incluidas en el Apéndice I de un signatario son entidades abarcadas -el párrafo 3 del artículo I- no se satisface en las circunstancias del presente asunto. Corea aduce que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos, tal como está redactada o como es aplicada por los Estados Unidos, no satisface lo prescrito en el párrafo 3 del artículo I, y que no hay prueba alguna que sugiera que el MOCT o cualquier otra entidad abarcada siquiera solicitara al KAA, y mucho menos le exigiera, que adjudicara contratos para el proyecto AII con arreglo a prescripciones especiales. Corea afirma que la lista de factores de "control" invocada por los Estados Unidos se basa en buena medida en la prescripción legal de que el KAA solicite aprobación para realizar alguna de sus actividades e informe al respecto. Corea aduce que ninguno de esos factores, ni ninguna otra prueba presentada por los Estados Unidos, demuestra que el KAA está obligado a aplicar prescripciones especiales para adjudicar contratos para el proyecto AII.[313]

4.230 En cuarto lugar, Corea aduce que considerar que el KAA es una entidad incluida en virtud de una prueba del "control" que i) utiliza categorías de "control" sin base en el texto del ACP, y ii) adopta un grado arbitrario de "control", también sin base en ese texto, suficiente para considerar que una entidad está controlada, y por ello comprendida, perturbaría gravemente el delicado equilibrio de derechos y obligaciones acordado por los signatarios del ACP. Corea afirma que una decisión en el sentido de que esa prueba no basada en el texto debe echar por tierra el fundamento sobre el cual los signatarios negociaron sus compromisos ACP -la enumeración positiva de entidades sujetas a las disposiciones del ACP- tendría consecuencias que afectarían a mucho más que el KAA.[314]

4.231 Corea afirma que todas las entidades incluidas en el Anexo 3 de Corea están controladas por una entidad incluida en el Anexo 1 en la misma forma en que el KAA está "controlado" por el

---

algodón y fibras sintéticas o artificiales, WT/DS24/AB/R (adoptado el 25 de febrero de 1997), página 17 de la versión inglesa.

[311] Respuesta de Corea a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999. La cuestión del Anexo 3 se examina más adelante, en los párrafos 4.307 y siguientes.

[312] *Ibid.*

[313] *Ibid.*

[314] *Ibid.*

MOCT.[315] Corea sostiene que tanto si se trata de las entidades incluidas en el Anexo 3 como de las entidades excluidas pero susceptibles de inclusión en el Anexo 3, como Amtrak, Comsat y el KAA, el resultado de la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos sería incluir a esas entidades en el Anexo 1. Dados los niveles de umbral más bajos aplicables a los contratos celebrados por entidades del Anexo 1, el resultado de la prueba propugnada por los Estados Unidos sería no sólo reducir a la inutilidad el Anexo 3 sino también ampliar en gran medida las obligaciones de los signatarios del ACP.[316]

4.232 Corea aduce que por las cuatro razones arriba citadas no debe considerarse que el KAA está comprendido en virtud de su "vinculación", "conexión" o "afiliación" al MOCT. Corea afirma que no hay en el texto del ACP nada que justifique extender los compromisos ACP de Corea al KAA en la forma propuesta por los Estados Unidos, y que el criterio establecido en el ACP para determinar la inclusión de entidades no enumeradas -el párrafo 3 del artículo I- no se satisface en las circunstancias fácticas que prevalecen en el presente asunto.[317]

4.233 **En respuesta, los Estados Unidos hacen referencia** a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.118 y 4.146.

4.234 **Corea aduce asimismo** que no asumió ni tuvo intención de asumir compromisos ACP que incluyeran el KAA, tanto si el objeto de sus contratos era el AII como si era "otros aeropuertos regionales a cargo del KAA". Reitera que el KAA está a cargo de la gestión de la explotación de los aeropuertos regionales existentes, labor que puede entrañar trabajos de reparación y mantenimiento accidentales, y contratación de esos trabajos. Corea afirma que las únicas facultades significativas en materia de construcción otorgadas al KAA fueron sus funciones de contratación para el proyecto AII durante el período diciembre de 1991 - agosto de 1994. Corea aduce que no hay prueba alguna que sugiera que se comprometiera a incluir los contratos celebrados por el KAA en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Aduce también que no asumió el compromiso de incluir los contratos celebrados en nombre del KAA por la Oficina de Compras, ya que la inclusión en el Anexo 1 de la Oficina de Compras se limita a las adquisiciones en favor de las entidades incluidas en el Anexo 1, y el KAA no está incluido en el Anexo 1.[318]

6. Apéndice I: Nota General 1 b)

a) Sentido corriente de la Nota 1 b)

4.235 **Los Estados Unidos aducen** que la Nota General 1 b) confirma que existen de hecho "entidades enumeradas en el Anexo 1" encargadas de "adquisiciones para aeropuertos". Los Estados Unidos afirman que la referencia a entidades encargadas de adquisiciones para aeropuertos sólo puede ser una referencia al MOCT, ya que ésta es la única entidad enumerada en el Anexo 1 de Corea con la función de supervisar "todas las cuestiones relativas a las carreteras públicas, los ferrocarriles, el transporte aéreo y marítimo ... [como la] construcción y administración de carreteras y aeropuertos y todas las demás cuestiones relativas a la construcción y la seguridad del transporte ... [incluida] la construcción del ... Aeropuerto Internacional de Inchon"[319], y el MOCT, el NADG, el KAA, el

[315] *Ibid.*

[316] *Ibid.*

[317] *Ibid.*

[318] Respuesta de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[319] "*History of the Ministry of Construction and Transportation*", que figura en el sitio Web del MOCT http://www.moct.go.kr/mcte/mct_about/mctha2.htm

KOACA y la IIAC son las únicas entidades que según Corea están "encargadas" de las adquisiciones para aeropuertos.

4.236 **En respuesta, Corea aduce** que la Nota General 1 b) del Apéndice I del ACP de Corea no convierte al KAA, el KOACA o la IIAC en entidades abarcadas. Corea observa a ese respecto que desde diciembre de 1991 el KAA, el KOACA y la IIAC han sido las entidades encargadas de las adquisiciones para el AII, y que el KAA, el KOACA y la IIAC no son entidades abarcadas en virtud del Anexo 1 de Corea o de las Notas a dicho Anexo. Corea aduce que ni siquiera una interpretación *a contrario* de la Nota General 1 b) implica que las ventajas del ACP en lo que respecta a las adquisiciones para el AII se harán extensivas a los proveedores de bienes y servicios de los Estados Unidos, ya que las entidades coreanas encargadas de esas adquisiciones no son "entidades incluidas en el Anexo 1".

4.237 Corea observa además que, en aplicación del criterio de reciprocidad, la Nota General 1 b) excluye de los beneficios ACP "en lo que respecta a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1" ... a los proveedores de bienes y servicios de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, Noruega y Suiza.

b) Entidades a las que hace referencia la Nota General 1 b)

i) Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan

4.238 **Corea afirma** que la referencia a las autoridades encargadas de adquisiciones para aeropuertos en la Nota General 1 b) es una referencia a las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan. Observa que esas oficinas son "órganos administrativos especiales de carácter local" del MOCT y que, por tanto, como entidades abarcadas de conformidad con la Nota 1 al Anexo 1 de Corea, están encargadas de las adquisiciones relacionadas con la construcción y el mantenimiento de los aeropuertos de Yangyang, Yeosoo, Muan, Daegu, Pohang, Yecheoon y Uljin. Corea observa además que las Oficinas de Aviación Regionales pueden celebrar esos contratos o pedir a la Oficina de Compras que los celebre en su nombre. Corea afirma que en ambos casos las adquisiciones para esos aeropuertos están sujetas al ACP.

4.239 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea facilita detalles sobre los proyectos de construcción (incluido el valor) emprendidos por las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan desde 1990.[320] Corea hace referencia asimismo a ejemplos de contratos adjudicados por la Oficina de Compras en conjunción con las Oficinas de Aviación Regionales del MOCT en Seúl y Pusan.[321]

4.240 **En respuesta, los Estados Unidos hacen referencia** a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.340, 4.402 y 4.403.

ii) Entidades abarcadas y no abarcadas

4.241 **Corea explica** sus razones para dividir las adquisiciones para aeropuertos entre diversas entidades y para incluir algunas de ellas, y no todas, en el Anexo 1 del ACP. Corea afirma que hay diferencias entre las adquisiciones necesarias para la construcción de un aeropuerto de 6.000 millones de dólares en tierras ganadas al mar y las adquisiciones que tienen por objeto proyectos de menor magnitud.

---

[320] Respuesta de Corea a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[321] Documentos probatorios Kor-61A - Kor-61B.

4.242 Corea afirma también que tenía derecho a incluir ciertas entidades y excluir otras, e indica que lo mismo han hecho todos los signatarios del ACP. Observa que los Estados Unidos, por ejemplo, excluyeron del Anexo 1 a la Administración Federal de la Aviación ("FAA") y su Oficina de Aeropuertos, pero incluyeron a otras entidades encargadas de contrataciones para aeropuertos, como la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, en el Anexo 3. Corea observa además que aunque tanto la Oficina de Aeropuertos de la FAA como entidades como la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey tienen funciones de contratación para aeropuertos, los Estados Unidos consideraron legítimo excluir a la FAA e incluir a la Autoridad Portuaria.

4.243 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre la atribución de distinta categoría a las autoridades encargadas del AII, por un lado, y las autoridades encargadas de los aeropuertos regionales de Seúl y Pusan, por otro, Corea afirma también que las facultades en materia de contratación relacionadas con la construcción y el mantenimiento de aeropuertos existentes otorgadas a las Oficinas de Aviación Regionales se circunscribían por su propia naturaleza al mantenimiento periódico y a actividades de construcción de carácter relativamente menor, a una escala muy distinta a la de la construcción de un nuevo aeropuerto de la magnitud del AII. Corea afirma además que al ser las Oficinas de Aviación Regionales perfectamente capaces de hacerse cargo de esas actividades de construcción y mantenimiento, Corea se las ha asignado, junto con las facultades para realizar las necesarias adquisiciones. Corea afirma, por último, que, debido a la magnitud del proyecto AII, estimó que para esa labor se necesitaba una entidad totalmente separada. Corea hace también referencia a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.443 a 4.445.

c) Inclusión de la "construcción del nuevo aeropuerto" en el Anexo 1 de Corea

4.244 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos observan** que interpretaron las reservas recíprocas entre las CE y Corea en materia de aeropuertos como una indicación de que Corea y las CE no pudieron convenir en que se ofrecían mutuamente un "acceso comparable y efectivo ... en sus mercados correspondientes".[322] Los Estados Unidos afirman también que además interpretaron que esas reservas confirmaban que la oferta ACP de Corea comprendía la inclusión de la "construcción de nuevos aeropuertos" en su Anexo 1, de conformidad con la declaración formulada por Corea en julio de 1991 en relación con la inclusión del MOCT y la Oficina de Compras -como entidades encargadas del proyecto AII- en el Anexo 1. Los Estados Unidos sostienen que pudieron llegar a esa conclusión porque la reserva específica por países de Corea, en la que se enumeraban las Comunidades Europeas y otros, no incluía a los Estados Unidos en lo tocante "a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1".[323]

4.245 **Corea aduce** que no es nada claro que la Nota General 1 b) de Corea confirme que la oferta ACP de Corea comprendía la inclusión de la "construcción de nuevos aeropuertos" en el Anexo 1, como afirman los Estados Unidos. Corea aduce que interpretando *a contrario* la Nota General 1 b) cabe presumir que "las adquisiciones para aeropuertos realizadas por las entidades incluidas en el Anexo 1" -el texto exacto de la Nota General 1 b)- estarían sujetas a condiciones compatibles con el ACP para los proveedores de bienes y servicios de los Estados Unidos. Sin embargo, Corea afirma que no hay referencia específica a la "construcción de nuevos aeropuertos", como sostienen los Estados Unidos; por el contrario, están comprendidas todas las "adquisiciones para aeropuertos" realizadas por cualquier entidad incluida en el Anexo 1.[324]

---

[322] Véanse la Nota General 1 de las CE y la Nota General 1 de Corea del Apéndice I del ACP.

[323] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[324] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

7. Apéndice I: Anexo 3

a) Entidades contratantes incluidas en el Anexo 3

4.246 **Corea aduce** que si de hecho hubiera tenido intención de incluir al KAA, el KOACA y la IIAC en el ámbito de aplicación del ACP, habría incluido esas entidades en el Anexo 3 y no en el Anexo 1 del Apéndice I del ACP, dadas su existencia jurídica independiente y su relación con un proyecto de utilidad pública.

i) Personas jurídicas independientes

4.247 **Corea aduce** que al igual que el KAA, el KOACA y la IIAC, todas las entidades incluidas en el Anexo 3 del Apéndice I de Corea fueron establecidas por ley especial y no por una orden o directiva de una entidad incluida en el Anexo 1, y se crearon para el desarrollo de trabajos específicos de utilidad pública o sin finalidad comercial.

4.248 Corea aduce también que las entidades incluidas en el Anexo 3 son, como el KAA, el KOACA y la IIAC, personas jurídicas independientes con arreglo a la legislación coreana, como se establece en sus disposiciones constitutivas. Corea afirma que éste no es el caso de una entidad como el NADG, establecida por una entidad del Anexo 1 en ejercicio de sus facultades.

4.249 Corea aduce que las entidades incluidas en el Anexo 3, como el KAA, el KOACA y la IIAC, en tanto que personas jurídicas con arreglo a la legislación coreana, pueden asumir compromisos jurídicamente vinculantes en su propio nombre. Todas tienen sus propios funcionarios y directores, y sus empleados no son empleados ni funcionarios del Gobierno.

4.250 En apoyo de su argumentación, Corea observa que la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio ("NTIAA"), que al igual que el KAA, el KOACA y la IIAC, es una "persona jurídica".[325] Corea observa que la NTIAA está gobernada por funcionarios designados y cesados por el Ministro de Transportes del Japón o cuyo nombramiento y cese están sujetos a su aprobación.[326] Corea observa además que los empleados de la NTIAA no son funcionarios del Gobierno, y que su contratación y despido es competencia del Presidente de la NTIAA. Por último, observa que aunque pertenecen al sector privado, los funcionarios y empleados de la NTIAA se consideran "empleados con funciones públicas" a los efectos de la *Ley Penal* del Japón.[327]

4.251 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el hecho de que una entidad sea o no una entidad jurídica separada carece de toda importancia. En apoyo de su argumentación, afirman que los signatarios del ACP pueden incluir a cualquiera de sus entidades en el Anexo 1 o, en el Anexo 3, siempre que los demás signatarios del ACP lo acepten. Por consiguiente, importa poco que una entidad sea o no una entidad jurídica separada.

4.252 Además, los Estados Unidos aducen que normalmente las entidades jurídicas separadas se crean con objeto de limitar la responsabilidad y velar por la continuidad. Aducen también que una Organización no necesita esa ficción jurídica para ser considerada como una "entidad". Los Estados Unidos hacen referencia al *Black's Law Dictionary*, donde una entidad jurídica separada de una corporación se define en la forma siguiente:

---

[325] *Ley de la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio*, artículo 3.

[326] *Ibid.*, artículos 11, 14.

[327] *Ibid.*, artículo 19.

> Una persona artificial o entidad jurídica creada por las leyes de un Estado o bajo su autoridad. Una asociación de personas creada legalmente como entidad jurídica. La ley trata a la corporación misma como una persona, que puede demandar y ser demandada. La corporación se diferencia de los individuos de los que está compuesta ... [y] sobrevive a sus inversores, ya que normalmente las acciones pueden transferirse.[328]

4.253 Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que aplicando esas nociones al presente asunto, subdivisiones tales como el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario son "entidades" aunque no estén jurídicamente separadas. Aducen además que de hecho el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario tiene su propio director y su propio reglamento. Los Estados Unidos afirman que una entidad incluida en el Anexo 1 no se convierte automáticamente en una entidad incluida en el Anexo 3 por el hecho de convertirse en una entidad jurídica separada y sostienen que la propia Administración de los Ferrocarriles Nacionales de Corea confirma este principio. Los Estados Unidos concluyen, por consiguiente, que la condición jurídica de una entidad es irrelevante para la resolución de la presente diferencia.

ii) Trabajo o finalidad específicos

4.254 **Corea aduce** que las entidades incluidas en la lista del Anexo 3 de Corea, como el KAA, el KOACA y la IIAC, se establecieron para realizar trabajos que, si bien están estrechamente vinculados con el interés público, se considera, por razones evidentes, que pueden ser ejecutados mejor o más eficientemente por una entidad ajena al tradicional aparato del Gobierno central. Corea afirma que la construcción o el mantenimiento de importantes proyectos de transporte o servicios públicos son precisamente trabajos de esa naturaleza. Corea observa que la lista del Anexo 3 de Corea incluye la Corporación de Autopistas de Corea y la Corporación del Gas de Corea. Observa también que, de manera análoga, en la lista del Anexo 3 de los Estados Unidos se incluye a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, que, entre otras cosas, supervisa los tres principales aeropuertos metropolitanos de Nueva York -JFK International, Newark International y LaGuardia. Corea afirma que la construcción o el mantenimiento de un aeropuerto están comprendidos en esta categoría.

4.255 Profundizando más sobre esta cuestión, Corea observa también que todas las entidades incluidas en el Anexo 3, al igual que el KAA, el KOACA y la IIAC, están asociadas a un trabajo relativamente limitado o a un proyecto público de gran escala, en lugar de la amplia cartera de proyectos que normalmente están a cargo de un ministerio del Gobierno. Corea observa además que, a semejanza del proyecto AII, los trabajos o proyectos encargados a las entidades incluidas en el Anexo 3, si bien están estrechamente vinculados al interés público, siguen siendo en gran medida "tangenciales a la función esencial del Gobierno", en expresión de los Estados Unidos.[329] Corea afirma que encargar esos trabajos a entidades no sujetas a las limitaciones de la gran burocracia gubernamental y estructuradas para atraer más fácilmente el capital privado facilita la rápida finalización de los proyectos.

---

[328] *Black's Law Dictionary* (6ª edición 1990), página 340.

[329] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación Nº 332-101 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (MTN Studies, agosto de 1979), página 44 (donde se describen las actividades de Amtrak, empresa encargada del desarrollo y mantenimiento de un sistema nacional de ferrocarriles, y Comsat, empresa encargada del establecimiento de un sistema comercial de comunicaciones por satélite).

iii) Sujeción a la supervisión del Gobierno central

4.256 **Corea aduce** que las entidades que ha incluido en el Anexo 3, a semejanza del KAA, el KOACA y la IIAC, están sujetas en cierta medida a la supervisión de entidades del Gobierno central, a pesar de su condición de personas jurídicas independientes con arreglo a la legislación coreana. Corea aduce además que habida cuenta de sus papeles cruciales en importantes proyectos de interés público, así como a la repercusión de sus actividades en la seguridad y el bienestar de la población, esa supervisión es necesaria y justificable para velar por que los intereses públicos inevitablemente vinculados a la ejecución de sus trabajos estén adecuadamente protegidos. Corea afirma que la supervisión por el Gobierno de las entidades incluidas en el Anexo 3 no tiene nada de incoherente. Afirma asimismo que la supervisión del MOCT a la que están sujetos el KAA, el KOACA y la IIAC no hubiera impedido a Corea incluir a esas entidades en la lista del Anexo 3 si hubiera decidido hacerlo o si sus interlocutores en las negociaciones se lo hubieran requerido. Corea observa que el proyecto AII y los proyectos que se han encargado a las entidades incluidas en el Anexo 3 de Corea están suficientemente vinculados al interés público para requerir, como los propios Estados Unidos han afirmado, "vínculos constantes con el Gobierno" suficientes "para garantizar que se reflejan los intereses del público ...".

4.257 En apoyo de esta argumentación, Corea observa que la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio (NTIAA) está incluida en el Anexo 3 del Japón a pesar de la estrecha supervisión de que la Autoridad es objeto por parte del Ministerio de Transportes del Japón. Corea afirma que la referencia a la *Ley de la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio*, que se parece notablemente a la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* y la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*, así lo demuestra.

4.258 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que está demostrado que el KAA y la KOACA son de naturaleza distinta a la de las entidades que figuran en el Anexo 3 de Corea. Los Estados Unidos observan que como observó el propio Grupo Especial en una pregunta a las partes, "las entidades incluidas en el Anexo 3 se denominan todas "corporaciones", mientras que el KAA y [el KOACA] se denominan "organismos"". Los Estados Unidos hacen referencia a sus argumentos recogidos en el párrafo 4.442.

4.259 **Corea afirma además** que si bien la elaboración de un "plan maestro" para el aeropuerto es competencia del Ministro de Transportes del Japón[330], la ejecución del plan se ha encomendado a la NTIAA[331], de conformidad con un "programa de funciones" elaborado por la NTIAA y sujeto a la aprobación del Ministro.[332] Además, Corea observa que a semejanza de las entidades encargadas de la celebración de contratos para el AII, la NTIAA está sujeta a la "supervisión e inspección" del Ministro de Transportes del Japón.[333] Corea afirma que a semejanza del KAA, el KOACA y la IIAC, la NTIAA está obligada a cumplir significativas prescripciones en materia de presentación de informes, sometiendo a la aprobación del Ministro de Transportes, con antelación, un plan de explotación anual, un plan de financiación y un plan presupuestario[334], y posteriormente estados financieros y estados de cuentas detallados.[335] El Ministro podrá también disponer que la NTIAA

[330] Artículo 21 de la *Ley de la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio*.

[331] *Ibid.*, artículo 22.

[332] *Ibid.*, artículo 24.

[333] *Ibid.*, artículos 36-37.

[334] *Ibid.*, artículo 26.

[335] *Ibid.*, artículo 27.

presente informes sobre diversas cuestiones financieras, y que facilite la inspección de sus libros de contabilidad por las personas enviadas por el Ministro.[336] Por último, Corea afirma que, a semejanza de las entidades encargadas de la celebración de contratos para el AII[337], la NTIAA puede obtener préstamos o emitir obligaciones del aeropuerto[338], previa aprobación del Ministro competente.

4.260 Corea aduce que este ejemplo demuestra que los signatarios del ACP han incluido a autoridades competentes en materia de aeropuertos en el Anexo 3 a pesar de que esas autoridades están sujetas cuando menos al mismo grado de supervisión por una entidad incluida en el Anexo 1 que las entidades coreanas encargadas de las adquisiciones para el AII.

4.261 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que Corea es uno de los signatarios del ACP que ha incluido a las autoridades encargadas de los aeropuertos en el Anexo 1, ya que ha sostenido reiteradamente que las autoridades de los aeropuertos regionales de Seúl y Pusan están incluidas en el Anexo 1 de Corea.[339]

4.262 **También en apoyo de su argumento, Corea hace referencia** a la Ley reguladora de las actividades del Banco de la Industria Pequeña y Mediana, una entidad incluida en el Anexo 3 de Corea[340] y observa que a pesar de la condición de persona jurídica independiente de que disfruta el Banco[341], la Ley hace referencia en diversas disposiciones a la supervisión del Ministro de Hacienda y Economía, una entidad incluida en el Anexo 1.[342]

2.263 Corea observa que, como en el caso del KAA y el KOACA, los funcionarios y directores del Banco de la Industria Pequeña y Mediana son designados y cesados ya sea por el Presidente de Corea o por el Ministro de Hacienda y Economía.[343] Como en el caso del KAA, el KOACA y la IIAC, los empleados del Banco no son funcionarios del Gobierno y son nombrados y cesados por el mismo Banco.[344] Aunque no son funcionarios públicos, los funcionarios del Banco, como en el caso de las entidades encargadas de las adquisiciones para el AII, son tratados como tales y están sujetos a las disposiciones de la *Ley Penal de Corea* cometen delitos.[345]

---

[336] *Ibid*., artículo 37.

[337] Artículo 7 (3) de las *Normas Complementarias del KAA*; artículos 16, 28 y 25 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*.

[338] Artículo 29 de la *Ley de la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio*.

[339] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 11 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[340] *Ley del Banco Industrial de Corea*, Ley Nº 641, 1º de julio de 1961 (en la forma enmendada por la Ley Nº 5529, de 28 de febrero de 1998).

[341] *Ibid*., artículo 3 (1).

[342] *Ibid*., artículo 6 (2), artículo 26 (1), artículo 26 (2), artículo 26 (3), artículo 28, artículo 33-2 (1), artículo 33 (2-2), artículo 33 (9), artículo 35 (1), artículo 35-2, artículo 37 (2), artículo 37 (3), artículo 44 (1), artículo 44 (2), artículo 46 (1), artículo 46 (2), artículo 48 (1), artículo 48 (3), artículo 48 (4), artículo 49.

[343] Artículo 26 de la *Ley del Banco Industrial de Corea*.

[344] *Ibid*., artículo 31.

[345] *Ibid*., artículo 32.

4.264 Corea observa que para iniciar actividades distintas de las concretamente enumeradas en la *Ley del Banco Industrial de Corea*, el Banco de la Industria Pequeña y Mediana debe contar con la aprobación del Ministro de Hacienda y Economía[346]; de manera análoga, el KAA, el KOACA y la IIAC deben obtener la aprobación del MOCT para emprender actividades que trasciendan el ámbito de sus carteras específicas.[347]

4.265 Corea observa además que en los estatutos del Banco, el KAA, el KOACA y la IIAC hay disposiciones que los someten a la "supervisión y gestión" o a la "dirección y supervisión" del ministerio competente.[348] Corea afirma que el Banco está además obligado a preparar, para examen del Ministro, y a someter a su aprobación, sus planes de explotación, su manual de operaciones y sus informes y presupuestos anuales.[349] Corea afirma asimismo que además el Ministro puede ordenar al Banco que presente informes sobre cualquier cuestión "que se considere necesaria", y que el Banco debe poner sus libros de contabilidad a disposición de los funcionarios designados por el Ministro cuando éste lo solicite.[350] Corea afirma que las entidades encargadas de celebrar contratos para el AII están sujetas a requisitos en materia de presentación de informes prácticamente idénticos.[351]

4.266 También como ejemplo, Corea hace referencia a la Ley que regula las actividades del Banco de Desarrollo de Corea, otra entidad incluida en el Anexo 3.[352] Corea afirma que a pesar de tener el Banco la condición de persona jurídica independiente[353], en varias disposiciones de esta Ley se hace referencia a la supervisión del Ministro de Hacienda y Economía, una entidad incluida en el Anexo 1.[354]

4.267 Corea afirma que, como en el caso del KAA y el KOACA, los funcionarios y directores del Banco de Desarrollo de Corea son designados por el Presidente de Corea o por el Ministro de Hacienda y Economía.[355] Corea afirma además que, como en el caso del KAA, el KOACA y la IIAC,

---

[346] Párrafo 9 del artículo 33 de la *Ley del Banco Industrial de Corea*.

[347] Párrafo 7 del artículo 7 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; párrafo 4 del artículo 7 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; apartado 6) del párrafo 1 del artículo 10 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

[348] Artículo 46 de la *Ley del Banco Industrial de Corea*; artículo 28 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículo 31 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; artículo 16 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

[349] Artículos 35, 35-2, 37 y 49 de la *Ley del Banco Industrial de Corea*.

[350] *Ibid*., artículo 48.

[351] Artículos 19 y 20 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículos 21 y 22 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; artículo 17 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

[352] *Ley del Banco de Desarrollo de Corea*, Ley Nº 302, 30 de diciembre de 1953 (en la forma enmendada por la Ley Nº 5505, 13 de enero de 1998).

[353] *Ibid*., párrafo 1 del artículo 2.

[354] Artículo 5 (2), artículo 12 (1), artículo 12 (2), artículo 12 (3), artículo 14, artículo 17, artículo 18 (8), artículo 20 (1), artículo 21, artículo 24, artículo 37 (2), artículo 37 (3), artículo 37 (6), artículo 47 (1), artículo 47 (2), artículo 48 (1), artículo 48 (2), artículo 48 (3), artículo 49 (1), artículo 49 (2), artículo 54-3 (2), artículo 54-3 (3), artículo 54-3 (4), artículo 55 (1), artículo 55 (2), artículo 55 (3), artículo 57.

[355] *Ibid*., artículo 12.

los empleados del Banco son nombrados y cesados por el mismo Banco, por lo que no son empleados del Gobierno.[356] Corea observa que los funcionarios del Banco, aunque no son funcionarios públicos, son tratados, como los funcionarios de las entidades contratantes para el AII, como funcionarios públicos sujetos a las disposiciones de la *Ley Penal de Corea* si cometen infracciones penales.[357]

4.268 Además, Corea observa que si el Banco desea emprender actividades distintas de las especificadas en la *Ley del Banco de Desarrollo de Corea*, deberá obtener la aprobación del Ministro de Hacienda y Economía.[358] Las entidades encargadas de celebrar contratos para el AII también necesitarían en esa situación la aprobación del MOCT.

4.269 Corea afirma que el Banco está sujeto a la supervisión global del Ministro de Hacienda y Economía.[359] Está además obligado a preparar, para examen del Ministro, y a someter a su aprobación, sus planes de explotación, su manual de operaciones y sus informes y presupuestos anuales.[360] Corea afirma asimismo que el Ministro puede ordenar al Banco que presente informes sobre cualquier cuestión "que se considere necesaria", y que el Banco debe poner sus libros de contabilidad a disposición de los funcionarios designados por el Ministro cuando éste lo solicite.[361] Corea afirma que las entidades encargadas de celebrar contratos para el AII están sujetas a requisitos en materia de presentación de informes prácticamente idénticos.[362]

iv) Elección entre el Anexo 1 y el Anexo 3

4.270 **En respuesta a una pregunta de los Estados Unidos** sobre si los signatarios del ACP pueden optar por enumerar una entidad en el Anexo 1 o el Anexo 3, con independencia del proyecto o el sector para el que esa entidad celebre contratos, **Corea** confirma que así lo entendía.

4.271 Corea afirma que a su juicio no hay en el ACP nada que en principio controle el Anexo en el que se enumera una entidad abarcada. Sin embargo, observa que el Anexo 1 se refiere a las "entidades de los Gobiernos centrales", mientras que el Anexo 3 se refiere a las "demás entidades". Observa asimismo que por lo general tanto Corea como otras partes en el ACP han enumerado ministerios y órganos similares en el Anexo 1 y "otras entidades", como las autoridades aeroportuarias y las corporaciones participadas por el Gobierno, en el Anexo 3.[363] Corea observa además que el Anexo 2 está reservado para tipos específicos de entidades, y que los Anexos 4 y 5 están reservados para tipos específicos de contratos.

---

[356] *Ibid.*, artículo 16.

[357] *Ibid.*, artículo 17.

[358] *Ibid.*, párrafo 8 del artículo 18.

[359] *Ibid.*, artículo 47.

[360] *Ibid.*, artículos 20, 21, 24 y 37.

[361] *Ibid.*, artículo 49.

[362] Artículos 19 y 20 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*; artículos 21 y 22 de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*; artículo 17 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*.

[363] Respuesta de Corea a la pregunta 12 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

4.272 Corea aduce que también otros habrían incluido al KAA, el KOACA y la IIAC en el Anexo 3 y no en el Anexo 1 del Apéndice I del ACP. En apoyo de esta argumentación, Corea observa que en sus respectivas listas del Anexo 3, los Estados Unidos han incluido a la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, que tiene jurisdicción sobre los tres principales aeropuertos metropolitanos de Nueva York; Hong Kong ha incluido a su Autoridad Aeroportuaria; y el Japón ha incluido a la Autoridad del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio. De manera análoga, en sus listas del Anexo 3, Israel ha incluido a su Autoridad Aeroportuaria; Noruega ha incluido a su Administración Nacional de Aviación Civil; Suiza ha incluido a sus diversas autoridades aeroportuarias; y Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Portugal y el Reino Unido, como Estados miembros de las Comunidades Europeas, han incluido a sus autoridades aeroportuarias.

4.273 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el hecho de que las autoridades de aviación regionales de Corea estén incluidas en el Anexo 1 contradice la afirmación de Corea de que tanto ese país como otras partes en el ACP por lo general han incluido a los ministerios y órganos análogos en el Anexo 1 y a "otras entidades", como las autoridades aeroportuarias y las corporaciones participadas por el Gobierno, en el Anexo 3. Además, los Estados Unidos observan que la tentativa de Corea de definir la expresión "demás entidades" en el Anexo 3 no tiene fundamento en el texto del Acuerdo. Los Estados Unidos aducen que es evidente que el texto del ACP no define esa expresión, por lo que no hay fundamento alguno para interpretarla invocando "tendencias" que la propia Corea no sigue.

4.274 **En respuesta a una pregunta de los Estados Unidos** sobre la razón para incluir las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan en el Anexo 1 y no en el Anexo 3, **Corea afirma** que las funciones de contratación relacionadas con la construcción y el mantenimiento de aeropuertos desempeñadas por las Oficinas de Aviación Regionales entrañan actividades de mantenimiento periódico y construcción de relativamente menor importancia, lejos de la escala de construcción de un nuevo aeropuerto de la magnitud del AII. Corea afirma que al estar esas oficinas capacitadas para esa labor, ha decidido encomendársela. Corea observa que al ser entidades internas del MOCT, y no entidades jurídicas separadas, están comprendidas en el ámbito de aplicación del ACP. [364]

4.275 **En respuesta, los Estados Unidos observan** que Corea, por un lado, alega que las actividades de construcción y mantenimiento de los aeropuertos deben encomendarse a entidades del tipo del Anexo 3, y, por otra, señala que las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, que están encargadas de la construcción y el mantenimiento del aeropuerto, están incluidas en el Anexo 1. Los Estados Unidos sostienen que las partes en el ACP pueden decidir si incluyen una entidad en el Anexo 1 o en el Anexo 3, con sujeción al acuerdo con otras partes, con independencia del objeto de la contratación o el tipo de entidad. Los Estados Unidos observan que Corea así lo ha reconocido.

4.276 Los Estados Unidos aducen además que de hecho el KAA y el KOACA son de naturaleza distinta a la de las entidades que figuran en el Anexo 3 de Corea. Concretamente, las entidades incluidas en el Anexo 3 reciben el nombre de "corporaciones", mientras que el KAA (como el KOACA) es un "organismo".

4.277 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea observa** que la utilización de los términos "organismo" o "corporación" para caracterizar a las entidades gubernamentales de Corea carece de importancia. Corea afirma que esos términos son intercambiables. Por ejemplo, en la traducción al inglés de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* de 14 de diciembre de 1991 se hace referencia a la "Corporación del Aeropuerto de Corea", que de hecho es el KAA. Corea observa que el KAA (o "KAC") es una persona jurídica separada, como lo son las demás entidades

[364] Respuesta de Corea a la pregunta 11 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

incluidas en el Anexo 3. Con arreglo a la legislación coreana, tanto los organismos como las corporaciones deben disponer de reglamentos y registrarse.[365]

b) Cambio de una entidad del Anexo 1 al Anexo 3

4.278 El Grupo Especial indicó a las partes que la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de Corea está incluida en el Anexo 1, pero con la observación de que podrá transformarse en una empresa pública y ser transferida al Anexo 3 sin necesidad de medidas compensatorias. Se pidió a las partes que debatieran si ello afectaba, y en qué medida, a la interpretación del Apéndice de Corea.[366] **En respuesta, Corea observa** que la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de Corea se incluyó en el Anexo 1 porque es una entidad del Gobierno central. Al privatizarse (cosa que aún no ha sucedido) se convertiría en una persona jurídica separada, por lo que sería más adecuado incluirla en el Anexo 3 de Corea, integrado por personas jurídicas separadas. Corea afirma que al ser el KAA una persona jurídica separada, Corea lo habría incluida en su oferta del Anexo 3 si hubiera querido que fuera una entidad abarcada.[367]

4.279 **En respuesta a la contestación de Corea, los Estados Unidos observan** que la "privatización" de una entidad no tiene nada que ver con el hecho de que se convierta en una "entidad jurídica separada". A juicio de los Estados Unidos, se trata de dos conceptos totalmente distintos que no guardan relación entre sí.

4.280 En respuesta a la pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos observan que la nota explicativa de Corea sobre la Administración de los Ferrocarriles Nacionales reconoce implícitamente dos elementos jurídicos. En primer lugar, que transferir una entidad de un anexo a otro es una modificación sustantiva del equilibrio de concesiones acordado entre Miembros. En segundo lugar, que si una concesión ACP se hace sin reservas ni precisiones y no prevé expresamente la posibilidad de transferir una entidad a otro anexo, esa transferencia es incompatible con la concesión.[368]

4.281 Los Estados Unidos aducen que estos aspectos jurídicos pueden entenderse con mayor claridad recurriendo a una analogía con las disposiciones sobre concesiones arancelarias. Según los Estados Unidos, es posible hacer una concesión arancelaria con sujeción a reservas relativas a futuros cambios de trato. Como ejemplo, los Estados Unidos se refieren a una concesión de los Estados Unidos para la Vitamina B12, que se hizo con sujeción a una nota general relativa a la capacidad del país importador de ajustar el tipo arancelario en caso de eliminación de un método específico de valoración en aduana; los Estados Unidos observan que debido a esa nota general (y a las circunstancias fácticas de su aplicación).[369] Un grupo especial constató que la conversión del tipo arancelario de que se trataba no era incompatible con las obligaciones contraídas por los Estados Unidos. Los Estados Unidos aducen también que cuando una concesión arancelaria no está sujeta a reservas o precisiones, cualquier aumento del tipo arancelario por encima del tipo consolidado, así como cualquier cambio en la base para la imposición de los derechos (por ejemplo, de derechos

[365] Respuesta de Corea a la pregunta 8 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[366] Pregunta 30 del Grupo Especial a las partes, fechada el 20 de octubre de 1999.

[367] Respuesta de Corea a la pregunta 30 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[368] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 30 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[369] Notas en la página 71 del Índice Analítico.

específicos a derechos *ad valorem* o viceversa) es incompatible con las obligaciones contraídas por el Miembro en virtud del artículo II.[370]

8. Entidades abarcadas o proyectos abarcados

4.282 **Los Estados Unidos aducen** que todos los trabajos de construcción de aeropuertos en Corea deben estar comprendidos en los compromisos ACP de Corea. Aducen al respecto que el ACP abarca proyectos y sectores al incluir de entidades, y que todos los trabajos de construcción de aeropuertos en Corea deben estar comprendidos en los compromisos ACP de ese país. Los Estados Unidos afirman que esto es algo manifiesto en todo el texto del ACP, donde los Miembros se refieren a menudo a sectores y no a entidades. Observan que, por ejemplo, la Nota General 1 b) de Corea hace referencia a "las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1", la Nota General 1 c) hace referencia a "las adquisiciones destinadas al transporte urbano", y el Anexo 3 hace referencia a "las adquisiciones de artículos comunes de telecomunicación". En los tres casos las entidades se identifican por lo que adquieren, es decir, por sus proyectos o sectores, y no por sus nombres. Los Estados Unidos observan que, de manera análoga, las excepciones de la cobertura del ACP se expresan a menudo en términos de proyectos o sectores y no mediante nombres de entidades. Por último, el Anexo 4 del ACP ni siquiera hace referencia a entidades, sino únicamente a sectores.

4.283 **Corea aduce** que la alegación de los Estados Unidos de que "todos los trabajos de construcción de aeropuertos en Corea" deben estar comprendidos en los compromisos ACP de Corea, con independencia de la entidad que realice las adquisiciones para esa construcción, debe rechazarse porque contradice a las premisas subyacentes del ACP. A juicio de Corea, los Estados Unidos aducen que negociaron la cobertura de las adquisiciones para el AII en el Anexo 1 de Corea. Sin embargo, Corea afirma que en el Anexo 1 de Corea no se identifican proyectos sujetos al ACP. Aduce además que el ACP no identifica "proyectos abarcados". Antes bien, según Corea, el Anexo 1 de Corea y las Notas a dicho Anexo identifican "entidades abarcadas".

4.284 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que si el ACP abarca únicamente entidades específicas y no proyectos específicos, los Miembros podrían retirar las facultades de contratación a una entidad abarcada sin notificación ni medidas compensatorias, y aun así alegar que actuaban en forma compatible con el Acuerdo. Según los Estados Unidos, ello privaría de contenido al ACP, porque éste terminaría por aplicarse a entidades sin facultades de contratación.

4.285 **En respuesta, Corea hace referencia** a sus argumentos recogidos en el párrafo 4.26.

9. Enmiendas del Apéndice con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV

4.286 **Los Estados Unidos aducen** que el párrafo 6 del artículo XXIV establece el único procedimiento que existe en el marco del ACP para que una Parte altere sus anexos. Sostienen que cualquier cambio en la lista de concesiones de una Parte, por pequeño que sea, debe notificarse al Comité de Contratación Pública de la OMC. Ello incluye las transferencias de facultades de contratación de una entidad abarcada a una entidad no abarcada, ya que esas transferencias perturbarán el equilibrio de derechos y obligaciones entre las Partes en el ACP. Los Estados Unidos aducen que Corea nunca ha invocado el párrafo 6 del artículo XXIV para notificar al Comité una transferencia de facultades de contratación para el proyecto de construcción del AII, y que Corea, al no haber hecho notificaciones al Comité (en el supuesto de que no haya infringido el párrafo 6 del artículo XXIV), confirma en definitiva que esas transferencias tuvieron lugar dentro de una "entidad del Gobierno central", a saber, el MOCT.

---

[370] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 30 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

4.287 Los Estados Unidos aducen también que toda transferencia de facultades de contratación de una sucursal de una entidad abarcada a una organización subsidiaria de la misma entidad o de una organización subsidiaria de una entidad abarcada a otra organización subsidiaria de la misma entidad no tiene que notificarse al Comité, ya que la facultad de contratación sigue correspondiendo a esa entidad abarcada. La lista de concesiones no cambia, y el "equilibrio de derechos y obligaciones" no se perturba. Los Estados Unidos concluyen que Corea no necesita utilizar los procedimientos establecidos en el párrafo 6 del artículo XXIV, porque no se han hecho cambios en su lista de concesiones sobre contratos para el proyecto AII.

4.288 **Corea aduce**, en respuesta, que el párrafo 6 del artículo XXIV del ACP no es aplicable, ya que la autoridad se transfirió de una entidad no abarcada a otras entidades no abarcadas. Aduce que Corea no ha transferido facultades de contratación de entidades abarcadas a entidades no abarcadas con objeto de eludir las obligaciones contraídas en virtud del ACP. Por el contrario, Corea afirma que esas facultades de contratación siempre han correspondido, desde diciembre de 1991, a entidades no abarcadas.[371]

4.289 Corea aduce que ni los Estados Unidos ni las Comunidades Europeas alegan que la transferencia de las facultades de contratación para el AII del KAA al KOACA, o del KOACA a la IIAC han ocasionado cambios a los que afecten las disposiciones del ACP, ya que, a los efectos de las alegaciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas, el KAA, el KOACA y la IIAC son en lo fundamental una misma cosa. Corea afirma que comparte esa opinión. Aduce que, por consiguiente, la única transferencia de facultades que los Estados Unidos y las Comunidades Europeas aparentemente impugnan es la "transferencia" de facultades de contratación para el AII del MOCT al KAA. Corea reitera que eso sucedió en diciembre de 1991, cinco años antes de la fecha de entrada en vigor del ACP para Corea, y dos años antes de que, el 15 de diciembre de 1993, Corea presentase su oferta final de adhesión al ACP. Corea afirma que en esas fechas no había asumido compromisos ACP.

4.290 Por último, Corea observa que el mandato del Grupo Especial no engloba presuntas infracciones del párrafo 6 del artículo XXIV.

B. TRABAJOS PREPARATORIOS Y OTRAS PRUEBAS

1. Negociación del ACP

a) Apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio y Anexo 3 del ACP de la Ronda Uruguay

4.291 **Corea observa** que el ACP de la Ronda de Tokio, como el ACP de la Ronda Uruguay, se aplicaba únicamente a las compras de productos "por las entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo".[372] Sin embargo, el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio se refería directamente a la cuestión del "control" planteada por los Estados Unidos al proponer la prueba del "control":

> 1) El presente Acuerdo se aplicará:

[371] Corea observa que como las obligaciones asumidas en virtud del ACP no entraron en vigor hasta el 1º de enero de 1997, es más exacto afirmar que la facultad de contratación para el AII ha estado otorgada desde diciembre de 1991 a entidades que no habrían sido entidades abarcadas si el ACP hubiera estado en vigor en esa fecha.

[372] Apartado a) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio.

...

c) a las compras hechas por entidades que estén bajo el control directo o sustancial de las Partes y otras entidades designadas, por lo que respecta a sus procedimientos y prácticas de compra. Hasta los exámenes y la celebración de las nuevas negociaciones a que se hace referencia en las Disposiciones finales, el alcance del presente Acuerdo está determinado por la lista de entidades y, en la medida en que puedan haberse hecho rectificaciones, enmiendas o modificaciones, de sus entidades sucesoras, que figura en el anexo I.[373]

4.292 Corea afirma que los Estados Unidos analizaron detalladamente las repercusiones del apartado c) del párrafo 1 del artículo I en un informe sobre el ACP de la Ronda de Tokio publicado por su Comisión de Comercio Internacional.[374] Según Corea, en ese informe los Estados Unidos llegaron a la conclusión de que la prueba del "control directo o sustancial" incluida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I era meramente una "disposición indicativa", y que "el Anexo I es claramente el único determinante de las entidades abarcadas."[375]

4.293 Corea afirma que según los Estados Unidos, sin embargo, la prueba "indicativa" del control recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I era importante, ya que debía "marcar la pauta para futuras negociaciones sobre ampliación de la cobertura".[376] Corea cita asimismo lo siguiente: "los destinatarios del código son los ministerios gubernamentales [sic] y sus subdivisiones -no los miles de organizaciones tangenciales a la función esencial de gobierno".[377] Corea afirma que los Estados Unidos citaron en el informe de la USITC ejemplos como la Corporación Nacional del Ferrocarril de Pasajeros de los Estados Unidos, conocida por el nombre de "Amtrak", y la Corporación de Comunicaciones por Satélite, conocida por el nombre de "Comsat".[378] La determinación de si la cobertura debía hacerse extensiva a esos tipos de "miles de organizaciones tangenciales a la función esencial de gobierno", concluían los Estados Unidos, debía dejarse para futuras negociaciones; "lo determinante, más que las disposiciones indicativas, serán siempre las negociaciones".[379]

4.294 Corea afirma que, por consiguiente, aunque la prueba del control recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio no era, según los Estados Unidos, vinculante, los Estados Unidos la caracterizaron como "pauta para futuras negociaciones" y "tal vez ...

---

[373] *Ibid.*, apartado c) del párrafo 1 del artículo I.

[374] *Acuerdos en Curso de Negociación en las Negociaciones Comerciales Multilaterales en Ginebra*, Investigación Nº 332-101 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos (MTN Studies, agosto de 1979), páginas 26-28, 38-46.

[375] *Ibid.*, página 26. Véase también *Ibid.*, páginas 27-28 ("El Anexo es de hecho la disposición exclusiva para la aplicación del código"); página 28 ("Por tanto, parece que la prueba del control no impone realmente una obligación en la aplicación del código ..."); página 38 (Sólo son entidades abarcadas "las que figuran en el Anexo I"); página 44 ("Las actividades de entidades no incluidas en el Anexo I seguirán sin verse afectadas por el Acuerdo").

[376] *Ibid.*, página 26.

[377] *Ibid.*, página 44.

[378] *Ibid.*

[379] *Ibid.*

el objetivo al que se referirán las partes cuando establezcan la lista inicial y después para su examen y negociación".[380]

4.295 **Los Estados Unidos observan** que el apartado c) del párrafo 1 del artículo I "sirvió como punto de partida para futuras negociaciones", ya que fue durante la Ronda Uruguay cuando se concibió una nueva categoría de entidades abarcadas, las incluidas en el Anexo 3. El apartado c) del párrafo 1 del artículo I no fue excluido del ACP porque los negociadores rechazasen la noción de "control" sino porque el Anexo 3 la hacía innecesaria.

i) Supresión del apartado c) del párrafo 1 del artículo I

4.296 **Corea conviene en que**, si bien el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio recogía una prueba del control, y por mucho que la noción de "control" sirviera de punto de partida para futuras negociaciones, los negociadores excluyeron esa prueba del ACP de la Ronda Uruguay. En otras palabras, los negociadores de la Ronda Uruguay rechazaron la posibilidad de incluir a entidades no enumeradas por el hecho de que estuvieran controladas por entidades enumeradas.

4.297 Corea aduce también que en el ACP de la Ronda Uruguay ni siquiera se retuvo la versión "indicativa" de la prueba del "control" recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio, y añade que no queda resto alguno de tal prueba. A juicio de Corea, si los negociadores del ACP de la Ronda Uruguay habrían querido aceptar la invitación de los negociadores de la Ronda de Tokio de transformar la versión meramente "indicativa" de la prueba del control recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio en una prueba vinculante y determinante en el ACP de la Ronda Uruguay, hubieran hecho alguna indicación de su intención en el texto del Acuerdo. En lugar de ello, afirma Corea, rechazaron incluso la prueba "indicativa" del control aceptada en la Ronda de Tokio.

4.298 Corea afirma que no cabe pensar que los negociadores del ACP, que consideraron la prueba del "control" lo bastante importante, incluso en su forma estrictamente "indicativa", para incluirla en el texto del ACP de la Ronda de Tokio, habrían eliminado toda mención de esa prueba del texto del ACP de la Ronda Uruguay pretendiendo al mismo tiempo imponerla como vinculante a los signatarios de ese Acuerdo. Corea afirma que dadas esas circunstancias la alegación de los Estados Unidos de que el KAA, el KOACA y la IIAC debían estar sujetos a la aplicación del ACP en virtud de una prueba del "control" debe rechazarse.

4.299 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el texto del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Acuerdo no figura en el nuevo ACP porque ya no es necesario en el nuevo Acuerdo. Reiteran que el apartado c) del párrafo 1 del artículo I es meramente una "pauta para futuras negociaciones sobre ampliación de la cobertura".[381] Los Estados Unidos sostienen que esas "futuras negociaciones" ya tuvieron lugar en la Ronda Uruguay, durante la cual los objetivos establecidos en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I se cumplieron al llegarse a un acuerdo sobre anexos adicionales del ACP que abarcaran a los "agentes de contratación cuasi-gubernamentales" y a otras entidades como las "subdivisiones políticas" y los "gobiernos provinciales". En otras palabras, según los Estados Unidos, el que el apartado c) del párrafo 1 del artículo I ya no exista en el nuevo ACP no se

[380] *Ibid*., páginas 26 y 28.

[381] Informe de la USITC, página 26.

debe a que los negociadores de la Ronda Uruguay rechazaran la noción de "control", sino a que los anexos adicionales del ACP hacían redundante e innecesaria dicha disposición.[382]

4.300 **En respuesta, Corea** hace referencia a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.310 y 4.311. Además, en apoyo de su argumentación basada en la supresión del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio, Corea observa que una situación análoga se planteó en el asunto *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de algodón y fibras sintéticas o artificiales.* Corea, observando que una disposición del anterior *AMF* no se integró en el *Acuerdo sobre los Textiles y el Vestido*, subraya que el Órgano de Apelación afirmó que la desaparición de la disposición reforzaba firmemente la presunción de que la práctica anterior ya no era admisible. "Esta es la conclusión lógica que hay que inferir de esta desaparición", comentó el Órgano de Apelación. "No podemos suponer que ésta haya sido meramente accidental o sea imputable a la inadvertencia de ocupados negociadores o redactores poco atentos."[383]

4.301 Corea aduce que tampoco la desaparición de la prueba del control fue meramente accidental o imputable a inadvertencia. Se analizó y se encontró deficiente y por ello se suprimió. A juicio de Corea, esa desaparición significa que sólo las entidades enumeradas, y no otras sobre las que pudieran ejercer algún control, están comprendidas.

4.302 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que Corea incurre en error al sugerir, basándose en la decisión del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Ropa interior*, que en el presente asunto existe una "presunción" de que el ACP no contempla una prueba del control. En primer lugar, los Estados Unidos aducen que esas presunciones no pueden deducirse simplemente de la desaparición de un texto, sino que deben derivar de una interpretación del ACP basada en la *Convención de Viena*, en la que la desaparición del texto no es sino un mero "refuerzo" de la presunción[384]; la explicación que figura más arriba sobre el cumplimiento de los objetivos del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del nuevo ACP pone claramente de manifiesto la diferencia entre la presente diferencia y el asunto *Estados Unidos - Ropa interior*.[385]

4.303 En segundo lugar, los Estados Unidos aducen que la "presunción" identificada por el Órgano de Apelación en el asunto *Estados Unidos - Ropa interior* se basaba en la interpretación que el Órgano de Apelación hacía del párrafo 10 del artículo 6 del ATV[386], y no de la falta del texto sobre aplicación retroactiva que figuraba en el Acuerdo Multifibras.[387] Por consiguiente, según los Estados Unidos, lo que hay que determinar es si la falta de una disposición en un nuevo texto constituye una prueba (no una presunción) de que el nuevo texto no incluye el significado o los conceptos recogidos en el texto anterior.

---

[382] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[383] WT/DS24/AB/R (adoptado el 25 de febrero de 1997), página 19.

[384] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de algodón y fibras sintéticas o artificiales*, WT/DS24/AB/R (adoptado el 25 de febrero de 1997) ("*Estados Unidos - Ropa interior*"), página 19.

[385] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[386] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de algodón y fibras sintéticas o artificiales*, WT/DS24/AB/R, página 15.

[387] *Ibid*., páginas 18-19.

4.304 Los Estados Unidos observan que en su opinión el presente asunto se diferencia del asunto *Estados Unidos - Ropa interior* por las razones expuestas en el informe de la USITC de 1979, y, más concretamente, por la explicación sobre el cumplimiento de los objetivos del apartado c) del párrafo 1 del artículo I en el nuevo ACP. Los Estados Unidos observan que en el asunto *Estados Unidos - Ropa interior*, el Órgano de Apelación afirmó que cuando:

> ... La cláusula del párrafo 5 i) del artículo 3 del AMF a que nos acabamos de remitir desapareció al ser sustituido el AMF por el nuevo ATV; en el párrafo 10 del artículo 6 del ATV no se ha recogido una cláusula análoga. [Por lo demás] el Grupo Especial no extrajo ninguna consecuencia práctica de la desaparición de la cláusula del AMF.[388]

4.305 No obstante, según los Estados Unidos, en contraste con lo que sucedía en el asunto *Estados Unidos - Ropa interior*, el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Acuerdo fue de hecho sustituido por los anexos adicionales del nuevo ACP. Los Estados Unidos afirman que esos anexos son "cláusulas comparables" que permiten la cobertura de "agentes contratantes cuasigubernamentales" y "subdivisiones políticas". Los Estados Unidos afirman además que, en contraste con lo que sucedía en el asunto *Estados Unidos - Ropa interior*, podía extraerse una "consecuencia práctica" de la desaparición del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Acuerdo, ya que al crearse anexos adicionales en el nuevo ACP, dicha disposición, de mantenerse, sería redundante.[389]

4.306 Los Estados Unidos sostienen que, además, en el presente asunto, la falta de referencias directas al control en el ACP de la Ronda de Tokio no significa que no pueda utilizarse la noción de control para determinar la cobertura de entidades en el ACP. Los Estados Unidos afirman, por lo demás, que si se interpretara que la noción de control no existe en el ACP, éste quedaría privado de todo contenido, en contravención de numerosas decisiones del Órgano de Apelación. Los Estados Unidos aducen que si se aceptara la interpretación "contraria al control" de Corea, los signatarios del ACP podrían crear nuevas entidades con exactamente las mismas funciones, el mismo personal y las mismas actividades que las entidades enumeradas. Los Estados Unidos sostienen que eliminando las entidades originalmente enumeradas y preservando la ficción jurídica de la nueva entidad, los Miembros podrían en la práctica evitar el cumplimiento de las disciplinas ACP. Según los Estados Unidos, ello sería contrario al objeto y fin del ACP tal como se reflejan en su texto y su contexto.

ii) Anexo 3

4.307 **Corea observa**, en relación con el comentario de los Estados Unidos, expuesto en el párrafo 4.295, de que los negociadores de la Ronda Uruguay rechazaron la prueba del control "porque el Anexo 3 la hacía innecesaria", que esto sólo puede significar que las entidades controladas por entidades incluidas en el Anexo 1 no están sujetas a la aplicación del ACP en virtud de ese control, sino en virtud de su inclusión en el Anexo 3.

4.308 En apoyo de esa conclusión, Corea afirma que al menos cuatro entidades, personas jurídicas por derecho propio pero sujetas al mismo control de supervisión por parte del MOCT al que están sujetos el KAA, el KOACA y la IIAC, figuran en el Anexo 3 de Corea. Corea observa que se trata de

---

[388] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Estados Unidos - Restricciones aplicadas a las importaciones de ropa interior de algodón y fibras sintéticas o artificiales*, WT/DS24/AB/R, página 18.

[389] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

la Corporación Nacional de la Vivienda, la Corporación de los Recursos Hidráulicos, la Corporación de Desarrollo del Territorio y la Corporación de Autopistas. Sin embargo el KAA, el KOACA y la IIAC no figuran en el Anexo 3 y nunca han estado incluidos en él. Corea aduce que con arreglo al análisis propuesto por los Estados Unidos y aceptado por Corea, el único lugar donde podían incluirse es el Anexo 3, y como no están en él, no son y nunca han sido entidades abarcadas.

4.309 **Los Estados Unidos aducen** que las partes en el ACP pueden decidir si desean incluir una entidad en el Anexo 1 o en el Anexo 3, con sujeción al acuerdo con otras partes, con independencia del objeto de la contratación o el tipo de entidad. Según los Estados Unidos, los antecedentes de negociación del Anexo 3 así lo confirman:

> La definición de las entidades del Grupo C es interesante. El encabezamiento de las entidades del Grupo C (o Anexo 3) en el nuevo Acuerdo reza así: "Otras entidades que se rigen en sus contratos por las disposiciones del presente Acuerdo". El título sugiere problemas en la definición de lo que el Anexo 3 (Grupo C) abarcaría en su momento. Finalmente se eligió ese encabezamiento como compromiso para evitar la definición de las entidades del Grupo C (Anexo 3) y permitir a cada delegación que enumerara en el Anexo 3 lo que deseara enumerar, con sujeción, naturalmente, a la aceptación de sus interlocutores en la negociación.[390]

4.310 **Corea afirma** que la aseveración de los Estados Unidos de que los anexos adicionales del ACP de la Ronda Uruguay privaban de sentido y hacían innecesario el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio no se fundamenta en prueba alguna. Corea afirma que los Estados Unidos pretenden subvertir los principios de interpretación de los tratados consagrados en la *Convención de Viena*, así como los razonamientos del Órgano de Apelación sobre "la conclusión lógica que hay que inferir de [esa] desaparición" de la prueba del "control directo o sustancial" del ACP, sin más base que su propia aseveración, no fundamentada, de que los redactores del ACP de la Ronda Uruguay teóricamente podrían haber deseado que los Anexos 2 ó 3 sustituyeran al concepto de "control" o lo englobaran.[391]

4.311 Corea afirma que aun suponiendo que tuvieran razón, los Estados Unidos no han explicado por qué la consecuencia de su análisis no es simplemente remitir al Grupo Especial a las listas de entidades de Corea incluidas en los Anexos 2 ó 3 del ACP de la Ronda Uruguay. Corea observa que el KAA no figura en ninguna de esas listas y pregunta por qué los Estados Unidos insisten en que el KAA está incluido en el Anexo 1 en virtud del "control" que presuntamente ejerce sobre él el MOCT, una entidad incluida en el Anexo 1, si los negociadores de la Ronda Uruguay pretendían, al "excluir" la prueba del control recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio, integrar la noción de "control" en los Anexos 2 ó 3. Corea afirma que la consecuencia de la teoría de los Estados Unidos debería ser más bien remitir al intérprete del ACP y del Apéndice I de Corea a los Anexos 2 y 3 de Corea.[392]

---

[390] Blank y Marceau, "*The History of the Government Procurement Negotiations Since 1945*", página 113.

[391] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[392] *Ibid.*

4.312 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que la argumentación de Corea saca de contexto las observaciones de los Estados Unidos, y les atribuye una conclusión incorrecta de su análisis del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código.[393]

b) Importancia del control en las enmiendas de 1991 de las disposiciones sobre el AII

4.313 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea aduce** que la referencia al control en el ACP de la Ronda de Tokio, y el hecho de que no exista en el ACP de la Ronda Uruguay, privan de sentido a la alegación de los Estados Unidos de que el KAA, el KOACA y la IIAC están sujetos a la aplicación del ACP en virtud del "control" que presuntamente ejerce sobre ellos el MOCT. En opinión de Corea, aunque cuando la responsabilidad del proyecto del aeropuerto de Inchon se asignó al KAA en diciembre de 1991 los Estados Unidos confiaban en la prueba del "control" de la Ronda de Tokio para dar por sentado que el "control" del KAA por el MOCT sometería al KAA a la aplicación del ACP, todo cambió cuando los negociadores de la Ronda Uruguay eliminaron después la prueba del "control" del ACP. Desde ese momento, los Estados Unidos no tenían razón alguna para suponer que entidades no enumeradas como tales entidades en un anexo estarían comprendidas en virtud del control que sobre ellas ejerciera una entidad enumerada. Según Corea, en aplicación de la norma, las entidades controladas por entidades enumeradas, pero no ellas mismas enumeradas, no estarían ya comprendidas. Corea aduce que si los Estados Unidos confiaban en la prueba del "control" recogida en el ACP de la Ronda de Tokio, debían atenerse a las consecuencias cuando los negociadores del ACP de la Ronda Uruguay eliminaron esa prueba.[394]

4.314 **En respuesta a la misma pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aducen** que la referencia al control en el Acuerdo sobre Compras del Sector Público de la Ronda de Tokio en nada afecta al análisis de la respuesta (o falta de respuesta) de los Estados Unidos a las enmiendas introducidas en 1991 en la *Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl*, la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* y las *Normas Complementarias de la Corporación del Aeropuerto de Corea*, ya que la referencia al control en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código de Compras del Sector Público de la Ronda de Tokio ("el Código") no guarda actualmente relación con las "entidades del Gobierno central".[395]

4.315 Los Estados Unidos aducen que según el informe de 1979 de la USITC, el apartado c) del párrafo 1 del artículo I es en lo fundamental una "pauta para futuras negociaciones" con objeto de ampliar la cobertura del Código en dos direcciones.[396] En primer lugar, sugiere que el Código se amplíe para que se aplique a los contratos celebrados por "entidades sujetas al control directo o sustancial de las Partes". En segundo lugar, sugiere también que el Código se amplíe para que se aplique a los contratos celebrados por "otras entidades designadas".

4.316 Los Estados Unidos aducen, con respecto a la ampliación de la cobertura a los contratos celebrados por "entidades sujetas al control directo o sustancial de las Partes", que en el informe

---

[393] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999. Los Estados Unidos hacen referencia a su respuesta a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, que a su juicio representa una exposición exacta de sus opiniones relativas a la prueba indicativa del "control" recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código.

[394] Respuesta de Corea a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[395] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[396] Informe de la USITC, página 26.

de 1979 de la USITC se afirma que "la expresión más amplia "control directo sustancial" tiene aparentemente por objeto abarcar no sólo entidades gubernamentales sino también agentes contratantes cuasigubernamentales". En otras palabras, esa referencia al control no lo es al control de las "entidades del Gobierno central" sobre sus subdivisiones. Se refiere, por el contrario, al control ejercido por las Partes en el Código (es decir, los gobiernos mismos) sobre sus "agentes contratantes cuasigubernamentales".[397]

4.317 En lo tocante a la ampliación de la cobertura a los contratos celebrados por "otras entidades designadas", los Estados Unidos aducen que en el informe de la USITC se aclara que esa referencia no lo es al concepto de control, y además que esa referencia no guarda relación con las "entidades del Gobierno central". Según los Estados Unidos, a lo que se refiere es a los contratos celebrados por las entidades que no están "especificadas en las listas" del Código[398] y no están "bajo el control directo o sustancial de las Partes" en el Código[399], pero que no obstante pueden considerarse contrataciones "públicas". Los Estados Unidos aducen además que, según el informe de la USITC, esa referencia engloba entidades como las "subdivisiones políticas" y los "gobiernos provinciales".[400]

4.318 Los Estados Unidos concluyen que no reaccionaron ante las enmiendas introducidas en 1991 en la *Ley de Fomento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto del Área Metropolitana de Seúl,* la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* y las *Normas Complementarias de la Corporación del Aeropuerto de Corea* porque esas enmiendas fueron simplemente consecuencia de la decisión del MOCT de designar al KAA como operador del proyecto AII, reteniendo el MOCT mismo la autoridad en última instancia y el control sobre el proyecto y sobre el KAA. Los Estados Unidos aducen que esto es un ejemplo de entidad controlada por otra entidad, y no guarda relación con la referencia al control en el Código, porque el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código no tiene nada que ver con el control de entidades "por otras entidades". Por el contrario, según los Estados Unidos, el apartado c) del párrafo 1 del artículo I se refiere al control de entidades por las "Partes" en el Acuerdo.[401] Los Estados Unidos aducen además que aluden a la cobertura en el ACP de lo que USITC llama "agentes contratantes cuasigubernamentales", es decir, entidades que están controladas por los gobiernos mismos, y no por otras entidades.[402]

4.319 **En respuesta, Corea aduce que** la aseveración de los Estados Unidos de que la prueba del "control" recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I del ACP de la Ronda de Tokio "no guarda relación con el control de las "entidades del Gobierno central" sobre sus subdivisiones", y se refiere, por el contrario, "al control de las Partes en el Código (es decir, los gobiernos mismos) sobre sus agentes contratantes cuasigubernamentales" no encuentra fundamento en el informe de 1979 de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos, como éstos alegan.[403]

---

[397] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[398] Segunda frase del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código.

[399] *Ibid*., primera frase.

[400] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el informe de la USITC, páginas 25 y 26.

[401] Apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Código.

[402] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[403] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.320 Corea afirma que la cita que los Estados Unidos hacen del informe confirma, en primer lugar, que el apartado c) del párrafo 1 del artículo I se refiere tanto a "unidades gubernamentales" como a "agentes contratantes cuasigubernamentales".[404] Corea afirma además que, al analizar los efectos de la prueba del "control" recogida en el apartado c) del párrafo 1 del artículo I, el informe estudia concretamente si Amtrak y Comsat estarían sujetas a la aplicación de la "regla indicativa del 'control directo o sustancial'", y procede a catalogar el control que sobre esas entidades ejercen entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo I de los Estados Unidos.[405] Corea afirma que, tanto si se trata de "unidades gubernamentales" o como de "agentes contratantes cuasigubernamentales", ha demostrado que el "control" del MOCT al que según los Estados Unidos está sujeto el KAA es notablemente análogo al control por entidades incluidas en el Anexo 1 de los Estados Unidos al que están sujetas Amtrak y Comsat. Corea afirma que si el KAA está sujeto a la aplicación del ACP en virtud de esa prueba del "control", también lo están Amtrak, Comsat y muchos otros "miles de organizaciones tangenciales a la función esencial de gobierno" que no figuran en la enumeración.[406]

c) Cobertura de entidades o de sectores

4.321 **Los Estados Unidos afirman** que los antecedentes de negociación del ACP confirman que el ACP prevé la cobertura de sectores mediante la inclusión de entidades. Concretamente, observan que en el informe independiente de 1979 de la USITC, la Comisión dejó en claro, con respecto a la cobertura, que "el criterio del Código es definir la cobertura en términos de entidades contratantes ... y valor de los contratos, con numerosas excepciones". Sin embargo, debe alcanzarse el objetivo de "máxima cobertura de entidades contratantes con un equilibrio adecuado de la cobertura en términos de calidad (tipo) y cantidad (valor) de los productos adquiridos", lo que significa que la cobertura está en la práctica:

> en función de cuatro factores: 1) tipo de actividades de contratación; 2) valor de los productos adquiridos; 3) identidad de la entidad contratante; y 4) exclusiones específicas de la cobertura. Todos esos factores deben tenerse en cuenta para determinar la aplicabilidad del Código a cualquier contratación pública.

4.322 Los Estados Unidos aducen que ese extracto evidencia que las entidades se incluyeron sobre la base de los sectores y proyectos para los que celebran contratos, y no sobre la base de su identidad como tales entidades. En otras palabras, los sectores y proyectos a cargo de una entidad eran los principales factores que los países tenían en cuenta para determinar qué entidades desearían estuvieran incluidas en el ámbito de aplicación del ACP. Los Estados Unidos sostienen que cuando se establecía un equilibrio de derechos y obligaciones entre dos países negociadores, ese equilibrio se calculaba a menudo no en función del número o los nombres de las entidades, sino en función del valor y/o la calidad del total de las contrataciones (por ejemplo, las futuras oportunidades de contratación para la rama de producción nacional) que configuraban los conjuntos de concesiones. Los Estados Unidos afirman, en suma, que las negociaciones del ACP se centraron en lo que las entidades compraban, y no en lo que eran.

d) "The History of the Government Procurement Negotiations Since 1945"

4.323 **Los Estados Unidos aducen** que interpretado conforme a su sentido corriente, en su contexto y a la luz del objeto y fin del ACP, la expresión "entidad del Gobierno central" en el Anexo 1 del ACP

---

[404] Informe de la USITC, página 25.

[405] *Ibid*., páginas 41 a 44.

[406] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se cita el Informe de la USITC, página 44.

comprende sus sucursales y sus organizaciones subsidiarias, salvo que en el Acuerdo se disponga otra cosa.

4.324 Los Estados Unidos sostienen que los antecedentes de negociación del ACP confirman esa interpretación. Concretamente, hacen referencia a un artículo titulado "The History of the Government Procurement Negotiations Since 1945", donde se afirma que "era preciso que el Acuerdo tuviera la mayor cobertura posible. Ese principio se acordó en la OCDE".[407] Los Estados Unidos sostienen que excluir ahora la cobertura de las dependencias subordinadas de una entidad enumerada, además de ser contrario a lo anteriormente expuesto, privaría al ACP de la mayor parte de su cobertura sustantiva, porque la cobertura de una entidad con exclusión de sus dependencias subordinadas equivale en la práctica a ninguna cobertura.

2. Antecedentes de la adhesión de Corea

a) Negociaciones bilaterales previas a la adhesión de Corea

4.325 Con objeto de confirmar su interpretación de la expresión "entidad del Gobierno central" en el Anexo 1 de Corea, **los Estados Unidos** recurren a los trabajos preparatorios del ACP y a las circunstancias de su celebración, de conformidad con el artículo 32 de la *Convención de Viena*. Según los Estados Unidos, durante las negociaciones para la adhesión de Corea, los Estados Unidos procuraron obtener y obtuvieron la cobertura en el Anexo 1 de todas las entidades del Gobierno de Corea encargadas de la adquisición de productos y servicios relacionados con proyectos de construcción de nuevos aeropuertos.

4.326 Los Estados Unidos sostienen que desde el comienzo de las negociaciones con Corea se hizo saber claramente que los Estados Unidos sólo aceptarían del Gobierno de Corea una "oferta creíble, en el marco de las negociaciones en curso para ampliar la cobertura [del Código de Compras del Sector Público]"[408], que incluyera la cobertura de "todas las entidades de los sectores de telecomunicaciones, energía, transporte y agua", así como "los servicios y los contratos de construcción".[409]

4.327 **Corea responde** que por mucho que los Estados Unidos aleguen que no hubieran aceptado, en las negociaciones con Corea, nada que supusiera menos que la cobertura de "todas las entidades del ... sector ... de los transportes", el hecho es que han reconocido que no lograron alcanzar ese objetivo.[410]

---

[407] Annet Blank y Gabrielle Marceau, "The History of the Government Procurement Negotiations Since 1945", 5 *Public Procurement Law Review 77*, página 99 (1996). La referencia a la OCDE alude a "la labor de investigación y negociación desarrollada por la OCDE a partir de 1963" con objeto "de reintroducir la contratación pública en las normas comerciales multilaterales de carácter general". *Ibid*., página 77.

[408] Telegrama informativo del Departamento de Comercio de los Estados Unidos (Geneva 05022, mayo de 1991), párrafo 1. Las "negociaciones en curso" son las negociaciones de la Ronda Uruguay para ampliar la cobertura del Código de Compras del Sector Público.

[409] *Ibid*., párrafo 5.

[410] Corea hace aquí referencia al memorando del Departamento de Comercio de los Estados Unidos que se analiza en los párrafos 4.387 y siguientes.

i) La Comunicación de julio de 1991 de Corea

Contenido de la Comunicación

4.328 **Los Estados Unidos observan** que el 1º de mayo de 1991, y en relación con las cuestiones planteadas durante las negociaciones bilaterales del 22 de abril, los Estados Unidos enviaron a Corea una lista de preguntas complementarias relativas a su oferta de adhesión.[411] Los Estados Unidos observan que preguntaron concretamente:

> ¿Qué relación hay entre el Grupo de Desarrollo Aeroportuario y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las compras realizadas para el Grupo de Desarrollo Aeroportuario? Sírvanse identificar todos los Ministerios encargados de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos.

4.329 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre lo que indujo a hacer esas preguntas, los Estados Unidos observan lo siguiente: para ayudar a los funcionarios de los Estados Unidos encargados de negociar la adhesión de Corea al ACP tras la oferta inicial de adhesión formulada por Corea el 25 de junio de 1990, la Embajada de los Estados Unidos en Seúl realizó un estudio de las empresas de los Estados Unidos interesadas en diversos campos del mercado de contratación de Corea. Las empresas americanas citaron como campo de interés prioritario la inclusión del "Grupo de Desarrollo Aeroportuario", encargado de las adquisiciones para la construcción del nuevo aeropuerto, así como las contrataciones en diversos sectores, incluidos los "sistemas aeroportuarios" y los "equipos de comunicaciones y navegación aérea y marítima".[412]

4.330 Los Estados Unidos hacen referencia a la respuesta de Corea a las preguntas complementarias, que se recibió en julio de 1991:

> La construcción del nuevo aeropuerto está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes. Está previsto completar el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto en 1997 tras la finalización del plan básico en 1992 y del plan de trabajo en 1993. La empresa Bechtel, de los Estados Unidos, participa en los proyectos de plan básico.
>
> La organización encargada de la contratación de mercancías y servicios en relación con la construcción del nuevo aeropuerto es la Oficina de Compras. Si embargo, hasta la fecha no se ha establecido el plan de contratación específico, porque todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica.[413]

---

[411] Preguntas de los Estados Unidos relativas a la solicitud de adhesión al Acuerdo sobre Contratación Pública formulada por Corea, mayo de 1991.

[412] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[413] Respuestas de Corea a las preguntas de la Representación Comercial de los Estados Unidos en relación con la solicitud de adhesión al ACP formulada por Corea, 1º de julio de 1991, página 6.

Entidades contratantes incluidas en la Comunicación

4.331 **Los Estados Unidos observan** que cuando en julio de 1991 se recibió la respuesta de Corea, las dos entidades citadas por Corea como encargadas de los proyectos de construcción de nuevos aeropuertos -el Ministerio de Transportes y la Oficina de Compras- ya estaban incluidas en la oferta ACP inicial de Corea. Los Estados Unidos observan también que la inclusión en el Anexo 1 de esas dos entidades se consolidó el 15 de abril de 1994, cuando Corea se hizo parte en el ACP.

4.332 Los Estados Unidos aducen que después de julio de 1991, cuando Corea comunicó que el Ministerio de Transportes y la Oficina de Compras estarían a cargo de las adquisiciones para aeropuertos, Corea no volvió a referirse a las adquisiciones para aeropuertos. Además, los Estados Unidos afirman que Corea no intentó modificar las declaraciones formuladas en julio de 1991. Según los Estados Unidos, habida cuenta de esa serie de comunicaciones y del ulterior silencio de los funcionarios coreanos, es razonable que los Estados Unidos concluyeran que el MOCT y la Oficina de Compras eran realmente las únicas entidades encargadas de la contratación para proyectos de construcción de nuevos aeropuertos. **Corea reconoce** que en su respuesta de julio de 1991 se hacía referencia a la Oficina de Compras como "organización encargada" de la contratación para el AII. Corea afirma que de conformidad con el párrafo 5 del artículo 2 de la *Ley del Fondo de Contratación Pública*[414], la Oficina de Compras de Corea habría quedado en principio encargada de las contrataciones para el proyecto AII. Aduce, sin embargo, que como el plan para el proyecto AII no se había completado y la preparación de los terrenos para el proyecto no había de comenzar hasta al menos 16 meses después de que Corea respondiera a las preguntas de los Estados Unidos, Corea subrayó en su respuesta que el plan de contratación específico no se había establecido porque el proyecto de construcción del aeropuerto se encontraba sólo en la fase de planificación básica.[415] En respuesta a una pregunta de los Estados Unidos, Corea afirma que esas palabras debían haber sido suficientes para advertir a cualquier persona razonable que en aquellas fechas aún no se había establecido nada concreto con respecto a la contratación. Según Corea, ello incluiría la entidad encargada en última instancia de la contratación.[416]

4.333 **En respuesta, los Estados Unidos observan**, refiriéndose a puntos concretos de la respuesta de 1991 de Corea, que no consideran que la declaración de Corea de que por el momento el plan de contratación concreto no se había establecido indicara un posible cambio de las entidades encargadas de la contratación para el proyecto AII. Según los Estados Unidos, la respuesta de Corea simplemente ponía de manifiesto que los aspectos concretos del plan de contrataciones (es decir, el calendario de licitación, el valor estimado de las ofertas, etc.) aún no se habían determinado. La interpretación lógica de la declaración de Corea era que las entidades encargadas de la contratación para la construcción del nuevo aeropuerto eran el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del MOCT y la Oficina de Compras. Sin embargo, aún no se había determinado la forma en que esas entidades construirían el aeropuerto, ni el valor que tendrían los contratos que se celebrasen a esos efectos. Los Estados Unidos aducen que si Corea hubiera querido referirse a las entidades encargadas de la contratación para el aeropuerto, habría afirmado que "aún no se han determinado las entidades contratantes ..." en lugar de "el plan de contratación no se ha establecido".

4.334 Además, los Estados Unidos aducen que Corea se manifestó en forma clara e inequívoca con respecto a las entidades encargadas de las adquisiciones para el AII. Los Estados Unidos observan

---

[414] Ley Nº 3580, 27 de diciembre de 1982.

[415] Respuestas de Corea a las preguntas 15 y 16 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[416] Respuesta de Corea a la pregunta 15 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

que en la respuesta a sus preguntas, la afirmación de que la construcción "está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes" aparece en un párrafo anterior a la "precisión" de Corea, y precede al examen del posible calendario de ejecución del nuevo proyecto. Por último, los Estados Unidos aducen que al observar en su respuesta que Bechtel participaba en el proyecto de plan básico, Corea reconoce que las contrataciones para el proyecto del aeropuerto ya habían comenzado, lo que implica que las entidades designadas estaban a cargo de las contrataciones.

4.335 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea observa además** que la comunicación de julio de 1991 debe interpretarse en su contexto. Corea afirma que las preguntas de los Estados Unidos eran para Corea en buena medida teóricas cuando se recibieron, y que su respuesta fue una respuesta precisa, de buena fe y honrada a una pregunta formulada en otro idioma. Afirma además que se redactó -probablemente dictada a un mecanógrafo en el segundo idioma del redactor- sin recurso al *New Shorter Oxford English Dictionary.* Corea afirma que creía que había informado honrada y razonablemente a los Estados Unidos de que en julio de 1991 las entidades pertinentes eran el Ministerio de Transportes y la Oficina de Compras, pero que por esas fechas nada estaba establecido, y que una lectura razonable de la comunicación hubiera llevado a la conclusión de que esa situación era temporal.[417] Corea aduce que la estructura del segundo párrafo de la respuesta de julio de 1991 de Corea fundamenta esa interpretación. Observa que inmediatamente después de la referencia a la Oficina de Compras, Corea indicó "pero por el momento el plan concreto de contratación ...". Corea aduce que la referencia a la entidad en principio encargada en aquel momento de la contratación para el AII, inmediatamente seguida de la observación de que "el plan concreto de contratación no se ha establecido", complementada por la expresión "pero por el momento" induciría a cualquier lector razonable a concluir que todo el proyecto AII estaba aún en sus comienzos y no había sido objeto de decisiones firmes.[418]

4.336 **Los Estados Unidos responden aduciendo** que aparentemente Corea sugiere que está dispensada de la aplicación de las reglas normales de interpretación de los tratados y de las relativas a la responsabilidad de los Estados en lo tocante a sus listas ACP y a otros documentos oficiales simplemente porque esos documentos se tradujeron del coreano al inglés. Los Estados Unidos observan que Corea ya ha aceptado que su lista ACP es "auténtica solamente en versión inglesa". De hecho, los Estados Unidos observan que todos los documentos de negociación facilitados por Corea, incluida la *Ley de Organización de la Administración*, se proporcionaron en inglés. Además, según los Estados Unidos, Corea ha pedido en muchos otros casos que se hagan interpretaciones textuales de documentos coreanos traducidos.

4.337 **En apoyo también de su argumento de que no había asumido ningún compromiso con respecto a las entidades encargadas de las adquisiciones para aeropuertos, Corea hace referencia** a un informe de las Comunidades Europeas sobre el progreso de las negociaciones de la Ronda Uruguay fechado en marzo de 1993. Corea observa que las Comunidades Europeas afirmaron expresamente en el informe que Corea no había hecho "ninguna oferta sobre aeropuertos".

4.338 **En respuesta, los Estados Unidos observan** que Corea no ha conciliado esa declaración del informe de las CE con su anterior declaración de que las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, encargadas de proyectos para aeropuertos "en el período 1992-1998", están incluidas en el Anexo 1 del ACP. Los Estados Unidos aducen que esas Oficinas de Aviación Regionales, en tanto que "órganos administrativos especiales de carácter local" del MOCT, tenían que estar comprendidas desde el momento en que, en junio de 1990, se incluyó por primera vez al MOCT en la oferta de adhesión al ACP de Corea.

---

[417] Respuesta de Corea a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[418] *Ibid.*

4.339 Los Estados Unidos observan también que habida cuenta de que Corea les había comunicado anteriormente que la construcción del AII era el único proyecto en curso y de que las Partes en el ACP pueden decidir si desean incluir una entidad en el Anexo 1 o en el Anexo 3 con independencia del objeto de las contrataciones de la entidad o de su condición jurídica a nivel nacional, la posición de Corea sobre las Oficinas de Aviación Regionales por lo que respecta a la Nota General 1 plantea grandes problemas a la defensa global de Corea basada en que el KAA, el KOACA y la IIAC no están sujetos al cumplimiento de las obligaciones ACP de Corea.

Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan

4.340 **Los Estados Unidos aducen** que en 1991, cuando pidieron a Corea una lista de las entidades encargadas de las adquisiciones para la construcción de nuevos aeropuertos, Corea no hizo referencia alguna a las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan. Los Estados Unidos sostienen que esa respuesta parece contradecir el argumento actual de Corea de que las Oficinas de Aviación Regionales han estado adjudicando contratos relacionados con la construcción de aeropuertos "en el período 1992-1998".

4.341 **Corea aduce** que si los Estados Unidos tenían intención de obtener cobertura ACP de las contrataciones para el AII, sin duda habrían consultado al sector industrial relacionado con las adquisiciones para aeropuertos. Corea afirma que entonces los Estados Unidos habrían tenido conocimiento de los numerosos ejemplos de contratos adjudicados por las Oficinas de Aviación Regionales o la Oficina de Compras, durante el período en que las negociaciones del ACP estaban en curso, para proyectos relacionados con los aeropuertos pertinentes. Corea hace referencia a las pruebas citadas en el párrafo 4.239.

4.342 Corea observa además que los Estados Unidos, cuando alegan que en julio de 1991 Corea no hizo referencia a las Oficinas de Aviación Regionales en respuesta a una pregunta relativa al proyecto AII, sostienen que "pidieron a Corea una lista de las entidades encargadas de las adquisiciones para la construcción de nuevos aeropuertos". Corea sostiene que esa afirmación es errónea, y observa que el texto exacto de la pregunta de los Estados Unidos fue el siguiente:

> ¿Qué relación hay entre el *Grupo de Desarrollo Aeroportuario* y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las compras realizadas para el *Grupo de Desarrollo Aeroportuario*? Sírvanse identificar todos los Ministerios encargados de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos.

4.343 Corea aduce que su impresión fue que la pregunta de los Estados Unidos no se refería a cualquier contratación relacionada genéricamente con aeropuertos. Dado el claro hincapié que los Estados Unidos hacían en el Grupo de Desarrollo Aeroportuario, el NADG, Corea afirma que su respuesta se circunscribió exclusivamente al aeropuerto con el que el NADG tenía relación, es decir, el AII. Corea afirma que dio por sentado, en forma totalmente razonable, que la pregunta de los Estados Unidos se refería al proyecto AII, y que en su respuesta tenía que dar cuanta información hubiera disponible sobre lo que en aquel momento era un proyecto naciente.

Cobertura de entidades o de proyectos

4.344 **Los Estados Unidos aducen** que Corea, en respuesta a una pregunta directa sobre la cobertura de la construcción del nuevo aeropuerto formulada por los Estados Unidos, declaró expresamente que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario del MOCT y la Oficina de Compras estarían a cargo de las adquisiciones para la construcción de nuevos aeropuertos. Los Estados Unidos afirman que al plantear la pregunta en términos sectoriales, era evidente que estaban interesados en

proyectos relacionados con las adquisiciones para aeropuertos. Los Estados Unidos aducen además que la respuesta de Corea, formulada en términos de entidades, creaba la expectativa de que las adquisiciones para aeropuertos estarían comprendidas como consecuencia de la enumeración del MOCT y la Oficina de Compras. Los Estados Unidos concluyen que era razonable esperar que las adquisiciones para aeropuertos estuvieran sujetas a las disciplinas del ACP como consecuencia de la inclusión del MOCT y la Oficina de Compras.

4.345 Los Estados Unidos aducen además que los sectores y proyectos que estaban a cargo de cada entidad fueron los principales factores que los países tuvieron en cuenta para determinar qué entidades deseaban que se incluyeran en el ámbito de aplicación del ACP. En relación con el presente asunto, los Estados Unidos sostienen que procuraron que se incluyera "la construcción de nuevos aeropuertos". Los Estados Unidos observan que en julio de 1991 Corea respondió que el MOCT y la Oficina de Compras estaban a cargo de la "construcción de nuevos aeropuertos".[419] Los Estados Unidos aducen que, por consiguiente, el MOCT y la Oficina de Compras quedaron incluidos no sólo para las adquisiciones relacionadas con "la construcción de nuevos aeropuertos", sino también, de conformidad con el párrafo 1 del artículo I del ACP, para "los contratos que celebren [esas] entidades", con sujeción a excepciones expresas.[420]

4.346 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea afirma** que sus compromisos del Anexo 1 se negociaron sobre la base de entidades y no de proyectos. Corea observa que en el Anexo 1 se enumeran entidades y no proyectos, y afirma que no comprende cómo esto puede ponerse en duda. Observa además que ni en la oferta inicial de Corea ni en su segunda oferta ni en su tercera y última oferta, presentada en diciembre de 1993, figura una lista de proyectos para su inclusión en el Anexo 1.[421] En cualquier caso, Corea aduce que como el KAA era la entidad encargada de las adquisiciones para el AII desde diciembre de 1991 hasta agosto de 1994, si el KAA no estaba incluido tampoco lo estaba el AII.[422]

4.347 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que aceptar la posición de Corea de que la cobertura del ACP engloba exclusivamente entidades privaría al Acuerdo de todo contenido. Según los Estados Unidos, cualquier Parte podría transferir las facultades de contratación de entidades enumeradas a entidades no enumeradas, sin necesidad de notificar esas transferencias a otras Partes ni de ofrecer compensaciones, porque en un acuerdo cuya cobertura se basa únicamente en entidades las entidades enumeradas siguen estando técnicamente "abarcadas". Los Estados Unidos aducen que, es obvio que, el ACP quedaría rápidamente vacío de contenido.

4.348 **En respuesta a la argumentación de los Estados Unidos, Corea reitera** que los contratos celebrados por el MOCT y el NADG (si los hubiera) están sujetos al ACP, al igual que los contratos celebrados por la Oficina de Compras para entidades incluidas en el Anexo 1. Sin embargo, según Corea, esto no es consecuencia de la respuesta de Corea de julio de 1991. Corea afirma que su

---

[419] Los Estados Unidos observan que ambas entidades ya figuraban en la oferta de adhesión al ACP de Corea, y que de hecho el MOCT ya estaba a cargo de la adjudicación de los primeros contratos para los planes básicos del proyecto AII.

[420] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[421] Respuesta de Corea a la pregunta 4 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[422] Respuesta de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

respuesta de julio de 1991 fue una contestación a una pregunta específica de los Estados Unidos sobre el NADG, y que en ningún caso hacía referencia a la cobertura del ACP.[423]

4.349 Corea afirma, además, que su respuesta de julio de 1991 no se refería a la "construcción de nuevos aeropuertos". Corea subraya que ni la pregunta ni la respuesta hacían referencia a compromisos de cobertura ACP para nada en absoluto -ni para entidades, ni para un sector denominado "construcción de nuevos aeropuertos". Corea afirma que tanto la pregunta de mayo de 1991 como la respuesta de julio de 1991 eran específicas y se referían al NADG y al AII. Afirma además que la respuesta de julio de 1991 se refería a una entidad que en principio habría estado a cargo de las adquisiciones para un aeropuerto en particular, si en aquella fecha hubiera existido. Corea sostiene que no es exacto que en su respuesta de julio de 1991, que tuvo lugar dos años y medio antes de que firmara el ACP, asumiera compromiso alguno de cobertura ACP, y mucho menos compromisos de cobertura ACP para un sector denominado "construcción de nuevos aeropuertos", Corea aduce que los Estados Unidos están utilizando su propia pregunta, y no la respuesta de Corea, como prueba de los compromisos asumidos por Corea. Esto, afirma Corea, es totalmente inaceptable como prueba.[424]

Explicación Suplementaria de febrero de 1991 de la oferta ACP de Corea

4.350 Corea aduce que durante las negociaciones relativas a la adhesión de Corea al ACP, los Estados Unidos tenían conocimiento de la existencia y las actividades de entidades incluidas en el Anexo 1 que hacían "adquisiciones para aeropuertos", tanto en relación con la construcción de nuevos aeropuertos como para trabajos en aeropuertos existentes. Corea aduce además que los Estados Unidos tenían conocimiento de que entidades distintas del KAA -a saber, las Oficinas de Aviación Regionales- existían, celebraban contratos para aeropuertos de Corea distintos del AII y estaban incluidas en la oferta de Corea.[425]

4.351 Corea observa que el telegrama informativo de Corea[426], las preguntas formuladas a Corea por los Estados Unidos en mayo de 1991[427] y un telegrama informativo de mayo de 1991 del Departamento de Comercio de los Estados Unidos[428] hacen referencia a la recepción por los Estados Unidos de un documento fechado en febrero de 1991 titulado "*Supplementary Explanation of the Note by the Republic of Korea dated 29 June 1990 relating to the Agreement on Government Procurement*".[429] Corea observa además que en la página 11 de esa "*Explicación Suplementaria*", donde se explica la oferta inicial de Corea, las oficinas o dependencias de aviación regionales se incluyen en los compromisos de Corea en el marco de las competencias del Ministerio de Transportes. Corea observa que el KAA no está enumerado.

---

[423] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[424] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[425] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[426] Documento probatorio Kor-118.

[427] Documento probatorio US-4, preguntas 9, 10, 11, 14, 15.

[428] Documento probatorio US-2, página 2.

[429] Documento probatorio Kor-117.

Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Area Metropolitana de Seúl

Referencia a la Ley en 1991

4.352 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial** en la que se pide que se explique por qué razón Corea no hizo referencia, en su respuesta de julio de 1991, a la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991, **Corea observa** que los Estados Unidos hicieron 17 preguntas relativas a muy diversas cuestiones. Corea observa que sólo una de ellas se refiere al AII, y afirma que un funcionario del Ministerio de Comercio proporcionó respuestas de buena fe a todas esas preguntas el 1º de julio de 1991. Corea afirma asimismo que las respuestas proporcionadas fueron, además, detalladas y completas.[430]

4.353 Corea aduce que como ponen de manifiesto sus respuestas de julio de 1991, hizo un considerable esfuerzo para responder a las preguntas de los Estados Unidos, facilitando una contestación de 29 páginas a las dos páginas de preguntas de los Estados Unidos. Corea afirma que se tomó las preguntas en serio, y facilitó respuestas completas y detalladas a todo lo que le preguntaron. Corea afirma que no dedujo del documento de los Estados Unidos preguntas que no se planteaban en él, incluidas preguntas sobre la *Ley del Aeropuerto de Seúl* o sobre cualquier otra disposición relacionada con el AII, como la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*.[431]

4.354 Corea aduce que dada la diversidad de temas planteados por los Estados Unidos, y habida cuenta de la amplitud de las respuestas dadas, no era razonable esperar que Corea, o cualquier otro Miembro, fuera mucho más allá de lo preguntado y facilitara en cada caso información sobre lo que tal vez pensara que los Estados Unidos posiblemente habrían considerado interesante. Corea afirma que si ella o cualquier otro Miembro aceptara tal carga, la virtual imposibilidad de abordar con éxito cualquier cuestión posible prácticamente garantizaría el fracaso, y la sujetaría a ciertas responsabilidades en ulteriores diferencias.[432]

4.355 En apoyo de su posición, Corea afirma que ésta es sin duda una de las razones por las que el Órgano de Apelación encargado del asunto *Equipo Informático* rechazó la idea de que la "parte importadora" (en el presente asunto Corea) tenía el deber de aclarar su lista arancelaria. Corea afirma que según el Órgano de Apelación, los "Miembros exportadores" (en este caso los Estados Unidos) tienen que asegurarse de que sus correspondientes derechos se describen en las listas de los Miembros importadores de tal forma que sus intereses en materia de exportación, con arreglo a lo acordado en las negociaciones, están garantizados.[433] Corea observa que en julio de 1991 proporcionó 29 páginas de respuestas de buena fe a 17 preguntas formuladas por los Estados Unidos, y afirma que con arreglo a los principios enunciados por el Órgano de Apelación en el asunto *Equipo Informático* no se le puede obligar a nada más sin imponerle una carga que en realidad incumbe a los Estados Unidos.[434]

---

[430] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[431] *Ibid.*

[432] *Ibid.*

[433] *CE - LAN*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 109.

[434] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

Situación de la Ley en el momento de la respuesta de julio de 1991

4.356 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial** en la que se pedían detalles sobre la evolución de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* desde la fase de adopción de la correspondiente política a la fase legislativa, **Corea aduce** que en abstracto es imposible determinar con precisión la duración del proceso legislativo. Como ocurre en la mayoría de los demás Miembros con legislativos independientes del ejecutivo, el tiempo necesario para aprobar una ley depende de muchos factores, incluidos el grado y la intensidad de oposición.[435]

4.357 Corea expone la siguiente evolución de las enmiendas de diciembre de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, en la que se designó al KAA como entidad encargada del proyecto AII[436]:

26 de junio de 1991:	El MOT toma una decisión interna de recomendar que la Asamblea Nacional designe al KAA como entidad encargada del proyecto AII en un proyecto de ley de enmienda de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*
10 de julio de 1991:	El MOT publica un anuncio público de un proyecto de ley sobre enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*
29 de julio de 1991:	Los Viceministros de los Ministerios competentes se reúnen para examinar el proyecto de ley
6 de agosto de 1991:	Directores Generales de los mismos Ministerios competentes se reúnen para examinar el proyecto de ley
14 de agosto de 1991:	El proyecto de ley se aprueba en una reunión de los Viceministros de los Ministerios Económicos
8 de octubre de 1991:	El proyecto de ley se aprueba en una reunión de todos los Viceministros
9 de octubre de 1991:	El proyecto de ley se aprueba en una reunión del Gobierno en pleno
16 de octubre de 1991:	El Presidente de Corea aprueba el proyecto de ley
21 de octubre de 1991:	El proyecto de ley se remite a la Asamblea Nacional
12 de noviembre de 1991:	El proyecto de ley se somete a la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Asamblea Nacional
19 de noviembre de 1991:	La Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Asamblea Nacional aprueba el proyecto de ley
20 de noviembre de 1991:	La Asamblea Nacional aprueba la ley en sesión plenaria
29 de noviembre de 1991:	La ley se remite al Presidente de Corea
14 de diciembre de 1991:	El Presidente firma la ley, que se promulga como Ley Nº 4436 y se publica en el *Boletín Oficial*

4.358 Corea observa que esa ley no era especialmente polémica, por lo que su proceso de promulgación fue relativamente corto. Afirma que como se observa en el calendario, el Ministerio de Transportes adoptó el 26 de junio de 1991 una decisión interna de recomendar a la Asamblea Nacional que designara al KAA como entidad encargada del proyecto AII. Corea observa que el Ministerio de Transportes no hizo una notificación pública hasta el 10 de julio, 10 días después de la respuesta de 1º de julio del Ministerio de Comercio, un organismo totalmente distinto. La decisión

[435] Respuesta de Corea a la pregunta 3 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[436] *Ibid.*

del Ministerio de Transportes de recomendar el KAA no se debatió con otros ministerios hasta las reuniones de 29 de julio y 6 de agosto de los Viceministros y Directores Generales interesados.[437]

4.359 Corea afirma que el Ministerio de Comercio, que preparó las respuestas de Corea a las preguntas de los Estados Unidos, no tenía conocimiento de la decisión interna del Ministerio de Transportes cuando el 1º de julio de 1991 facilitó esas respuestas a los Estados Unidos. Corea afirma además que el funcionario del Ministerio de Comercio que preparó las respuestas a las preguntas de los Estados Unidos tuvo que haber finalizado un proyecto antes del 26 de junio de 1991 para que sus superiores lo examinaran antes de su remisión el 1º de julio de 1991. Corea aduce que por ambas razones o por cualquiera de ellas, el Ministerio y la persona que preparó la respuesta de 1º de julio de 1991 de Corea no podían conocer la decisión de recomendar la participación del KAA en el proyecto AII.[438]

4.360 Corea aduce que aun en el caso de que la persona encargada de la preparación de la respuesta de 1º de julio de 1991 de Corea hubiera conocido la decisión de 26 de junio del Ministerio de Transportes, ningún funcionario del Ministerio de Comercio habría tenido la osadía de comunicar a los Estados Unidos la inclusión del KAA en un proyecto de ley aún no debatido, y mucho menos aprobado, por los directores generales, viceministros y ministros competentes, junto con el Presidente de Corea y la Asamblea Nacional. Corea afirma que el 1º de julio de 1991, cuando respondió a las preguntas de los Estados Unidos, el proyecto de ley que contenía las enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* era poco más que una propuesta.[439]

4.361 Para aclarar su posición, Corea recurre a un ejemplo paralelo. A juicio de Corea, no sería políticamente admisible que un empleado de la Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos ofreciera a un negociador extranjero información preliminar o garantías sobre futuros proyectos de ley antes de que hubieran sido aprobados por el Gobierno y el Presidente, cuando no por el Congreso. Según Corea, toda sugerencia del Representante Comercial de los Estados Unidos en el sentido de que esas aprobaciones no eran sino formalidades técnicas tendría graves efectos políticos, por lo que para empezar no se consideraría aconsejable proporcionar la información al negociador extranjero. Corea afirma que se le debe juzgar por el mismo patrón.[440]

4.362 **En respuesta, los Estados Unidos observan** que en las respuestas de Corea no se indica el día de julio en que se proporcionaron. Los Estados Unidos observan que en esas respuestas sólo se dice "julio de 1991". Los Estados Unidos afirman que la fecha del 1º de julio determinada arbitrariamente por Corea no es un hecho probado.[441]

4.363 Los Estados Unidos observan además que en cualquier caso es indiscutible que la decisión interna del Ministerio de Transportes de recomendar la designación del KAA como operador del proyecto AII se adoptó antes de la fecha en la que Corea proporcionó sus respuestas a los Estados Unidos, y que Corea no informó a los Estados Unidos acerca de la decisión interna del MOT en sus respuestas de julio de 1991. Los Estados Unidos aducen que al no estar claro en qué día de julio de 1991 Corea proporcionó sus respuestas, es muy posible que el MOT ya hubiera hecho público el

[437] *Ibid.*

[438] *Ibid.*

[439] *Ibid.*

[440] *Ibid.*

[441] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 3 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

proyecto de ley que contenía las enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*[442], y que los Viceministros ya se hubieran reunido para examinar el proyecto de ley[443] antes de que Corea facilitara a los Estados Unidos su respuesta de julio de 1991.[444]

4.364 Los Estados Unidos aducen que en última instancia es importante poner estas cuestiones en perspectiva, y recordar que la enmienda de diciembre de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no afectó a la autoridad última del MOCT sobre el proyecto AII, y se limitó a añadir el KAA a la lista de posibles operadores del proyecto.[445]

Fecha de finalización del proyecto

4.365 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea observa** que su respuesta de julio de 1991, en la que se afirma que el proyecto finalizaría en 1997, se facilitó seis meses antes de que Bechtel, una empresa de los Estados Unidos, completara, en diciembre de 1991, el plan básico.[446] Corea observa que si bien la declaración de julio de 1991 sobre la fecha de finalización en 1997 se refería aparentemente a todo el proyecto, lo cierto es que se basaba en estimaciones muy preliminares del Gobierno de Corea. Corea afirma que 1997 era simplemente un objetivo, y aduce que el calendario del proyecto AII ha sido objeto, como ocurre en la mayoría de los grandes proyectos de construcción, de muchos cambios a lo largo de los años, y que actualmente se prevé que el aeropuerto se inaugure en enero de 2001.[447]

4.366 Los Estados Unidos aducen, en repuesta, que si bien actualmente se prevé que el aeropuerto se inaugure en enero de 2001, según una revisión de 1998 del plan del aeropuerto, el proyecto de desarrollo del aeropuerto de Inchon no finalizará totalmente hasta 2020.[448] Los Estados Unidos afirman que, por tanto, las prácticas de contratación discriminatorias de Corea pueden perjudicar a empresas de los Estados Unidos durante los dos próximos decenios.[449]

ii) El telegrama informativo de mayo de 1991 de los Estados Unidos

Contenido del telegrama informativo

4.367 **Los Estados Unidos aducen** que los argumentos formulados por Corea simplemente reducirían las obligaciones asumidas por Corea en virtud del Anexo 1, en contradicción con anteriores manifestaciones de Corea. Concretamente, los Estados Unidos hacen referencia a un telegrama informativo del Departamento de Comercio de los Estados Unidos fechado en mayo de 1991, que

---

[442] Corea indica que esto tuvo lugar el 10 de julio de 1999.

[443] Corea indica que esto tuvo lugar el 29 de julio de 1991.

[444] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 3 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[445] *Ibid.*

[446] *Inchon International Airport: A Future-Oriented Airport, Increasing the Value of Time*, página 42. Véase también el Documento probatorio Kor-11 (Contrato para el plan básico).

[447] Respuesta de Corea a la pregunta 13 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[448] Documento probatorio US-18.

[449] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 13 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

según los Estados Unidos contiene una relación fáctica de la primera ronda de negociaciones bilaterales entre los Estados Unidos y Corea en el marco del ACP, que tuvo lugar el 22 de abril de 1991:

> Se pidió al delegado de Corea que aclarara la Nota 1 [al Anexo 1 de Corea]. El representante de Corea dijo que esa nota tenía por objeto "explicar, no exceptuar". El delegado de los Estados Unidos observó que parecía obvio que si una entidad estaba incluida todos sus órganos subsidiarios estuvieran también incluidos, salvo que en la oferta se formulara expresamente una excepción. Por tanto, no era claro lo que la nota pretendía añadir. El representante de Corea reiteró que la nota no tenía por objeto limitar en modo alguno su oferta, y sugirió que si era motivo de preocupación podrían estudiar la posibilidad de suprimirla.[450]

Significado del telegrama informativo

4.368 **Según los Estados Unidos**, en el telegrama informativo al Departamento de Comercio de los Estados Unidos de mayo de 1991 se resume el debate entre Corea y los Estados Unidos cuando trataban de llegar a un acuerdo sobre el significado de la Nota 1.[451] Los Estados Unidos sostienen que en el telegrama se registra el acuerdo de las partes sobre la intención de la Nota 1 de abarcar todos los "órganos subsidiarios" de las "entidades del Gobierno central" incluidas en el Anexo 1 de Corea, salvo que "en la oferta se formulara expresamente una excepción". Los Estados Unidos afirman que, como sostenía Corea, la Nota 1 no tenía por objeto "exceptuar" ni "limitar en modo alguno la oferta [de Corea]"; la Nota 1 nunca tuvo por objeto excluir a los órganos subsidiarios de la cobertura del Anexo 1. Los Estados Unidos concluyen que, por consiguiente, el KAA, el KOACA y la IIAC, como organizaciones subsidiarias del MOCT, están también incluidos en el Anexo 1 de Corea en virtud de la Nota 1.

4.369 Los Estados Unidos aducen además que la Nota 1 no engloba "todos los órganos internos de las entidades del Gobierno central con arreglo a la legislación coreana", y que la *Ley de Organización de la Administración* no engloba "toda la estructura del Gobierno central de Corea". Los Estados Unidos aducen que la Nota 1 no define el alcance de las "entidades del Gobierno central", sino que en todo caso lo amplía. Los Estados Unidos afirman que esa interpretación ha sido confirmada por Corea cuando sostiene que "la Nota 1 no tenía por objeto limitar su oferta del Anexo 1". Los Estados Unidos aducen que esa interpretación es coherente con el principio de efectividad. Aducen asimismo que también es coherente con el razonamiento de que la Nota 1 no puede al mismo tiempo definir y ampliar el alcance de las "entidades del Gobierno central".

4.370 Los Estados Unidos observan que de conformidad con el artículo 32 de la *Convención de Viena*, los trabajos preparatorios de un tratado pueden utilizarse como medios de interpretación complementarios si el sentido de la Nota 1 es ambiguo u obscuro. Por ejemplo, el Órgano de Apelación, en su reciente informe sobre el asunto *Canadá - medidas que afectan a la importación de leche y la exportación de productos lácteos*, tras determinar que "el lenguaje utilizado en la cita no está claro aparentemente en la lista del Canadá ... el lenguaje tiene carácter general y ambiguo y, por consiguiente, exige una atención especial por parte del intérprete del tratado", estimó "necesario, en

---

[450] Telegrama informativo del Departamento de Comercio (Geneva 05022, mayo de 1991), párrafo 14.

[451] Los Estados Unidos observan que es práctica común de los funcionarios del Gobierno de los Estados Unidos enviar esos informes fácticos después de cada sesión de negociación. Aunque podría aducirse que esa descripción es unilateral o que puede ser inexacta, los Estados Unidos sostienen que debe tenerse en cuenta que el negociador de los Estados Unidos tiene el deber de observar, informar y registrar esas negociaciones en forma fáctica y adecuada, sin intentar analizarlas. Esos informes son parte del "trabajo normal" de un negociador, y deben, por tanto, considerarse fiables.

este caso, acudir a los "medios de interpretación complementarios" con arreglo al artículo 32 de la *Convención de Viena*".

4.371 Según los Estados Unidos, con arreglo al telegrama informativo de mayo de 1991 del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, Corea se mostró de acuerdo con los Estados Unidos en que "si una entidad estaba incluida, todos sus órganos subsidiarios estarían también incluidos, salvo que se formulara expresamente una excepción", y después admitió que la Nota 1 "no tiene por objeto limitar en modo alguno su oferta". Por consiguiente, los Estados Unidos mantienen que es evidente que la Nota 1 no reduce el ámbito de cobertura del Anexo 1 de Corea, es decir, que las sucursales y las organizaciones subsidiarias están también incluidas. Los Estados Unidos aducen que para no interpretar la Nota 1 de forma que la haga redundante o inútil es preciso entenderla en el sentido de que amplía la cobertura del Anexo 1 de Corea para incluir en él entidades que podrían no ser sucursales u organizaciones subsidiarias de "entidades del Gobierno central" enumeradas, pero que en todo caso son "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" u "órganos dependientes" de conformidad con la Nota 1.

4.372 **En respuesta, Corea observa** que a pesar de que en la Nota 1 al Anexo 1 de Corea se definen específicamente y sin ambigüedad las expresiones "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" y "órganos dependientes" por remisión a la *Ley de Organización de la Administración*, y a pesar de que la *Ley de Organización de la Administración* no engloba al KAA, el KOACA o la IIAC en la definición de "redes de organizaciones subordinadas", "órganos administrativos especiales de carácter local" u "órganos dependientes", los Estados Unidos aducen que el citado telegrama, por sí solo, somete los contratos que celebren el KAA, el KOACA y la IIAC a las disposiciones del ACP. Corea afirma que esa posición es inaceptable.

4.373 Corea aduce que en el telegrama no se indica, como alegan los Estados Unidos, que Corea aceptaba "abarcar todos los "órganos subsidiarios" de las "entidades del Gobierno central" ... salvo "que en la oferta se formulara expresamente una excepción"". Corea observa que en la Nota 1 se aclara y se define el alcance de los órganos internos de los ministerios enumerados en el Anexo 1. Corea aduce asimismo que la Nota 1 no "excluye" ni "exceptúa" nada que de otro modo estaría incluido en esos ministerios con arreglo a la legislación coreana. Por el contrario, al enumerar las "redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea," la Nota 1 incluye la totalidad de los órganos que son órganos internos de una entidad incluida en el Anexo 1 y que, por consiguiente, están lógicamente incluidos.

Condición del telegrama informativo

4.374 Con respecto a la condición del telegrama, **Corea aduce** que se trata de un documento que no puede considerarse como parte de los "trabajos preparatorios", y ello por dos razones. Corea sostiene, en primer lugar, que no dispuso de él antes de su adhesión al ACP, como consecuencia de lo cual no puede constituir parte de los compromisos aceptados por Corea con ocasión de su adhesión.[452] Corea afirma que si hubiera visto el telegrama informativo antes de su adhesión y, por consiguiente, conocido la opinión de los Estados Unidos, habría presentado objeciones a la interpretación de los Estados Unidos de las declaraciones hechas por Corea en la reunión de 22 de abril que el telegrama de los Estados Unidos dice registrar, o al menos las habría aclarado. Corea afirma, en segundo lugar, que

[452] Sir Ian Sinclair, *The Vienna Convention on the Law of Treaties* (2ª edición, 1984), página 144. Corea observa que el Profesor Sinclair argumenta que los trabajos preparatorios deben ser "de conocimiento público" para que los Estados que se adhieran ulteriormente puedan saber a qué se comprometen. Nada justifica que los Estados originalmente firmantes no tengan también la ventaja de conocer cualquier documento que pretenda vincularlos a algo de lo que no tenían conocimiento.

el telegrama informativo sólo se refiere a lo que los Estados Unidos esperaban haber conseguido. Corea observa que las expectativas de los Estados Unidos sólo son pertinentes en el contexto de su reclamación no basada en infracción de disposiciones.[453]

4.375 Corea afirma que aunque el telegrama informativo se considere parte de los "trabajos preparatorios", el artículo 32 de la *Convención de Viena* estipula que "los trabajos preparatorios" sólo son pertinentes cuando el sentido corriente de un acuerdo es ambiguo u obscuro o conduce a un resultado absurdo. También pueden utilizarse para "confirmar" el sentido resultante de la aplicación del artículo 31.

4.376 Corea afirma que el recurso de los Estados Unidos al telegrama de mayo de 1991 no satisface los requisitos establecidos en el artículo 32. Según Corea, la referencia en la Nota 1 a la *Ley de Organización de la Administración* como fuente de la definición de la expresión "redes de organizaciones subordinadas" es todo menos ambigua. Además, Corea afirma que el párrafo 3 del artículo 2 de la Ley es claro, aunque se diferencie de la lista que los Estados Unidos podrían adoptar en su propia legislación. Corea aduce, además, que el hecho de que los Estados Unidos, las Comunidades Europeas, Hong Kong, el Japón, Liechtenstein, Noruega y Suiza definan todas las expresiones que figuran en sus respectivos Apéndices I del ACP por remisión a las disposiciones de su propia legislación indica que hacer tal cosa está lejos de ser una práctica obscura o absurda. Corea afirma asimismo que el hecho de que los Estados Unidos tuvieran a su disposición la *Ley de Organización de la Administración* durante las negociaciones con Corea relativas a sus compromisos ACP demuestra que la remisión en la Nota 1 a la *Ley de Organización de la Administración* es todo menos absurda. Por último, Corea afirma que los Estados Unidos no se apoyan en estos presuntos trabajos preparatorios para "confirmar" una interpretación resultante de la aplicación del artículo 31. Antes bien, según Corea, utilizan el telegrama en un intento de subvertir el sentido corriente de la Nota 1 de Corea.

4.377 Corea afirma que, en el mejor de los casos, el telegrama no es más que el registro hecho por una parte de los debates sobre el ACP. Corea aduce que este tipo de pruebas tiene por objeto servir a los propios intereses, y afirma que no acepta la descripción unilateral de la reunión de abril de 1991 hecha por los Estados Unidos. Corea aduce también que el artículo 32 de la *Convención de Viena* no permite, por buenas razones, que las notas de una parte a la que interese una interpretación en particular modifiquen el sentido corriente inequívoco de los términos de un acuerdo, especialmente cuando tanto la exactitud como la interpretación de esas notas son objetables, como ocurre en el presente caso.

4.378 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el telegrama informativo debe tenerse en cuenta porque el artículo 32 de la *Convención de Viena* permite expresamente acudir "a las circunstancias de ... celebración [del ACP]" como medio de interpretación complementario.

4.379 Los Estados Unidos aducen asimismo que la *Convención de Viena* sólo otorga un papel subordinado a los "medios de interpretación complementarios" precisamente porque el registro documental de los trabajos preparatorios o las circunstancias de la celebración de un tratado pueden ser incompletos, unilaterales o rebatibles. Los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial puede y debe determinar, mediante una interpretación basada en el artículo 31, que las adquisiciones para aeropuertos están incluidas en los compromisos ACP asumidos por Corea. Según los Estados Unidos,

---

[453] *CE - LAN*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 80 (Referencia a las expectativas legítimas de un demandante "en el contexto de una reclamación en caso de infracción de disposiciones ... amalgama en una misma causa de acción las bases, jurídicamente distintas, para las reclamaciones en casos de infracción y para las reclamaciones en casos en que no existe infracción, lo que no está en conformidad con la práctica establecida del GATT").

esa interpretación no es ambigua u obscura ni conduce a un resultado absurdo o irrazonable. Por el contrario, sería absurdo e irrazonable interpretar que esas adquisiciones no están comprendidas. Los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial no tiene necesidad de acudir a ningún medio de interpretación complementario para confirmar la interpretación que los Estados Unidos hacen del Apéndice de Corea en aplicación del artículo 31.

Exactitud del telegrama informativo

4.380 En relación con la exactitud del telegrama de los Estados Unidos, **Corea observa** que el documento examinado en la reunión a la que el telegrama se refiere era la oferta de 25 de junio de 1990 de Corea, que contenía tanto notas como notas a pie de página. Corea afirma que sus notas sobre la reunión de abril de 1991, que figuran en un memorando informativo de Corea escrito el día después de la reunión, confirman que los Estados Unidos preguntaron si los órganos dependientes, los órganos de apoyo y las oficinas estaban incluidos en la oferta de Corea.[454] Corea sostiene que las notas también confirman que los Estados Unidos preguntaron por las razones de la inclusión de la "Nota a pie de página 1", la "Nota a pie de página 3" y la "Nota 1", la "Nota 2", la "Nota 3", la "Nota 4" y la "Nota 5", así como por la posibilidad de suprimir esas "notas a pie de página" y "notas". La oferta concreta objeto de examen era la primera oferta de Corea, fechada el 25 de junio de 1990. Corea observa que esa oferta incluía una lista de "entidades contratantes", complementada por cuatro notas a pie de página y cinco notas.

4.381 Corea afirma que, sin embargo, ahí termina la exactitud del telegrama de mayo de 1991 de los Estados Unidos. Corea sostiene que ofreció suprimir la Nota a pie de página 1, y no la Nota 1, y que de hecho la Nota a pie de página 1 se suprimió y la Nota 1 no se suprimió. Corea sostiene que en el memorando que contiene el informe de Corea sobre la reunión no figura ninguna referencia a la Nota 1, y sí una oferta condicional de suprimir la Nota a pie de página 1, que eximía las "adquisiciones a efectos de mantenimiento del orden público" de la oferta de Corea de incluir las adquisiciones realizadas por el Ministerio del Interior. Concretamente, el memorando de Corea reza así:

> Con respecto a la "Nota a pie de página 1" y la "Nota 2" y la "Nota 3", Corea indicó que si Corea y los Estados Unidos llegaban a un entendimiento mutuo claro de los acuerdos ACP y GATT, sería posible suprimir esos puntos.

4.382 Corea afirma que, por consiguiente, no se ofreció a suprimir la Nota 1 de su oferta, y que toda referencia al efecto "explicativo", en contraste con el efecto "limitativo" de su oferta se centraba, como su oferta condicional sobre la supresión, en la Nota a pie de página 1, la Nota 2 y la Nota 3. Corea observa que si bien una versión ligeramente enmendada de lo que era la Nota 3 en la oferta inicial de Corea figura en el Anexo 1 como Nota 2, la Nota a pie de página 1 y la Nota 2 de la oferta inicial de Corea se suprimieron, y no figuran en su Anexo 1.

4.383 Corea afirma, además, que aun suponiendo, a efectos de la argumentación, que hubiera ofrecido suprimir la Nota 1 en lugar de la Nota a pie de página 1, en el memorando de Corea relativo a la misma reunión se indicaba que esa oferta estaba condicionada a que se llegara a un "entendimiento mutuo claro" con los Estados Unidos con respecto al ACP. Corea afirma que ese entendimiento tendría que incluir un acuerdo sobre todo lo relativo a la Nota 1 en el contexto del sistema gubernamental coreano.

---

[454] Memorando de la Misión Permanente de la República de Corea, 23 de abril de 1991, página 2. Corea afirma que las notas contenidas en ese memorando se refieren a las negociaciones ACP bilaterales celebradas el 22 de abril de 1991 con las Comunidades Europeas y con los Estados Unidos.

4.384 Corea observa que es cierto que la Nota 1 no tenía por objeto "limitar" su oferta de Anexo 1. Cuando Corea se comprometió a incluir las entidades enumeradas en el Anexo 1, junto con sus "redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece a *Ley de Organización de la Administración*", el compromiso de Corea incluía la totalidad de los órganos internos de las entidades del Gobierno central establecidos por la legislación coreana.

4.385 Corea observa que si de hecho afirmó que la Nota 1 "tenía por objeto explicar y no exceptuar o limitar" lo hizo a sabiendas de que se comprometía a incluir todo lo englobado en cualquiera de las entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo 1 con arreglo al sistema administrativo coreano consagrado en la *Ley de Organización de la Administración*. Toda la estructura del Gobierno central de Corea está consagrada en la *Ley de Organización de la Administración*, y toda ella, por lo que se refiere a las entidades enumeradas en el Anexo 1, está incluida en el compromiso de Corea consignado en el Anexo 1.

4.386 Corea observa que según los Estados Unidos, el telegrama informativo de mayo de 1991 de los Estados Unidos registra un "acuerdo" entre las partes. Corea afirma que el telegrama informativo evidencia que Corea no contrajo tal compromiso y añade que no acepta la descripción unilateral de la reunión de abril de 1991 hecha por los Estados Unidos.

Fecha del telegrama informativo

4.387 **Corea afirma** que aun suponiendo, a efectos del análisis de esta cuestión, que el telegrama informativo de mayo de 1991 de los Estados Unidos describiera lo sucedido correctamente, dicho telegrama no prueba nada en lo tocante a las obligaciones ACP de Corea. Corea observa a ese respecto que abril de 1991 fue tres años antes de la firma del ACP, y julio de 1991 más de dos años y medio antes de esa firma. Observa asimismo que esas incidencias tuvieron lugar unos dos años y dos años y medio, respectivamente, antes de la presentación de la oferta final de Corea. En aquellas fechas Corea no había contraído ninguna obligación ACP.

iii) Memorando del Departamento de Comercio de los Estados Unidos

4.388 **Corea afirma asimismo** que los Estados Unidos, aunque aleguen que en las negociaciones con Corea no habrían aceptado nada que no entrañara la cobertura de "todas las entidades en los sectores de las telecomunicaciones, la energía, el transporte y el agua", han reconocido que no lograron ese objetivo. En un memorando del Departamento de Comercio relativo al ACP, los Estados Unidos explican que los "principales compradores de equipos de transporte y telecomunicaciones" no figuran en sus propios compromisos ACP "porque otros países signatarios del ACP no estaban dispuestos a ofrecer la inclusión de esas entidades ...".[455]

4.389 Corea observa que en circunstancias análogas, la Corte Internacional de Justicia ha atribuido importancia especial a "declaraciones contrarias a los propios intereses" como éstas, otorgando a dichas declaraciones el mismo valor que a las pruebas facilitadas por testigos desinteresados, y considerando que tienen "una credibilidad superior".[456] Corea observa que, por ejemplo, en el caso *Nicaragua* la Corte consideró que esas declaraciones podían considerarse una forma de confesión:

---

[455] Departamento de Comercio de los Estados Unidos, Administración de Comercio Internacional, Acuerdo sobre Contratación Pública, Publicación Nº 4019, sin fecha, páginas 6 y 7.

[456] *Actividades Militares y Paramilitares en Nicaragua y contra Nicaragua*, 1986 I.C.J. 14, 42-43 (párrafo 69).

> "La información de que dispone la Corte incluye … declaraciones de representantes de los Estados, a veces del más alto rango político. Algunas de estas declaraciones se formularon ante órganos oficiales del Estado o de una organización internacional o regional y constan en las actas oficiales de esos órganos. Otras, formuladas durante conferencias de prensa o entrevistas, fueron reseñadas por la prensa local o internacional. La Corte opina que las declaraciones de este tipo, procedentes de figuras políticas oficiales de alto rango, a veces incluso del máximo rango, tienen un especial valor probatorio cuando reconocen hechos o actos desfavorables para el Estado representado por la persona que las formuló. Pueden considerarse una forma de confesión."[457]

4.390 Corea sostiene que las declaraciones de los Estados Unidos y las Comunidades Europeas (en el informe de marzo de 1993 de la Comisión de las CE), en tanto que "declaraciones contrarias a los propios intereses", deben considerarse como reconocimiento de que las entidades encargadas de la contratación para el AII no son entidades abarcadas con arreglo a lo dispuesto en el ACP.

4.391 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que un simple vistazo al memorando del Departamento de Comercio confirmará al lector que dicho memorando no se refiere a lo que Corea excluía de la cobertura. Los Estados Unidos afirman que, por el contrario, se refiere a cuestiones más amplias, como la Nota General 6 de las Comunidades Europeas, en la que se indica expresamente que "no están incluidos los contratos adjudicados por entidades incluidas en los Anexos 1 y 2 que estén motivados por actividades en los sectores del agua potable, la energía, el transporte o las telecomunicaciones". En contraste, a juicio de los Estados Unidos, la argumentación de Corea carece del mismo fundamento textual.

b) Comunicaciones posteriores a la adhesión de Corea

i) Comunicación de julio de 1998 de los Estados Unidos

Interpretación del contenido de una carta

4.392 **Corea hace referencia** a una carta de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl al Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea fechada en julio de 1998 en la que los Estados Unidos propusieron que:

> En el período que transcurra hasta que el KOACA se someta formalmente al ACP ... [el KOACA] adopte medidas que pongan *de facto* sus políticas y prácticas en materia de contratación en conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptables del ACP ...

4.393 Corea aduce que si la fecha en que esa carta se escribió, es decir, julio de 1998, era "antes" de que las entidades encargadas de la celebración de contratos para el AII estuvieran "formalmente" incluidas, esas entidades no estaban en modo alguno incluidas en esa fecha. Aduce además que la cobertura informal es algo que no existe, y que si las entidades a que hacían referencia los Estados Unidos hubieran estado "formalmente" incluidas en julio de 1998, los Estados Unidos no habrían solicitado la observancia *de facto* del ACP, sino exigido su observancia *de jure*.

4.394 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial en la que se pedían aclaraciones sobre la carta de julio de 1998, los **Estados Unidos observan** que en todo momento, inclusive en la carta de julio 1998 del funcionario comercial de los Estados Unidos, éstos han mantenido que los contratos

[457] *Ibid*., párrafo 64, página 41.

firmados por entidades encargadas de la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon estaban sujetos a las obligaciones asumidas por Corea en virtud del ACP. Los Estados Unidos afirman que siempre han sostenido que el KOACA era una entidad abarcada.[458]

4.395 Además, los Estados Unidos aducen que la argumentación de Corea se basa en una sola frase sacada de contexto, y observan que si Corea hubiera citado el párrafo pertinente en su totalidad, habría incluido la frase donde se indica que los Estados Unidos "reiteran su opinión de que el KOACA debe estar sujeto a las disciplinas del ACP".[459]

4.396 Los Estados Unidos observan también que en la carta, tras afirmarse la posición de los Estados Unidos, se insta al Gobierno de Corea a que se asegure de que el KOACA ponga *de facto* sus políticas y prácticas en materia de contratación en conformidad con el ACP. Los Estados Unidos sostienen que esto es totalmente coherente con su posición en el sentido de que el KOACA y otras entidades que celebran contratos para el Aeropuerto Internacional de Inchon estaban infringiendo, y que se sepa siguen infringiendo, el ACP. Los Estados Unidos observan que en la carta instaron concretamente a Corea a poner fin a esas prácticas discriminatorias.[460]

Interpretación a la luz de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*

4.397 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea aduce** que aunque la carta de julio de 1998 no es propiamente un tratado, Corea estima que contribuye de manera muy importante a la interpretación de las obligaciones ACP de Corea a la luz de los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. Corea aduce, en primer lugar, y con respecto al requisito de buena fe estipulado en el párrafo 1 del artículo 31, que los Estados Unidos no pueden alegar ahora que el KOACA es una entidad abarcada, cuando el año anterior afirmaron expresamente que no lo era. En segundo lugar, Corea aduce, en relación con el apartado a) del párrafo 2 del artículo 31, que la carta es prueba de que las partes estaban de acuerdo (en el sentido de que ambas así lo entendían) en que el KOACA no era una entidad abarcada. A juicio de Corea, esta carta, posterior en cuatro años al tratado, demuestra claramente que ambas partes interpretaban que las disposiciones del ACP no eran aplicables al KOACA. En tercer lugar, Corea afirma, en relación con el apartado a) del párrafo 3 del artículo 31, que la carta es prueba de un acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del ACP o de la aplicación del artículo I y el Apéndice I. En cuarto lugar, Corea afirma, en relación con el apartado b) del párrafo 3 del artículo 31, que la carta constituye una práctica por la que consta el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del ACP. En quinto lugar, Corea afirma, en relación con el apartado c) del párrafo 1 del artículo 31, que el principio de preclusión por actos propios es una norma de derecho internacional[461]; Corea sostiene que estimó justificadamente que la carta de los Estados Unidos constituía prueba de su posición, y aduce que no debe permitirse ahora a los Estados Unidos que la modifiquen en detrimento de Corea. En sexto lugar, Corea afirma que no cree necesario recurrir al artículo 32, pero que si lo fuera, la carta es claramente un "medio de interpretación complementario" que confirma la interpretación que Corea hace de sus obligaciones ACP. Por último, Corea sostiene que la carta de julio de 1998, en el contexto de la presente diferencia, aunque no guarde relación directa con los artículos 31 y 32, constituye una declaración

---

[458] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 27 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[459] *Ibid.*

[460] *Ibid.*

[461] J.L. Brierly, *The Law of Nations 63* (Oxford 1963); Ian Brownlie, *Principles of Public International Law 18* (Oxford 1990).

contraria a los propios intereses, que, como ha observado la Corte Internacional de Justicia, puede considerarse una forma de confesión, como se expone en el párrafo 4.389.[462]

4.398 **En respuesta a la misma pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aducen** que en su opinión la carta de julio de 1998 no encaja en las normas consuetudinarias de interpretación de los tratados establecidas en los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. El artículo 31 estipula que "un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin". Los Estados Unidos sostienen que al ser la carta de fecha posterior a la concesión, no puede utilizarse para determinar el objeto o fin de las concesiones de Corea. Además, los Estados Unidos sostienen que la carta no prueba ninguna "práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado", como establece el apartado b) del párrafo 3 del artículo 31. Los Estados Unidos sostienen que, de hecho, la carta se escribió en un momento en que Corea y los Estados Unidos afrontaban un próximo litigio. Los Estados Unidos sostienen que por ello no puede interpretarse que constituya prueba de un acuerdo o práctica entre los Estados Unidos y Corea. Los Estados Unidos afirman además que la carta no sugiere que exista un "acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones", como establece el apartado a) del párrafo 3 del artículo 31 de la *Convención de Viena*, especialmente habida cuenta del claro desacuerdo entre los Estados Unidos y Corea sobre lo que la carta dice. Los Estados Unidos aducen además que el significado de la concesión de Corea en el presente asunto no es ambiguo ni obscuro, por lo que no da lugar a una interpretación conforme al artículo 32.[463]

Efectos de la interpretación de la carta en otros argumentos

4.399 En respuesta a una pregunta en la que se pedían aclaraciones sobre la forma en que el hecho de que el KOACA no fuera una entidad abarcada afectaría al argumento de que el KAA y la IIAC están comprendidos, los **Estados Unidos aducen** lo siguiente. Si se determina que el KOACA no era una entidad abarcada, ello no afectaría al argumento de los Estados Unidos de que el KAA está comprendido, porque 1) el KAA sigue siendo una organización subsidiaria del MOCT, y todas las organizaciones subsidiarias de las "entidades del Gobierno central" están automáticamente incluidas en el Anexo 1 salvo que se especifique otra cosa, y 2) los contratos celebrados por el KAA son de hecho contratos celebrados por el MOCT, de conformidad con el artículo I del ACP. Con respecto a la posible inclusión de la IIAC, los Estados Unidos aducen que dicha inclusión dependería de las razones por las que el KOACA no estaba incluido. En cualquier caso, si se determinara que el KOACA no estaba incluido, los Estados Unidos afirman que se modificaría el equilibrio de concesiones mutuamente acordado -las facultades de contratación del MOCT para el AII se revocaría para una entidad abarcada. Los Estados Unidos aducen que en consecuencia Corea está obligada a hacer ajustes compensatorios por haber excluido unilateralmente las adquisiciones para aeropuertos, con objeto de reequilibrar los derechos y obligaciones entre los dos países.[464]

---

[462] *Actividades Militares y Paramilitares en Nicaragua y contra Nicaragua*, 1986 I.C.J. 14, 42-43 (párrafo 69).

[463] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 31 del Grupo Especial, fechada el 3 noviembre de 1999.

[464] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 28 del Grupo Especial, fechada el 3 noviembre de 1999.

ii) Cartas de funcionarios del Gobierno de los Estados Unidos a funcionarios del Gobierno de Corea

4.400 **Los Estados Unidos sostienen** que han puesto de manifiesto inequívocamente y en muchas ocasiones que el KOACA está sujeto a las obligaciones ACP de Corea, y que la discriminación del KOACA contra licitantes de los Estados Unidos en proyectos AII es incompatible con las obligaciones ACP de Corea. A ese respecto, los Estados Unidos observan que altos funcionarios de los Estados Unidos enviaron al menos seis cartas a funcionarios del Gobierno de Corea en las que se afirmaba inequívocamente la opinión de los Estados Unidos de que el KOACA estaba sujeto a las obligaciones ACP de Corea y de que las prácticas en materia de contratación del KOACA incumplían las obligaciones contraídas por Corea en virtud del ACP.[465] Esas cartas son las siguientes: una carta de fecha 3 de junio de 1997 de Richard Christenson, Encargado de Negocios de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, a Kang, Dong-Suk, Presidente del KOACA; sendas cartas de 17 de agosto de 1998 de David Aaron, Subsecretario de Comercio de los Estados Unidos, a Han, Duck-Soo, Ministro de Estado de Comercio de Corea, y Kang, Dong-Suk, Presidente del KOACA; una carta de 11 de septiembre de 1998 de Rita Hayes, Embajadora de los Estados Unidos ante la OMC, a Man-Soon Chang, Embajador de Corea ante la OMC; una carta de 15 de septiembre de 1998 de David Aaron, Subsecretario de Comercio de los Estados Unidos, a Lee Jung, Ministro de Construcción y Transportes de Corea; una carta conjunta de 14 de enero de 1999 de William Daley, Secretario de Comercio de los Estados Unidos, y Charlene Barshefsky, Representante Comercial de los Estados Unidos, a Hong Soon-young, Ministro de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea.

iii) Memorando enviado al KOACA por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea

4.401 **Los Estados Unidos hacen también referencia** a un memorando enviado al KOACA por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea, que a su juicio revela que Corea siempre comprendió perfectamente la posición de los Estados Unidos de que el KOACA y las contrataciones para el AII están sujetos a las obligaciones ACP de Corea. Los Estados Unidos observan que el memorando se envió poco después de la carta de julio de 1998 de Karen Ware, Agregada Comercial de los Estados Unidos. Observan asimismo que el memorando se refiere a la "aplicación del ACP al KOACA", y que en él se indica que "la Sra. Karen Ware, Agregada Comercial de la Embajada de los Estados Unidos, observó en la carta adjunta que el ACP debe aplicarse a las licitaciones del KOACA ...".[466]

iv) Declaraciones formuladas en septiembre de 1998

4.402 **Los Estados Unidos aducen** que en septiembre de 1998, en respuesta a una pregunta de los Estados Unidos sobre el alcance de las facultades del KOACA y sobre si el KOACA estaba "a cargo de todos los proyectos de construcción de aeropuertos actualmente previstos o ejecutados por entidades gubernamentales en Corea", Corea no hizo referencia a adquisiciones para otros aeropuertos efectuadas por la Oficina de Compras o las Oficinas de Aviación Regionales, y en lugar de ello respondió que:

---

[465] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 27 del Grupo Especial, fechada el 3 noviembre de 1999.

[466] *Ibid.*

> El KOACA está encargado de la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon. Por el momento no hay otros planes de construcción de aeropuertos.[467]

4.403 Los Estados Unidos aducen que en el curso de las negociaciones de adhesión de Corea al ACP, e incluso después de que el ACP entrara en vigor para ese país, Corea jamás hizo referencia a esas Oficinas de Aviación Regionales en el contexto de la inclusión en el Anexo 1 de las adquisiciones para aeropuertos. Además, los Estados Unidos sostienen que la respuesta de Corea parece contradecir el actual argumento de Corea de que las Oficinas de Aviación Regionales adjudicaron contratos para aeropuertos en el período 1992-1998.

4.404 Los Estados Unidos observan también que en la pregunta inmediatamente anterior a la pregunta formulada por los Estados Unidos que se cita más arriba, los Estados Unidos preguntaron:

> Sírvanse enumerar todas las entidades públicas a las que incumbía la responsabilidad de los proyectos de construcción de aeropuertos [1993 fecha en que concluyeron las negociaciones bilaterales entre los Estados Unidos y Corea sobre la participación de Corea en el ACP] y explicar la relación de estas entidades con el KOACA, establecido posteriormente.

4.405 Los Estados Unidos observan que Corea respondió lo siguiente:

> Ninguna otra institución, aparte del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, participaba en la construcción del aeropuerto.[468]

4.406 Los Estados Unidos observan que tampoco en este caso se hizo referencia a las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, y afirman que de hecho Corea ni siquiera hizo mención del KAA, reconociendo así que en 1993 el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del MOCT, seguía a cargo de la construcción del AII.

4.407 **En respuesta, Corea aduce** que los Estados Unidos omiten señalar que el verdadero telón de fondo de la serie de 27 preguntas planteadas en el cuestionario de septiembre de 1998 era una diferencia cada vez más enconada con Corea sobre la aplicabilidad del ACP a, concretamente, el KOACA, como entidad encargada, también concretamente, de la contratación para el AII. Corea hace referencia a las actas de las reuniones de 18 de febrero de 1998 y 25 de junio de 1998 del Comité de Contratación Pública, donde se registra el desacuerdo, caracterizándolo como desacuerdo sobre el "*Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea*" y la "*Corporación de Construcción del Aeropuerto Internacional*".[469] Corea hace también referencia a una carta del Embajador David Aaron, del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, fechada el 17 de agosto de 1998, en la que se discuten concretamente los procedimientos de contratación del KOACA para el proyecto AII.[470]

---

[467] Respuesta de Corea a la pregunta 7 a) de los Estados Unidos, fechada en septiembre de 1998 (GPA/W/76).

[468] Pregunta 6 a) y 6 b) (GPA/W/76).

[469] GPA/M/8, 24 de mayo de 1998, *Acta de la Reunión celebrada el 18 de febrero de 1998*; GPA/M/9, 1º de septiembre de 1998, *Acta de la Reunión celebrada el 25 de junio de 1998*.

[470] Carta del Embajador David L. Aaron, Subsecretario de Comercio Internacional, Departamento de Comercio de los Estados Unidos (adjunta a una carta de Karen L. Ware, Ministra Consejera en funciones para Asuntos Comerciales, Embajada de los Estados Unidos en Seúl), al Sr. Kang, Dong-Suk, Presidente del KOACA, fechada el 17 de agosto de 1998.

Corea observa que los Estados Unidos enviaron a Corea el cuestionario poco después de esa carta, el 11 de septiembre de 1998.[471]

4.408 Corea aduce que el contexto y el contenido del cuestionario, por consiguiente, estaban totalmente centrados en el KOACA y su papel en el proyecto AII, y afirma que es comprensible que la respuesta de Corea a las preguntas de los Estados Unidos se centrara, por consiguiente, en el KOACA y el proyecto AII.

4.409 Corea aduce que no tiene por qué ocuparse de algo acerca de lo cual los Estados Unidos no formularon ninguna pregunta, como es el caso de las Oficinas de Aviación Regionales. Corea afirma que simplemente por razones prácticas era imposible adivinar lo que habría sido importante para los Estados Unidos o para cualquier otro interlocutor en las negociaciones. Si un participante en una negociación aceptara semejante obligación, la mera imposibilidad de cumplirla le haría casi con seguridad incurrir en responsabilidad. Corea pregunta si puede alegarse que el hecho de que no se refiriera al papel de las Oficinas de Aviación Regionales en las adquisiciones para aeropuertos puede tener efectos perjudiciales para los Estados Unidos o para cualquier otro signatario, y qué efectos podría tener en la presente diferencia. En cualquier caso, Corea observa que si los Estados Unidos hubieran consultado amplía y cuidadosamente a su sector industrial en lo tocante a las contrataciones para aeropuertos, sin duda habrían obtenido información tanto de las posibles oportunidades de licitar como de los contratos adjudicados a empresas de los Estados Unidos por la Oficina de Compras y las Oficinas de Aviación Regionales durante el período en que las negociaciones del ACP estaban en curso.

4.410 Corea observa asimismo que los Estados Unidos conocían de hecho la existencia de las Oficinas de Aviación Regionales durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP. Corea hace referencia a un documento de febrero de 1991 titulado "*Explicación Suplementaria de la Nota de la República de Corea relativa al Acuerdo sobre Contratación Pública*" fechada el 29 de junio de 1990" en la que se enumeran las Oficinas de Aviación Regionales como entidades abarcadas en la oferta de Corea en virtud de la inclusión del MOCT. Corea presenta pruebas que demuestran que los Estados Unidos recibieron ese documento en febrero de 1991.[472]

4.411 **En respuesta, los Estados Unidos observan** que Corea aduce que en 1998, cuando los Estados Unidos pidieron a Corea que enumerara "todos los ministerios que estarán encargados de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos", Corea omitió mencionar las Oficinas de Aviación Regionales porque la atención de los Estados Unidos se centraba únicamente en el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario. Sin embargo, los Estados Unidos no comprenden por qué iban a interesarse en otras entidades si su atención estaba centrada exclusivamente en el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario. Los Estados Unidos observan también que Corea aduce que cuando los Estados Unidos preguntaron acerca de todos los proyectos de construcción de aeropuertos que a la sazón planificaban o ejecutaban entidades gubernamentales en Corea, Corea omitió mencionar los proyectos a cargo de las Oficinas de Aviación Regionales por que la atención de los Estados Unidos se centraba únicamente en el proyecto AII. Los Estados Unidos preguntan de nuevo por qué razón iban a interesarse en otros proyectos si su atención se centraba exclusivamente en el proyecto AII. Los Estados Unidos sostienen que para que las respuestas de Corea a esas preguntas puedan tomarse en serio, debe impedirse a Corea que aduzca que la Nota General 1 no se refiere al Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario o al proyecto AII.

---

[471] GPA/W/76, 18 de septiembre de 1998, *Solicitud de información en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo XIX del Acuerdo sobre Contratación Pública, comunicación de los Estados Unidos.*

[472] Respuesta de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

c) Declaraciones contrarias a los propios intereses

4.412 **Los Estados Unidos observan** que Corea fue la parte que planteó inicialmente la cuestión de las "declaraciones contrarias a los propios intereses". Seguidamente, enumeran las "declaraciones contrarias a los propios intereses" formuladas por Corea.[473] Por ejemplo, observan que cuando en el sitio Web del MOCT se indica que el KAA, el KOACA y la IIAC son sus "redes de organizaciones subordinadas", podría interpretarse que ello constituye una declaración contra los propios intereses y una confesión de que esas entidades son de hecho organizaciones subsidiarias del MOCT. Los Estados Unidos aducen además que las declaraciones formuladas por Corea en 1991 en el sentido de que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del MOCT, y la Oficina de Compras están a cargo de la construcción del AII podrían también interpretarse como declaraciones contra los propios intereses y como reconocimiento por el Gobierno de Corea de la aplicabilidad del ACP a la construcción de aeropuertos. Según los Estados Unidos, a lo largo de la presente diferencia, Corea ha hecho muchas declaraciones contra sus propios intereses.

4.413 **Corea hace referencia** a la lista de "declaraciones contrarias a los propios intereses" y rechaza las "incoherencias" destacadas por los Estados Unidos. Corea aduce que en cada uno de esos casos se hizo a "Corea" (no un monolito, sino muchos individuos) una pregunta en un idioma extranjero, a la que se dio respuesta también en un idioma extranjero. Corea afirma que posteriormente volvió a hacerse la misma pregunta, utilizándose distintas palabras para transmitir el mismo significado, o que distintas personas hicieron distintas declaraciones en distintos momentos y utilizando distintas expresiones verbales para referirse al mismo tema. Corea afirma que la lista de declaraciones contrarias a los propios intereses a la que hacen referencia los Estados Unidos entresaca entonces esas respuestas "distintas" y sugiere que representan contradicciones o declaraciones contrarias a los propios intereses, y que la doctrina de la preclusión es aplicable. Corea afirma que en cualquier caso hizo todo lo posible por responder a las preguntas que le formulaban los Estados Unidos. Si los Estados Unidos no comprendían la respuesta, Corea trataba de transmitir el mismo significado con distintas palabras.

d) Doctrina de la preclusión

4.414 **Los Estados Unidos hacen referencia** a la doctrina de la preclusión en derecho internacional y, más concretamente, citan una decisión de la Corte Internacional de Justicia según la cual la preclusión puede ser consecuencia de la conducta, declaraciones, etc., de un Estado de las que no sólo se deduce clara y convincentemente que ese Estado acepta un régimen en particular, sino que también han hecho que otro Estado, fiado de esa conducta, cambie de opinión en su detrimento o sufra algún perjuicio.[474]

4.415 Los Estados Unidos aducen que Corea hizo reiteradamente declaraciones sobre si las adquisiciones para aeropuertos se incluirían en su oferta ACP. Los Estados Unidos sostienen que confiaban en esas declaraciones cuando aceptaron las condiciones de adhesión de Corea, y aducen que, por consiguiente, Corea no puede ahora cambiar su posición sobre los mismos hechos cuya certeza mantuvo durante las negociaciones.

---

[473] Documento probatorio US-79.

[474] *Actividades Militares y Paramilitares en Nicaragua y contra Nicaragua*, Competencia y Admisibilidad, Sentencia, *I.C.J. Reports 1984*, página 415, párrafo 51.

3. Práctica ulteriormente seguida

a) Cobertura de entidades o de proyectos

4.416 **Los Estados Unidos aducen** que la práctica ulteriormente seguida en la aplicación del ACP confirma que el ACP no contempla una cobertura basada exclusivamente en entidades. Los Estados Unidos observan que, por ejemplo, al estudiar la posibilidad de dar "la máxima amplitud posible al ámbito de aplicación [del ACP]" de conformidad con el apartado b) del párrafo 7 del artículo XXIV del Acuerdo, las Partes sugirieron, en consultas informales:

> Identificación de los sectores donde puede ampliarse el ámbito de aplicación. Se hizo referencia a la inclusión de los sectores de las telecomunicaciones, el transporte y el acero. En respuesta a esa sugerencia, la conveniencia de centrar los trabajos sobre la ampliación del ámbito de aplicación en los sectores de las telecomunicaciones y el transporte se ha puesto en entredicho porque muchos países han hecho progresos significativos en la privatización de esos sectores. Se ha sugerido que el examen de ese elemento se centre en la eliminación de las excepciones del ámbito de aplicación en algunos otros sectores presentes en el Apéndice I de las Partes.[475]

b) Debate relativo a las prescripciones del ACP

4.417 **Los Estados Unidos aducen** que se percataron por primera vez de que Corea no estaba celebrando contratos para el proyecto AII en forma compatible con sus obligaciones ACP hace aproximadamente dos años, en 1997, cuando empresas de los Estados Unidos empezaron a informar al Gobierno de ese país de que eran objeto de un trato desigual e incompatible con las prescripciones ACP cuando hacían ofertas para contratos relacionados con el proyecto de Construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon. Desde ese momento los Estados Unidos empezaron a examinar esas prácticas, y cuando entraron en contacto con Corea para estudiar la situación, Corea les comunicó que no consideraba que el proyecto AII estuviera sujeto al ACP.[476]

4.418 Los Estados Unidos sostienen que siguieron estudiando esa cuestión con funcionarios del Gobierno coreano en Seúl y al margen de las reuniones del Comité de Contratación Pública de la OMC. Sin embargo, cuando quedó claro que la cuestión no se iba a resolver rápidamente por el mero hecho de informar a los funcionarios comerciales de Corea acerca de las prácticas de contratación discriminatorias del KOACA y recordar a Corea sus obligaciones en virtud del ACP, empezaron a plantear la cuestión formalmente en el Comité de Contratación Pública de la OMC, enviando cartas al Gobierno de Corea y planteando el asunto en foros de negociación.[477]

4.419 Los Estados Unidos observan que antes de recibir, a mediados de 1997, las primeras quejas de empresas de los Estados Unidos, seguían considerando indiscutible que la contratación para el AII estaba sujeta al Acuerdo como consecuencia de la inclusión del Ministerio de Transportes, y por tanto englobada en los compromisos ACP de Corea. Los Estados Unidos observan, por ejemplo, que en una publicación conjunta del Servicio Comercial de Seúl y la Asociación de Agentes de Comercio

---

[475] Comité de Contratación Pública, "Lista de cuestiones planteadas en consultas informales sobre modalidades del Acuerdo sobre Contratación Pública (7ª revisión). Job Nº 369, 25 de enero de 1999, página 29.

[476] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 29 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[477] Respuestas de los Estados Unidos a las preguntas 27 y 29 del Grupo Especial, fechadas el 3 de noviembre de 1999.

Exterior de Corea (AFTAK)[478], donde se enumeran importantes proyectos en Corea, se indica que el proyecto del nuevo aeropuerto internacional está a cargo del Ministerio de Transportes.[479] Los Estados Unidos observan además que en un telegrama informativo del Gobierno de los Estados Unidos enviado el 1º de mayo de 1997 donde se describen las nuevas obligaciones ACP de Corea se indica expresamente que los proyectos de infraestructura como el nuevo Aeropuerto de Inchon están sujetos a las nuevas condiciones del ACP.[480]

4. Comunicados de prensa y otras publicaciones

a) Contrataciones anunciadas como contrataciones del MOCT

4.420 **Los Estados Unidos aducen** que el control del MOCT prevalece de tal manera que a veces las contrataciones para el proyecto de construcción del AII se anuncian como contrataciones del "MOCT". Aducen además que el ejercicio de un control tan estricto de las entidades ha llevado al público a considerar que el MOCT está a cargo de la adjudicación de los contratos para el AII.

4.421 En apoyo de su posición, los Estados Unidos hacen referencia a un artículo publicado en 1996 en el *Korea-Herald*, donde se observa que "el contrato para el proyecto de construcción y explotación de instalaciones de recarga de combustible en el Aeropuerto Internacional de Inchon, en Corea del Sur, ha sido adjudicado, previa licitación, a un consorcio encabezado por el Grupo Hanjin. La decisión del MOCT de elegir al consorcio encabezado por Hanjin puso fin a meses de disputa por obtener el proyecto entre el Grupo Hanjin y el Grupo Kumho ...".[481] Los Estados Unidos afirman que incluso los adjudicatarios de los contratos para el Aeropuerto Internacional de Inchon consideraban que la entidad adjudicadora era el MOCT: en un comunicado de prensa de *PR Newswire* se especifica que "el Ministerio de Construcción y Transportes de Corea adjudicó al equipo Samsung y Lockheed Martin un contrato para la instalación del Centro de Control del Área de Corea (KACC) en las instalaciones del nuevo aeropuerto de Inchon, Corea".[482] Los Estados Unidos aducen que nada indica que los funcionarios coreanos pusieran objeciones a esa caracterización del papel del MOCT o trataran de cambiarla.

4.422 **En respuesta, Corea observa** que la elección de un consorcio para la construcción y explotación de las instalaciones de recarga de combustible no fue una "contratación". Corea afirma que era simplemente la adjudicación de una franquicia o concesión para construir y explotar las

---

[478] Los Estados Unidos observan que AFTAK es una asociación comercial privada de más de 10.000 agentes y distribuidores coreanos.

[479] *American Business in Corea, Guide & Directory 1992-93*, Asociación de Agentes de Comercio Exterior de Corea en colaboración con el Servicio de Comercio Exterior de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl. Los Estados Unidos observan que si bien en muchos proyectos contenidos en el cuadro donde se expone la situación de los principales proyectos en octubre de 1992 se hace referencia a la entidad encargada del proyecto como corporación participada por el Gobierno (por ejemplo, la Corporación del Gas de Corea) y no como entidad del Gobierno central, el Ministerio de Transportes figura en relación con el nuevo aeropuerto internacional.

[480] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 29 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999, donde se cita un telegrama informativo del Departamento de Estado de los Estados Unidos preparado el 1º de mayo de 1997, párrafo 10.

[481] "El Consorcio Hanjin obtiene el contrato", *Korea-Herald*, 28 de agosto de 1996, página 8.

[482] "El Ministerio de Construcción y Transportes de Corea adjudica el contrato para la instalación del Centro de Tráfico Aéreo a Samsung/Lockheed Martin", *PR Newswire*, 26 de mayo de 1998.

instalaciones de recarga de combustible. Corea afirma además que esos arreglos son habituales en los aeropuertos. En lo tocante al sistema KACC, Corea observa que no se trataba de una contratación para el AII, sino de una sustitución del sistema nacional de control del tráfico aéreo actualmente ubicado en Taegu. Corea afirma que el nuevo sistema se instalará en Inchon y no en Taegu, pero que dirigirá el tráfico aéreo de toda la nación, y no el del aeropuerto. La contratación de los sistemas de control de tráfico aéreo para el aeropuerto está a cargo del KOACA y la IIAC. Corea observa asimismo que la adjudicación de las instalaciones de recarga de combustible fue anterior a la fecha de entrada en vigor de las obligaciones ACP para Corea.[483]

4.423 Los Estados Unidos observan también que en un artículo publicado en febrero de 1998 por la revista "*Air Transport World*" se indicaba que:

> Como el Gobierno de la nación controla tanto al organismo de construcción del aeropuerto como al Organismo de Aeropuertos de Corea -que gestiona los principales aeropuertos de Corea del Sur y que se prevé gestionará el AII- será dicho Gobierno el que establezca las cuotas.[484]

4.424 **Los Estados Unidos hacen referencia asimismo** a recortes de prensa y publicaciones en apoyo de su afirmación de que el MOCT conserva la facultad de gestión (incluida la aprobación de los presupuestos y de los planes de ejecución) del proyecto AII en su conjunto. Concretamente, los Estados Unidos hacen referencia a publicaciones que según dicen establecen que: a) la ley que requiere que las instalaciones primarias del AII, como las terminales de pasajeros, las salas y las pistas de aterrizaje deben ser pagadas por el Gobierno, controladas por el Gobierno y de propiedad del Gobierno[485]; b) aunque la "IIAC, con arreglo a lo autorizado por la *Ley de Incentivos al Capital Privado para la Expansión de la Infraestructura Nacional*, trata activamente de atraer inversiones privadas para la construcción de determinadas instalaciones del AII [denominadas "instalaciones secundarias", que incluyen las terminales de carga, las instalaciones de recarga de combustible y los servicios de suministro de comidas]", esas instalaciones deben "entregarse al Gobierno una vez transcurrido un determinado período de tiempo"[486]; c) en las fechas en que el KAA, el KOACA y la IIAC estaban a cargo de la construcción del AII, el MOCT publicaba sus propios anuncios de licitación relacionados con la construcción del AII, y en otros anuncios de licitación se hacía referencia al "control" del MOCT sobre el KOACA.[487]

4.425 Con respecto a los anuncios de licitación a los que los Estados Unidos hacen referencia como ejemplo del "control" del MOCT sobre el KOACA, **Corea afirma** que ambos son de fecha anterior a

---

[483] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[484] Adele C. Schwartz, "*Return to Inchon". Air Transport World* (febrero de 1998), página 89.

[485] "*SOC Project in 1996*", *Business Korea*, marzo de 1996, volumen 13, Nº 2, página 3. Véase también la sección 22 de la *Ley de Incentivos al Capital Privado para la Expansión de la Infraestructura Nacional*.

[486] Folleto sobre el Aeropuerto Internacional de Inchon, página 41.

[487] "Corea: Invitación para presentar ofertas de equipos de prueba de suelos y hormigón para el Nuevo Aeropuerto Internacional de Seúl" (6 de junio de 1995) párrafo 1. Como demostración del control del MOCT sobre el KOACA, véase también "*Korea: Yongjongdo Airport Co-Gen Power Plant Proj: Opp'ties*" (25 de enero de 1996), párrafo 1, donde se señala que "Con aprobación del Ministro de Construcción y Transportes (MOCT), el Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA) celebró recientemente, el 12 de enero de 1996, una sesión de orientación y preguntas/respuestas sobre la Solicitud de Propuestas para el proyecto de cogeneración de Yongjongdo".

la entrada en vigor de las obligaciones ACP para Corea, y que no son documentos coreanos, sino informes de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl.

4.426 Concretamente, Corea observa que uno de los ejemplos a que hacen referencia los Estados Unidos comienza, en su parte sustantiva, afirmando que "el Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA), sujeto al control del Ministerio de Construcción y Transportes ..." Corea afirma que esto parece una declaración del KOACA o el MOCT, pero sostiene que no es tal cosa. Corea observa que el anuncio de licitación original dice simplemente "el Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea (KOACA) solicita ofertas para la adquisición de equipos de prueba de suelos y hormigón con arreglo a las siguientes condiciones". Corea observa asimismo que en esa solicitud de ofertas no se hace referencia alguna al MOCT o al control.

4.427 Corea observa asimismo que otro de los ejemplos presentados por los Estados Unidos se refiere a una central de cogeneración de electricidad. Corea afirma que no se trata de una contratación, sino de la adjudicación de una franquicia o concesión para construir y explotar una central eléctrica.

4.428 Corea facilita materiales de prensa que según ella contradicen el argumento de los Estados Unidos de que las publicaciones y los recortes de periódicos respaldan la opinión de que el MOCT controla el proyecto AII. Corea proporciona comunicados de prensa de empresas de los Estados Unidos en los que se identifica al KOACA como entidad contratante para proyectos AII mientras desempeñó esa función[488], y artículos de prensa en los que se identifica al KAA como entidad a cargo de las contrataciones para el AII cuando le incumbía esa responsabilidad.[489]

b) Los funcionarios del MOCT se atribuyen las decisiones

4.429 **Los Estados Unidos afirman también** que los mismos funcionarios del MOCT se han atribuido las principales decisiones relacionadas con la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon. Los Estados Unidos hacen referencia, por ejemplo, a un artículo de marzo de 1996 del *Korea-Economic Daily* en el que un portavoz del MOCT comunicó la decisión del Ministerio de dar al Aeropuerto Internacional de Inchon el nombre oficial de "Aeropuerto Internacional de Seúl-Inchon".[490] Además, los Estados Unidos observan que el *Korea Herald* cita la declaración de un funcionario del MOCT, según el cual el Ministerio había aumentado de 5,7 billones de W a 7,48 billones de W (5.800 millones de dólares) las estimaciones del costo del Aeropuerto Internacional de Inchon, el MOCT no creía que hubiera problemas en cumplir los plazos previstos para la inauguración, y el MOCT finalizaría la primera fase de construcción a mediados de 2000.[491] En la publicación se identifica al funcionario del MOCT como "el Director General que está a cargo de la construcción del nuevo aeropuerto".[492]

---

[488] Documentos probatorios Kor-50 y Kor-51.

[489] Documentos probatorios Kor-102 y Kor-103.

[490] "El nuevo aeropuerto se llamará Aeropuerto Internacional de Seúl-Inchon", *Korea-Economic Daily*, 25 de marzo de 1996.

[491] "El Costo del Aeropuerto de Inchon aumenta un 31 por ciento, hasta 7,5 billones de won" *The Korea Herald*, 22 de julio de 1998.

[492] *Ibid.*

c) Publicaciones relativas a proyectos aeroportuarios

4.430 **Los Estados Unidos aducen** que las adquisiciones para aeropuertos a que se hace referencia en la Nota General 1 b) sólo pueden ser las del proyecto de construcción del AII. Los Estados Unidos sostienen que desde el 29 de junio de 1990, fecha en que Corea presentó su oferta de compromisos ACP, hasta el presente, los Estados Unidos no han tenido noticia de nuevos proyectos importantes de construcción de aeropuertos en Corea distintos del proyecto Inchon. Según los Estados Unidos, así lo entienden no sólo ellos sino también otros países interesados en el mercado de contratación pública de Corea.

4.431 En apoyo de su argumentación, los Estados Unidos observan que, por ejemplo, en una publicación de 1998 de las Comunidades Europeas ("CE") titulada "*Business Opportunities and Government Procurement Agreement: A Handbook for EU Companies*" figura una lista de "importantes proyectos de construcción y transportes" en Corea en la que el AII es el único proyecto de contratación para aeropuertos que se enumera. Además, la publicación contiene una lista de "principales entidades contratantes en Corea". Los Estados Unidos sostienen que en la publicación también se identifica al "*MOCT, Korea Airport Authority Corp.*" como "ministerio competente" para el proyecto AII.[493] Los Estados Unidos afirman que si otra entidad estuviera a cargo de la celebración de contratos para el proyecto Inchon o de otras adquisiciones para aeropuertos, sin duda se habría incluido en esa lista. Los Estados Unidos sostienen, además, que si la "*Korea Airport Authority Corp.*" fuera una entidad independiente del MOCT, se habría enumerado por separado. Los Estados Unidos observan que, sin embargo, el MOCT es la única entidad encargada de las adquisiciones para aeropuertos que se enumera, y que la "*Korea Airport Authority Corp.*" no figura por separado.

5. Sitio Web del MOCT y sitios Web de otras entidades

4.432 **Los Estados Unidos aducen** que para interpretar el Anexo 1 del ACP es preciso basarse en el "sentido corriente" de su texto, en su contexto y a la luz del objeto y fin del ACP, de conformidad con el artículo 31 de la *Convención de Viena*.[494] Los Estados Unidos observan que para confirmar esa interpretación se apoyan en el sitio Web del MOCT. Afirman que esta es una forma aceptable de utilizar la información que figura en el sitio Web del MOCT y que, por consiguiente, debe tenerse plenamente en cuenta en la presente diferencia.

4.433 Los Estados Unidos aducen que a lo largo de todo el proceso de construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon, el MOCT hizo saber que era la entidad encargada de la construcción del aeropuerto.

4.434 En apoyo de este argumento, los Estados Unidos hacen referencia al sitio Web del MOCT, donde se proclama lo siguiente: "Preparándose para el siglo XXI, este Ministerio está ... dedicado a la construcción del ferrocarril de alta velocidad Seúl-Pusan y del Aeropuerto Internacional de Inchon". Los Estados Unidos sostienen que en el sitio Web también se indica que "desde hoy, la estructura del MOCT consiste en tres oficinas, cinco dependencias y 47 divisiones que supervisan las cuestiones relativas a la planificación del desarrollo nacional, la vivienda, la planificación urbana, la política de

[493] Los Estados Unidos afirman que aunque no está claro si por "*Korea Airport Authority Corp.*" se entiende el KAA o el KOACA, en cualquier caso es evidente que la "*Korea Airport Authority Corp.*" es una organización subordinada del MOCT.

[494] Artículo 31 de la *Convención de Viena*. El artículo 32, por su parte, permite acudir a medios de interpretación complementarios para confirmar la interpretación del artículo 31 o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31 "deje ambiguo u obscuro el sentido, o conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable".

aprovechamiento de la tierra, la política de recursos hídricos, la construcción y gestión de carreteras y aeropuertos y cualquier otra cuestión relacionada con la construcción y la seguridad del transporte".[495]

4.435 Los Estados Unidos afirman también que las entidades de nivel nacional de Corea tienen organizaciones subsidiarias, y que si no se especifica otra cosa, la inclusión de una "entidad del Gobierno central" en el Anexo 1 engloba también a sus organizaciones subsidiarias. En apoyo de ese argumento, los Estados Unidos ponen de relieve que Corea usa concretamente la expresión "organización subsidiaria" en el sitio Web del MOCT para referirse al KAA, el KOACA y la IIAC.

4.436 Los Estados Unidos aducen también que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, que en julio de 1991 Corea presentó como entidad a cargo de la construcción del AII y que actualmente sigue existiendo con el nombre de "Equipo de Planificación de la Construcción del Nuevo Aeropuerto", es una sucursal del MOCT. Los Estados Unidos observan que en el organigrama que figura en la página Web del MOCT aparece el Equipo de Planificación de la Construcción del Nuevo Aeropuerto.

4.437 **En respuesta, Corea aduce** que a los efectos de la interpretación del Anexo 1 y la Nota 1 de Corea carece de importancia que en el sitio Web del MOCT (que ha sido preparado por la Oficina de Relaciones Públicas del MOCT) se haga referencia al KAA, la IIAC y otras ocho entidades como "organizaciones subsidiarias". Corea observa a ese respecto que en la Nota 1 al Anexo 1 se indica que las "redes de organizaciones subordinadas" son las que "establece la *Ley de Organización de la Administración*", y no las que figuran en el sitio Web del MOCT.

4.438 Corea observa también que en otras partes del organigrama que figura en el sitio Web del MOCT se describe al KAA, junto con otras 47 entidades, como una "organización relacionada" con el MOCT, y no como una "organización subsidiaria". Corea observa además que el extracto pertinente del sitio Web del MOCT, aunque sea útil como guía informativa, es impreciso a efectos de interpretación de términos jurídicos. Corea observa que a ello se debe sin duda que en la Nota 1 no se indique que las entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo 1 incluyen sus redes de organizaciones subordinadas "según establece el sitio Web del Ministro de Construcción y Transportes de la República de Corea".

4.439 Además, en respuesta a una pregunta de los Estados Unidos, Corea aduce que el organigrama incluido en el sitio Web del MOCT es un "organigrama" extraoficial extraído del sitio Web del MOCT y posterior al 15 de abril de 1994, fecha de la firma del ACP, donde se hace referencia explícita a la *Ley de Organización de la Administración*. Corea observa que el sitio Web, que se publicó por primera vez en 1997, no pudo haber contribuido a las expectativas de los Estados Unidos sobre la inclusión del KAA en la fecha en que se firmó el ACP.[496]

4.440 **En respuesta, los Estados Unidos sostienen** que el extracto de la página Web del MOCT al que hace referencia Corea en el que se describe el KAA como una "organización relacionada" y no como una "organización subsidiaria" no es sino una versión más reciente del sitio Web donde se describía al KAA y al KOACA como "organizaciones subsidiarias". Los Estados Unidos afirman que Corea sustituyó la expresión "organización subsidiaria" por "organización relacionada" en todas las páginas del sitio Web del MOCT después de la celebración de consultas con los Estados Unidos en

[495] Los Estados Unidos sostienen que, además, el artículo 16 (34) de la *Orden de la Presidencia sobre la Organización del Ministro de Construcción y Transportes* estipula qué Dependencia de Aviación Civil, dependiente del MOCT, está a cargo de "los asuntos relativos a la construcción, el mantenimiento, la mejora y la explotación de las instalaciones aeroportuarias".

[496] Respuesta de Corea a la pregunta 10 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

marzo de 1999. Sin embargo, los Estados Unidos afirman que sigue habiendo una página donde se describe al KAA y a la IIAC como "organizaciones subsidiarias".

4.441 **En respuesta, Corea afirma** que no ve cómo un sitio Web publicado en 1997 podía haber influido en la actitud de un Miembro cuando éste firmó el ACP en 1994. Corea ha observado también que el KAA y el KOACA no son las únicas entidades que aparecen en ese sitio Web como relacionadas con el MOCT o subordinadas a él. También están enumeradas al menos cuatro de las entidades incluidas en el Anexo 3 de Corea: Corporación Nacional de la Vivienda de Corea; Corporación de los Recursos Hidráulicos de Corea; Corporación de Desarrollo del Territorio de Corea; y Corporación de Autopistas de Corea. Corea sostiene que si el "control" de una entidad incluida en el Anexo 1 somete a otra entidad no incluida en el Anexo 1 a la aplicación del ACP en virtud de ese Anexo, lo hará tanto para esas cuatro entidades como para las encargadas de las adquisiciones para el Aeropuerto de Inchon. Corea afirma que el "control" es igual en todos esos casos. Sin embargo, aduce que si el "control" somete esas entidades a la aplicación del Acuerdo en virtud del Anexo 1, no está claro qué consecuencias tienen su ubicación en el Anexo 3 y los valores de umbral más altos aplicables.

4.442 **Los Estados Unidos sostienen también** que, de hecho, en la página Web del MOCT las organizaciones subsidiarias están desglosadas en tres categorías distintas y separadas: "corporaciones participadas por el Gobierno", "organismos de contribución del Gobierno" e "institutos de investigación sobre contribuciones del Gobierno". Los Estados Unidos sostienen que las organizaciones subsidiarias citadas bajo el encabezamiento "corporaciones participadas por el Gobierno" figuran todas en el Anexo 3 de Corea, mientras que las "autoridades de contribución del Gobierno" (entre los que se encuentran el KAA y el KOACA) y los "institutos de investigación sobre contribuciones del Gobierno" no figuran. Los Estados Unidos aducen que esto es coherente con la interpretación, basada en el texto, de que todas las organizaciones subsidiarias están comprendidas en el ámbito de las "entidades del Gobierno central" incluidas en el Anexo 1, salvo que se especifique otra cosa (como en el caso de las "corporaciones participadas por el Gobierno"). Los Estados Unidos aducen que, además, sólo las "corporaciones participadas por el Gobierno" son objeto de una disposición legislativa especial, la *Ley Marco para la Administración de las Empresas Participadas por el Gobierno*; no hay disposiciones análogas que regulen los "organismos de contribución del Gobierno" o los "institutos de investigación sobre contribuciones del Gobierno".

4.443 **En apoyo de los argumentos expuestos en el párrafo 4.243** con respecto a la caracterización de las entidades encargadas del AII, por un lado, y las Autoridades de Aviación de Seúl y Pusan, por otro, **Corea hace referencia** a una lista de "características de los aeropuertos" que figura en el sitio Web del Ministerio de Transportes del Japón.[497] Corea observa que si bien el "fundador" y "administrador" de muchos aeropuertos japoneses es el propio Ministerio de Transportes del Japón, como fundador y administrador del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio (Narita) figura el Organismo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio.

4.444 Corea hace referencia a otro extracto del sitio Web del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio, que según dice explica que si bien "en el pasado el Gobierno de la nación ha administrado directamente el establecimiento y la gestión de los aeropuertos internacionales del Japón ... se decidió encargar al Organismo del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio la construcción, gestión y explotación del [Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio] ...".[498] Corea observa que el Japón

---

[497] Sitio Web del Ministerio de Transportes del Japón, *Características de los Aeropuertos*, http://www.motnet.go.jp/info/kuko03.htm

[498] Sitio Web del Nuevo Aeropuerto Internacional de Tokio (Narita) *Adopción del Formato del Organismo del Aeropuerto y primer paso para la Construcción del Nuevo Aeropuerto*, http://www.narita-airport.or.jp./airport-e/prpf_e/keii_e/koudan1_e.html.

fundamenta esa decisión en varias razones, entre ellas la necesidad de atraer "cantidades ingentes" de capital privado para financiar un proyecto tan grande[499], la necesidad de actuar con más flexibilidad de la que puede esperarse de la tradicional burocracia gubernamental[500], y la necesidad de mayor eficiencia, debida a las complejas exigencias de explotación del proyecto, de la que podría alcanzar la tradicional burocracia gubernamental.[501]

4.445 Corea afirma que su decisión de separar la ejecución del proyecto AII de otras actividades de construcción de aeropuertos obedecía a razones similares y era totalmente legítima.

C. PRÁCTICAS QUE INFRINGEN EL ACP

1. Plazos para la presentación de ofertas

4.446 **Los Estados Unidos aducen** que Corea tiene por costumbre imponer plazos para la presentación de ofertas que son insuficientes e inferiores a los requeridos por el ACP. En apoyo de su alegación, los Estados Unidos presentan los siguientes ejemplos:

- Corea abrió a licitación la adquisición de un sistema de radar y comunicaciones el 13 de junio de 1998, y exigió que las ofertas se recibieran menos de 26 días después, el 8 de julio de 1998.[502]

- Corea abrió a licitación la adquisición de sistemas de ventilación el 9 de noviembre de 1998, y exigió que las ofertas se recibieran menos de 23 días después, el 1º de diciembre de 1998.[503]

- Corea abrió a licitación la adquisición de cable eléctrico de 22,9 KV el 23 de noviembre de 1998, y exigió que las ofertas para la parte I del contrato se recibieran menos de 17 días después, el 9 de diciembre de 1998, y que las ofertas para la parte II se recibieran menos de 29 días después, el 21 de diciembre de 1998.[504]

- Corea abrió a licitación la adquisición de instalaciones de fabricación de cable eléctrico el 23 de noviembre de 1998, y exigió que las ofertas se recibieran menos de 25 días después, el 17 de diciembre de 1998.[505]

---

[499] *Ibid.* ("Como la construcción de un nuevo aeropuerto requiere cantidades ingentes de capital, será necesario obtener para el proyecto algunos fondos del sector privado.")

[500] *Ibid.* ("Se necesitará flexibilidad en materia de organización, personal y contabilidad.")

[501] *Ibid.* ("La complejidad del funcionamiento del aeropuerto requerirá un sistema eficiente que se sustente por sí mismo.")

[502] Convocatoria de licitación para la adquisición de un sistema de radar y comunicaciones ATC para el Aeropuerto Internacional de Inchon (AII), publicación del KOACA 98-39 (18 de junio de 1998).

[503] Instalación de maquinaria y operación TAB para terminal de pasajeros y edificio anexo, anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-69 (9 de noviembre de 1998).

[504] Proyecto de manufactura/adquisición de cable eléctrico de 22,9 KV (I) y (II), anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-70 (23 de noviembre de 1998).

[505] Construcción de instalaciones de fabricación de cable eléctrico de 22,9 KV, anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-71 (23 de noviembre de 1998).

- Corea abrió a licitación la adquisición de equipo de iluminación exterior el 24 de noviembre de 1998 y exigió que las ofertas para la parte I del contrato se recibieran menos de 15 días después, el 11 de diciembre de 1998, y que las ofertas para la parte II se recibieran menos de 28 días después, el 22 de diciembre de 1998.[506]

4.447 Los Estados Unidos sostienen que la imposición por Corea de plazos para la recepción de ofertas inferiores a 40 días desde la fecha de publicación del anuncio de licitación es incompatible con lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 1 del artículo XI y el apartado a) del párrafo 2 del artículo XI.

2. Requisitos de calificación

4.448 **Los Estados Unidos aducen** que Corea impone requisitos de calificación que exigen inversiones en el país y favorecen a los licitantes nacionales. Sostienen que, por ejemplo, para la adquisición de equipo de transporte vertical -es decir, ascensores y escaleras mecánicas- Corea limitó la participación como contratistas principales a quienes "hayan registrado actividades de manufactura de [ascensores y escaleras mecánicas] con arreglo a las leyes reguladoras de la manufactura y manejo de ascensores y [a quienes posean] tanto la licencia para actividades de instalación de ascensores con arreglo a la *Ley Básica de la Industria de la Construcción* como la licencia para actividades de construcción eléctrica de primera clase con arreglo a la *Ley de Instalaciones Eléctricas*".[507] Los Estados Unidos aducen que, en otras palabras, esta condición exige a las empresas que participen en la licitación como contratistas principales que posean cuatro licencias expedidas en Corea: una licencia para la fabricación de ascensores, una licencia para la fabricación de escaleras mecánicas, una licencia para la instalación de ascensores y una licencia para instalaciones eléctricas. Los Estados Unidos sostienen que sólo las empresas que hayan hecho inversiones sustanciales en Corea, ya sea construyendo o adquiriendo instalaciones manufactureras locales, pueden obtener dos de esas licencias. Los Estados Unidos aducen que son evidentes las dificultades con que tropiezan los proveedores extranjeros para actuar como contratistas principales en comparación con los proveedores nacionales que sin duda ya disponen de instalaciones manufactureras en su país de origen. El hecho de que el equipo utilizado para satisfacer las exigencias de este contrato específico no tenga que producirse necesariamente en las instalaciones manufactureras locales en Corea pone aún más de relieve la naturaleza discriminatoria de esta condición.[508]

a) Apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP

4.449 **Los Estados Unidos aducen** que el apartado a) del párrafo 1 del artículo III requiere conceder trato no discriminatorio a los productos, servicios y proveedores de cualquier otra Parte. Según los Estados Unidos, esta obligación de no discriminación establecida en el ACP se expresa como "trato no menos favorable". Los Estados Unidos observan que el apartado a) del párrafo 4 del artículo III del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT de 1994) tiene un texto parecido, aunque no idéntico:

---

[506] Proyecto de manufactura/adquisición de elementos de iluminación exterior para el Aeropuerto Internacional de Inchon (I) y (II), anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-72 (24 de noviembre de 1998).

[507] Anuncio para la contratación de servicios de manufactura e instalación de equipo de transporte vertical (15 de mayo de 1998), epígrafe 2.1 de la Información para la Presentación de Propuestas.

[508] *Ibid.*

> "Los productos del territorio de toda parte contratante importados en el territorio de cualquier otra parte contratante no deberán recibir un trato menos favorable que el concedido a los productos similares de origen nacional, en lo concerniente a cualquier ley, reglamento o prescripción que afecte a la venta, la oferta para la venta, la compra, el transporte, la distribución y el uso de estos productos en el mercado interior …"

4.450 Los Estados Unidos sostienen que hay muchas analogías entre el párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994 y el párrafo 1 del artículo III del ACP que deben orientar la interpretación del ACP. Por ejemplo, en ambas disposiciones se prohíbe el trato discriminatorio basado en el origen de los productos. Además, según los Estados Unidos, en ambas se utiliza el criterio del "trato no menos favorable". Con arreglo al párrafo 4 del artículo III del GATT de 1994, este criterio requiere que se conceda igual trato en lo que respecta a las posibilidades de competencia.

4.451 Los Estados Unidos observan que, como indicó el Grupo Especial encargado del asunto *Estados Unidos - Artículo 337 de la Ley Arancelaria de 1930*:

> "El mismo concepto ["trato no menos favorable"] se encuentra en otras partes del Acuerdo General y en acuerdos negociados posteriormente en el marco del GATT, en tanto que expresión del principio fundamental de la igualdad de trato entre los productos importados y otros productos extranjeros (en virtud del principio de la nación más favorecida) o entre aquellos y los productos nacionales (en virtud del trato nacional prescrito por el artículo III). … El Grupo Especial consideró por tanto que, para determinar si se satisfacía el criterio de no dar "un trato menos favorable", establecido por el párrafo 4 del artículo III, tenía que determinar si el artículo 337 puede en sí conducir a la aplicación a los productos importados de un trato menos favorable que el concedido a los de origen estadounidense. El Grupo observó que este enfoque concuerda con los precedentes en materia de aplicación del artículo III por las PARTES CONTRATANTES, las cuales han basado sus decisiones en las distinciones hechas por las leyes, reglamentos o prescripciones y en su impacto potencial, en vez de basarlas en las consecuencias efectivas de esas disposiciones para determinados productos importados."[509]

4.452 Los Estados Unidos sostienen que esta interpretación del "trato no menos favorable" en el artículo III del GATT de 1994 en el sentido de que requiere igualdad en lo tocante a las posibilidades de competencia se ha adoptado reiteradamente en ulteriores informes de grupos especiales y del Órgano de Apelación.[510]

4.453 Los Estados Unidos aducen que los requisitos de calificación impuestos por Corea son incompatibles con las prescripciones en materia de trato nacional establecidas en el apartado a) del párrafo 1 del artículo III porque discriminan injustamente contra los proveedores extranjeros en favor de los proveedores nacionales.

---

[509] Informe del Grupo Especial sobre el asunto *Estados Unidos - Sección 337*, párrafos 5.11 y 5.13.

[510] Véase, por ejemplo, *Japón - Medidas que afectan a las Películas y el Papel Fotográficos de Consumo*, 31 de marzo de 1998, WT/DS44/R, párrafo 10.379 ("*Japón - Películas*"); *Canadá - Importación, distribución y venta de determinadas bebidas alcohólicas por organismos provinciales de comercialización* (adoptado el 18 de febrero de 1992), IBDD 39S/28, párrafos 5.12-5.14 y 5.30-5.31; *Estados Unidos - Bebidas derivadas de la malta*, IBDD 39S/242, párrafo 5.30; *Estados Unidos - Gasolina*, WT/DS2/R, párrafo 6.10; *Canadá - Publicaciones* (adoptado el 30 de julio de 1997), WT/DS31/R, página 75; *Bananos III*, WT/DS27/R, párrafos 7.179-7.180.

4.454 Los Estados Unidos aducen además que al adoptar el criterio del "trato no menos favorable" en el ACP, las partes en el Acuerdo quisieron evidentemente crear una norma que engloba asimismo las posibilidades de competencia no menos favorables. Los Estados Unidos aducen, por consiguiente, que si las prácticas de Corea en materia de contratación han modificado las posibilidades de competencia en detrimento de los proveedores extranjeros y en favor de los proveedores nacionales, debe estimarse que Corea ha otorgado un "trato menos favorable" a los proveedores extranjeros, en infracción del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP.

4.455 Los Estados Unidos aducen asimismo que de hecho los requisitos de calificación impuestos por Corea para la adquisición de equipo de transporte vertical entrañaban posibilidades de competencia menos favorables para las empresas extranjeras que para las nacionales. Según los Estados Unidos, en ese procedimiento una empresa no podía hacer ofertas como contratista principal si no poseía, por haberlas construido o adquirido, determinadas instalaciones manufactureras en Corea. Los Estados Unidos afirman además que los proveedores extranjeros (que por lo general no disponen de instalaciones manufactureras en Corea) sólo podían en consecuencia presentar ofertas como contratistas principales si invertían importantes recursos en la construcción o adquisición de esas instalaciones manufactureras en el país. Los Estados Unidos aducen que ese requisito conlleva condiciones menos favorables para los proveedores extranjeros, ya que los proveedores coreanos competidores no tienen que dedicar la misma cantidad de recursos adicionales para poder presentar ofertas como contratistas principales. Los Estados Unidos aducen que esa medida, como tal, constituye "trato menos favorable" en el sentido del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP.

b) Primera frase del artículo VIII del ACP

4.456 **Los Estados Unidos sostienen** que los procedimientos de calificación establecidos por las partes en el ACP deben ser compatibles con lo dispuesto en el artículo VIII. Afirman también que los requisitos de calificación impuestos por Corea son todos ellos requisitos englobados en los procedimientos de calificación para adquisiciones relacionadas con el proyecto AII. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que como ya han establecido que esos requisitos discriminan en términos generales contra los proveedores extranjeros en el sentido del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP, necesariamente discriminarán también contra los proveedores extranjeros en infracción de lo dispuesto en la primera frase del artículo VIII.

c) Apartado b) del artículo VIII del ACP

4.457 **Los Estados Unidos aducen** que el apartado b) del artículo VIII establece que las condiciones de participación deben ser "indispensables" para cerciorarse de la "capacidad" de la empresa para cumplir el contrato. Los Estados Unidos aducen que en aplicación del artículo 31 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* cabe señalar que el sentido corriente de la palabra "indispensable" es "absolutamente necesario".[511] Los Estados Unidos aducen que con arreglo al apartado b) del artículo VIII, esas condiciones de participación pueden ser "garantías financieras, calificaciones técnicas y la información necesaria para acreditar la capacidad financiera, comercial y técnica de los proveedores, así como la verificación de las calificaciones". Teniendo en cuenta que, como se dispone en la primera frase del artículo VIII, el proceso de calificación no debe ser discriminatorio, los Estados Unidos afirman que lo que hay que determinar es si un requisito de calificación es realmente necesario para garantizar que el licitante favorecido tenga realmente la capacidad de cumplir el contrato adjudicado. Los Estados Unidos sostienen que de ese modo puede determinarse que los requisitos de calificación impuestos por Corea no son "indispensables" en el sentido del apartado b) del artículo VIII.

[511] *The New Shorter Oxford English Dictionary* (Edición de 1993), página 852.

4.458 Los Estados Unidos aducen además que los requisitos de calificación impuestos por Corea son incompatibles con el apartado b) del artículo VIII del ACP porque, como condiciones para participar en los procedimientos de licitación, no son "indispensables" para verificar "la capacidad de la empresa para cumplir el contrato". Más bien parece que esas condiciones se impusieron para asegurarse de que los proveedores de Corea pudieran participar mejor en esas valiosas contrataciones y beneficiarse de ellas.

4.459 Los Estados Unidos aducen además que la condición impuesta por Corea de que una empresa disponga de instalaciones de fabricación de ascensores o escaleras mecánicas en Corea para poder participar en una licitación para la adquisición de equipo de transporte vertical, no es, evidentemente, "indispensable para cerciorarse de la capacidad de la empresa para cumplir el contrato". Los Estados Unidos sostienen que los elementos que hacen posible que una empresa suministre e instale un ascensor o una escalera mecánica -fiabilidad, experiencia técnica, solvencia- no guardan necesariamente relación alguna con que la empresa posea o no instalaciones de fabricación en Corea (y no en algún otro país), y ni siquiera con que posea o no posea una fábrica. En el mejor de los casos, esa condición impone una prescripción de contenido local o de compra en el país. Los Estados Unidos afirman que si esa condición es "indispensable para cerciorarse de la capacidad de la empresa para cumplir el contrato", cualquier otra Parte en el ACP podría excluir de sus licitaciones a todos los licitadores que no dispongan de una fábrica en ese país. En opinión de los Estados Unidos, esto impediría por completo a cualquier licitador cuyas instalaciones estuvieran en su totalidad en el extranjero presentar ofertas en una licitación sujeta al ACP y suministrar el producto desde una fábrica extranjera. Los Estados Unidos concluyen que uno de los principales objetivos de los redactores del ACP, velar por que los procedimientos y prácticas relativos a la contratación pública no se apliquen "a los productos, los servicios o los proveedores extranjeros o nacionales de forma que se proteja a los nacionales"[512], se vería frustrado.

3. Prescripciones relativas a los socios nacionales

4.460 **Los Estados Unidos aducen** que Corea ha realizado contrataciones sujetas a normas en las que se especifica que los proveedores extranjeros sólo pueden participar si se asocian con proveedores nacionales o actúan como subcontratistas de éstos. Los Estados Unidos observan que, por ejemplo, en una contratación para "preparación del sitio y fortalecimiento de cimentaciones débiles", Corea impuso como condición que "toda empresa que tenga su sede fuera del área metropolitana de Inchon deberá constituir una empresa conjunta para al menos el 10 por ciento del contrato con una empresa con sede en Inchon que sea titular de una Licencia de Construcción e Ingeniería Civil (incluida Ingeniería Civil) expedida en el área metropolitana de Inchon".[513] Los Estados Unidos afirman que, en otras palabras, las empresas extranjeras, cuya sede está evidentemente fuera del área metropolitana de Inchon, están obligadas a constituir empresas conjuntas con sociedades locales simplemente para participar en la licitación. Los Estados Unidos afirman que Corea utilizó términos similares para limitar la participación de empresas extranjeras en una licitación para la construcción de instalaciones de fabricación de cable eléctrico.[514]

4.461 Los Estados Unidos aducen además que en una licitación para la adquisición del sistema MAMS, Corea especificó que "las empresas extranjeras participarán en las ofertas con empresas

---

[512] Segundo párrafo del preámbulo del ACP.

[513] Construcción de Infraestructura para las Instalaciones, Anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-68.

[514] Construcción de Instalaciones para la Fabricación de Cable Eléctrico de 22,9 KV, Anuncio de la Corporación para la Construcción del Nuevo Aeropuerto Nº 98-71 (3 de noviembre de 1998).

locales (empresas principales o matrices) como miembros de un consorcio o como subcontratistas".[515] Los Estados Unidos observan que Corea utilizó los mismos términos para limitar la participación de proveedores extranjeros como contratistas principales en contrataciones para la adquisición de sistemas de radar y comunicaciones[516], así como para sistemas de radar meteorológico.[517] Por último, los Estados Unidos aducen que Corea prohibió a empresas extranjeras que presentaran ofertas en una licitación si no participaban en un consorcio con un mínimo de dos empresas coreanas.[518]

a) Apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP

4.462 **Los Estados Unidos aducen** que las condiciones en materia de socios nacionales impuestas por Corea son incompatibles con la obligación de trato nacional establecida en el apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP porque discriminan injustamente contra los proveedores extranjeros en favor de los proveedores nacionales.

4.463 Los Estados Unidos aducen que las condiciones en materia de socios nacionales impuestas por Corea ofrecen posibilidades de competencia menos favorables a las empresas extranjeras que a las empresas nacionales. Los Estados Unidos sostienen, por ejemplo, que en los procedimientos para "preparación del sitio" y "construcción de instalaciones de fabricación de cable eléctrico" se exigió a los proveedores extranjeros que participaran en ofertas conjuntas con proveedores locales con sede en la zona de Inchon. Los Estados Unidos aducen que esa obligación entraña condiciones menos favorables para las empresas extranjeras, ya que éstas tienen que dedicar recursos adicionales simplemente para buscar y obtener contratos de asociación con proveedores locales. Los Estados Unidos sostienen además que los posibles beneficios que los proveedores extranjeros podrían obtener si se les adjudicara el contrato se verían sustancialmente reducidos, ya que el proveedor extranjero estaría obligado a compartir con el proveedor local esos y otros beneficios de la adjudicación. Los Estados Unidos observan asimismo que, en contraste, las empresas locales podían presentar ofertas individualmente, sin incurrir en costos adicionales. Los Estados Unidos afirman que, por consiguiente, esas prescripciones otorgan a los proveedores extranjeros un "trato menos favorable" que a los proveedores locales en el sentido del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP.

4.464 Los Estados Unidos aducen además que otras condiciones en materia de socios nacionales también entrañaban oportunidades de competencia menos favorables para los proveedores extranjeros que para los nacionales. Los Estados Unidos sostienen que en los procedimientos de licitación para "sistemas MAMS", "sistemas de radar y comunicaciones" y "sistemas de radar meteorológico", Corea prohibió a los proveedores extranjeros que presentaran ofertas como contratistas principales, y especificó además que las empresas locales debían ser las "empresas matrices o principales", permitiéndose únicamente que los proveedores extranjeros actuaran como subcontratistas o miembros de un consorcio. Los Estados Unidos aducen que esa medida discriminó contra los proveedores extranjeros, porque éstos sólo podían participar si concertaban un arreglo de "asociación" con una empresa nacional no sólo para presentar ofertas conjuntas sino también en una posición subordinada. Los Estados Unidos aducen que los posibles beneficios para el proveedor extranjero tienen que

[515] Anuncio de Licitación para la Adquisición de un Sistema MAMS para el Aeropuerto Internacional de Inchon (AII), Publicación del KOACA 98-37 (16 de junio de 1998).

[516] Anuncio de Licitación para la Adquisición de Sistemas Radar y Comunicaciones ATC para el Aeropuerto Internacional de Inchon, Publicación del KOACA 98-39 (18 de junio de 1998).

[517] Anuncio de Licitación para la Adquisición de un Radar Doppler Meteorológico de Terminal para el Aeropuerto Internacional de Inchon, Publicación del KOACA 98-66 (23 de octubre de 1998).

[518] Fabricación e Instalación del Sistema de Puentes de Embarque de Pasajeros del AII, Proyecto Nº: PMD1 (12 de marzo de 1998).

compartirse con el proveedor nacional (el cual, como contratista principal en el presente caso, muy probablemente controlaría la distribución de los beneficios). Según los Estados Unidos, los proveedores nacionales, en contraste, podían presentar ofertas individualmente si así lo deseaban, sin incurrir tampoco en este caso en costos o sufrir otras desventajas.

4.465 Como ejemplo final, los Estados Unidos hacen referencia a otras prescripciones en materia de socios nacionales en virtud de las cuales se obligaba a los proveedores extranjeros a presentar ofertas conjuntas con dos o más proveedores nacionales. Los Estados Unidos sostienen que los proveedores nacionales, por su parte, no estaban obligados a presentar ofertas conjuntas con proveedores extranjeros, y mucho menos con otros proveedores nacionales. Los Estados Unidos aducen que esta prescripción entrañaba también posibilidades de competencia menos favorables precisamente para los proveedores extranjeros.

4.466 Los Estados Unidos aducen que por las razones arriba expuestas es evidente que las prácticas y procedimientos de Corea en materia de socios nacionales entrañan el otorgamiento de un trato menos favorable a los proveedores extranjeros que a los proveedores nacionales en el sentido del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP.

b) Primera frase del artículo VIII del ACP

4.467 **Los Estados Unidos aducen** que los procedimientos de calificación establecidos por las partes en el ACP deben ser compatibles con las disposiciones del artículo VIII, y que las prescripciones en materia de socios nacionales establecidas por Corea están todas englobadas en los procedimientos de calificación para contrataciones relacionadas con el proyecto AII. Los Estados Unidos sostienen, sin embargo, que como ya se ha establecido que esas prescripciones discriminan en términos generales contra los proveedores extranjeros en el sentido del apartado a) del párrafo 1 del artículo III del ACP, necesariamente discriminan también contra los proveedores extranjeros en infracción de lo establecido en la primera frase del artículo VIII.

c) Apartado b) del artículo VIII del ACP

4.468 **Los Estados Unidos aducen** que las prescripciones en materia de socios nacionales establecidas por Corea son incompatibles con el apartado b) del artículo VIII del ACP porque, en tanto que condiciones para participar en los procedimientos de licitación, no son "indispensables" para cerciorarse de la "capacidad de la empresa para cumplir el contrato". Los Estados Unidos aducen que más bien parece que esas condiciones se establecieron para asegurarse de que los proveedores coreanos pudieran participar mejor en esas valiosas contrataciones y beneficiarse de ellas.

4.469 Los Estados Unidos aducen asimismo que tampoco la exigencia de Corea de que los proveedores extranjeros presenten ofertas junto con un proveedor nacional puede considerarse "indispensable para cerciorarse de la capacidad de la empresa para cumplir el contrato". Los Estados Unidos afirman que no hay fundamento legítimo para concluir que todos los proveedores extranjeros serán incapaces de cumplir el contrato por sí mismos. A juicio de los Estados Unidos, también esto es mero proteccionismo. Los Estados Unidos afirman que si se permitiera, todas las contrataciones sujetas al ACP podrían someterse a esas prescripciones en materia de socios nacionales, anulando buena parte de las ventajas del Acuerdo.

4.470 Los Estados Unidos aducen, además, que en algunas contrataciones Corea sólo ha permitido que los proveedores extranjeros presenten ofertas como subcontratistas o como miembros de consorcios (con un proveedor coreano como contratista principal), y no como contratistas principales. Los Estados Unidos aducen asimismo que nada obliga a considerar que ningún proveedor extranjero será capaz de cumplir el contrato como contratista principal. Los Estados Unidos sostienen que, por

consiguiente, no puede aducirse legítimamente que esas condiciones son "indispensables para cerciorarse de la capacidad de la empresa para cumplir el contrato".

4.471 Por último, los Estados Unidos aducen que la exigencia de Corea de que los proveedores extranjeros presenten ofertas en conjunción con dos proveedores coreanos es también mero proteccionismo. Los Estados Unidos sostienen que no puede aducirse legítimamente que todos los proveedores extranjeros son incapaces (actuando individual o conjuntamente) de cumplir un contrato, y que un socio coreano no es suficiente (por ejemplo, para que una empresa extranjera cumpla el contrato, tendrá que estar asociada con dos proveedores coreanos). Los Estados Unidos aducen que a semejanza de las otras prescripciones anteriormente expuestas, esta prescripción en materia de calificación se impone con la única finalidad de procurar una máxima participación nacional en las contrataciones para el proyecto AII.

4. Falta de acceso a los procedimientos de impugnación

4.472 **Los Estados Unidos observan** que Corea promulgó en 1995 la *Ley de Contratos en los que el Estado es Parte*.[519] En esa Ley se estableció el "Comité de Mediación para las Diferencias en Materia de Contratos Internacionales" como órgano imparcial e independiente que examina las impugnaciones nacionales de las prácticas de contratación de entidades sujetas a la aplicación del ACP.[520] Los Estados Unidos observan que Corea ha indicado oficialmente que ese Comité es el órgano imparcial e independiente que entenderá de las impugnaciones de las prácticas de contratación de las entidades sujetas a la aplicación del ACP, en cumplimiento de las obligaciones contraídas por Corea en virtud del artículo XX del ACP.[521]

4.473 Sin embargo, los Estados Unidos aducen que cuando los proveedores de productos y servicios protestaron contra determinadas prácticas de contratación del KOACA, alegando que eran incompatibles con el ACP, el Comité de Mediación para las Diferencias en Materia de Contratos Internacionales se negó a examinar esas impugnaciones alegando que el KOACA no está "reconocido como una entidad abarcada en el Acuerdo sobre Contratación Pública".[522]

4.474 Los Estados Unidos sostienen que hasta la fecha Corea no ha dado a los proveedores de productos y servicios que participan en contrataciones para el proyecto de construcción del AII acceso a procedimientos de impugnación no discriminatorios, oportunos, transparentes y eficaces. Corea no ha dado a los proveedores extranjeros perjudicados acceso a procedimientos de impugnación adecuados con arreglo al artículo XX.

4.475 Además, los Estados Unidos aducen que Corea no ha facilitado otros medios de acceso a procedimientos de impugnación no discriminatorios, oportunos, transparentes y eficaces a los proveedores de productos y servicios para esas contrataciones. De hecho, las normas internas del KOACA ni siquiera contienen procedimientos para la solución de diferencias. Por consiguiente, los proveedores de productos y servicios extranjeros no tienen acceso a ningún recurso cuando una

---

[519] Ley Nº 4868, 5 de enero de 1995.

[520] *Ibid*., artículos 28 y 29.

[521] GPA/12/Rev.1, Notificación de Legislación de Aplicación Nacional de la República de Corea, 9 de junio de 1997.

[522] Informe a Karen Ware, Funcionaria Superior Adjunta del Servicio de Comercio Exterior de los Estados Unidos, con observaciones del Dr. Kim Jung-Min, Director Adjunto, División de Contratación Pública y Política Contable del Ministerio de Finanzas, 18 de noviembre de 1998.

contratación para el Aeropuerto de Inchon se desarrolla en forma incompatible con el ACP. Por consiguiente, Corea está infringiendo el artículo XX del ACP.

5. Respuesta de Corea a la alegación de infracción

4.476 El Grupo Especial preguntó a Corea si estaba de acuerdo con los Estados Unidos en que si las entidades que celebran contratos para el AII son "entidades abarcadas", las prácticas de contratación de esas entidades en relación con el AII no serían compatibles con el Acuerdo sobre Contratación Pública.[523] **En respuesta, Corea afirma** que en lo tocante a las alegaciones de los Estados Unidos sobre la compatibilidad con el ACP de las prácticas de contratación de Corea, se ha limitado a observar que las entidades encargadas de celebrar contratos para el AII no son entidades abarcadas.[524]

D. RECLAMACIÓN NO BASADA EN INFRACCIÓN DE DISPOSICIONES: ANULACIÓN O MENOSCABO DE VENTAJAS

1. Detalles de la reclamación no basada en infracción

4.477 **Los Estados Unidos aducen** que con independencia de que las medidas arriba citadas infrinjan o no los diversos artículos del ACP, en cualquier caso anulan y menoscaban ventajas para los Estados Unidos dimanantes del Acuerdo.

4.478 Los Estados Unidos aducen que para que pueda establecerse que existe anulación o menoscabo sin infracción en el marco del ACP es preciso constatar la presencia de tres elementos: 1) Se negoció y existe una concesión; 2) Se aplica una medida que perturba la relación de competencia establecida; y 3) La medida no se podía haber previsto razonablemente en el momento de negociarse la concesión.[525]

4.479 Los Estados Unidos aducen que dada la incompatibilidad con el ACP de las prácticas de contratación de los organismos a cargo del AII, los elementos 2) y 3) de la reclamación no basada en infracción ya se satisfacen. La única cuestión pendiente es el primer elemento, es decir, si existe o no existe una concesión.

4.480 Los Estados Unidos sostienen que, a efectos de economía procesal, no piden una resolución sobre la reclamación no basada en infracción si se establece que Corea ha infringido las obligaciones contraídas en virtud del ACP. Los Estados Unidos observan también que una constatación de anulación o menoscabo sin infracción abre en primer lugar las puertas a la compensación y no necesariamente a la observancia de lo establecido en un acuerdo. Los Estados Unidos sostienen que su primer y principal interés en la presente diferencia es asegurarse de que Corea cumple las

---

[523] Pregunta 20 del Grupo Especial, tras la primera reunión sustantiva.

[524] Respuesta de Corea a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[525] Informe del Grupo de Trabajo sobre el asunto *Subvenciones australianas al sulfato amónico* (adoptado el 3 de abril de 1950), IBDD II/188 (versión inglesa, párrafo 12); informe del Grupo Especial sobre *Régimen Aplicado por Alemania a las Importaciones de Sardinas* (adoptado el 31 de octubre de 1952), G/26, IBDD 1S/53-59, párrafo 16; informe del Grupo Especial sobre el asunto *Comunidad Económica Europea - Ayudas concedidas para la producción de melocotones en lata, peras en lata, macedonias de frutas en lata y pasas*, 20 de febrero de 1985 (no adoptado), L/5778, párrafo 51; e informe del Grupo Especial sobre el asunto *Comunidad Económica Europea - Primas y subvenciones abonadas a los elaboradores y a los productores de semillas oleaginosas y proteínas conexas destinadas a la alimentación animal* (adoptado el 25 de enero de 1990), L/6627, IBDD 37S/93, párrafos 142-152.

obligaciones asumidas en virtud del ACP eliminando las prácticas de contratación incompatibles con el Acuerdo.

4.481 **En respuesta, Corea aduce** que no será fácil para los Estados Unidos fundamentar en el párrafo 2 del artículo XXII del ACP su reclamación no basada en infracción. Corea observa que con arreglo al apartado a) del párrafo 1 del artículo 26 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, "la parte reclamante apoyará con una justificación detallada cualquier reclamación relativa a una medida que no esté en contradicción con el acuerdo abarcado pertinente".[526]

4.482 Corea hace referencia al Informe del Grupo Especial sobre el asunto *Japón - Películas*[527], donde se destacan tres elementos de una reclamación no basada en infracción que la parte reclamante ha de demostrar. Corea afirma que esos elementos son evidentes en los términos del párrafo 2 del artículo XXII del ACP, a saber, "1) la aplicación de una medida por un Miembro de la OMC; 2) una ventaja resultante del acuerdo pertinente; y 3) anulación de la ventaja a consecuencia de la aplicación de la medida".[528]

4.483 Corea aduce que los Estados Unidos han de demostrar, en virtud de la prescripción del párrafo 2 del artículo XXII de que se identifique una "ventaja para ellos resultante del ACP", que "concibieron expectativas razonables" de obtener las ventajas derivadas de la aplicación del ACP en las contrataciones para el AII.[529] Corea aduce además que "para que las expectativas de una ventaja sean legítimas, es preciso que las medidas impugnadas no hubieran podido ser razonablemente previstas en el momento en que se negociaron las concesiones arancelarias".[530] Corea afirma que esa condición es evidente, y en apoyo de su opinión hace la siguiente cita: "En caso contrario, el Miembro de que se trate no podría tener expectativas legítimas de un mejoramiento de acceso a los mercados en la medida del menoscabo causado por esas medidas."[531]

4.484 Corea observa también que los Estados Unidos tienen razón cuando afirman que el primer elemento a que se hace referencia en el párrafo 4.477 -una concesión- es del todo pertinente. Corea afirma que no está muy claro qué "concesión" hicieron los Estados Unidos a cambio de la presunta inclusión del KAA en los compromisos de Corea. Corea sostiene que no tiene noticia de que los Estados Unidos hayan presentado pruebas al respecto. Corea observa asimismo que, como implica el

---

[526] Apartado a) del párrafo 1 del artículo XXVI del *Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias.*

[527] Aunque el Grupo Especial encargado del asunto *Japón - Películas* abordó una reclamación no basada en infracción con arreglo al apartado b) del párrafo 1 del artículo XXIII del GATT de 1994, no hay diferencia material entre los términos utilizados en dicha disposición y los que se utilizan en el párrafo 2 del artículo XXII del ACP para enumerar los requisitos de una reclamación no basada en infracción. El razonamiento jurídico del Grupo Especial es, por consiguiente, aplicable en su totalidad.

[528] *Japón - Películas*, párrafo 10.41.

[529] *Ibid*., párrafo 10.72. En apoyo de este principio véanse también *CE - Semillas oleaginosas*, IBDD S37/93 (párrafos 147-148); *Aplicación de las disposiciones del artículo XVI*, IBDD 10S/217 (párrafo 28) (adoptado el 21 de noviembre de 1961); *Otros obstáculos al comercio*, IBDD 3S/22 (párrafo 13) (adoptado el 3 de marzo de 1955); *Alemania - Sardinas*, IBDD 1S/53 (párrafo 16) (adoptado el 31 de octubre de 1952); *Subvenciones australianas al sulfato amónico*, GATT/CP.4/39, IBDD II/188 (adoptado el 3 de abril de 1950).

[530] *Japón - Películas*, párrafo 10.76.

[531] *Ibid*.

punto 2) de la lista de los Estados Unidos, es necesario que exista un "acuerdo". Corea entiende que el fundamento de una reclamación no basada en infracción es que alguna medida de una parte, adoptada tras la conclusión de un acuerdo y que no podía haberse previsto razonablemente en el momento de concertarse el acuerdo, anule o menoscabe una concesión hecha por otra parte. Según Corea, los Estados Unidos no han especificado qué acuerdo concluido entre las partes ha sido anulado o menoscabado por medidas adoptadas por Corea tras la conclusión de ese acuerdo. Corea aduce que no pudo ser un acuerdo de incluir al KAA (y el KOACA y la IIAC) en la cobertura ACP de Corea, ya que Corea aceptó incluir al KAA en ninguna de sus ofertas. Corea afirma también que además del primer punto, también el tercero está en litigio. Corea pregunta cómo podrían los Estados Unidos prever razonablemente que Corea aplicaría el ACP a las contrataciones para el nuevo aeropuerto sin que existieran un acuerdo y una concesión. A juicio de Corea, la reclamación no basada en infracción tiene que encontrar su fundamento en los elementos cuya existencia los Estados Unidos están obligados a demostrar: un acuerdo entre las partes que incluya una concesión de los Estados Unidos.

2. Concesión

a) Negociaciones en 1991

4.485 **Los Estados Unidos aducen** que en el curso de las negociaciones celebradas en 1991 con Corea se hicieron acreedores a las ventajas de todos los proyectos de construcción de nuevos aeropuertos sujetos a la aplicación del ACP. Además, los Estados Unidos sostienen que aunque razonablemente hubieran previsto la transferencia de facultades de contratación entre las diversas entidades encargadas del AII, ello es irrelevante para determinar si se hizo una concesión.

4.486 Para demostrar que se hizo una concesión, los Estados Unidos observan que en julio de 1991 Corea afirmó que el "Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario dependiente del" MOCT y la "Oficina de Compras" estaban a cargo de los proyectos de construcción de nuevos aeropuertos. Los Estados Unidos observan también que, en relación con el proyecto AII, Corea afirmó que el "plan básico" se ultimará "para 1992, y el plan de trabajo para 1993", que Bechtel "participa en el proyecto de plan básico", y que el "plan de contratación" todavía no se ha "establecido porque por el momento todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica". Los Estados Unidos observan que Corea aduce ahora que cuando dijo que "el plan de contratación no se ha establecido", lo que realmente quería decir es que "no se ha establecido nada concreto"[532], o que "no se ha establecido nada en materia de contratación".[533] Los Estados Unidos aducen, sin embargo, que una entidad no es un plan; la Oficina de Compras no es una plan de contratación, sino una entidad contratante.

4.487 Además, los Estados Unidos aducen que Corea siempre ha hecho una distinción entre planes y entidades, e indican que Corea hizo esa distinción cuando intentaba explicar lo que debía entenderse por "plan de contratación". Los Estados Unidos hacen la siguiente cita: "Esto incluía tanto a las entidades que en última instancia podían estar a cargo de la contratación como el plan de contratación en sí mismo".[534] Los Estados Unidos aducen que si Corea hubiera querido referirse al "plan de contratación" y a las "entidades que en última instancia podrían estar a cargo de la contratación", lo habría dicho en su respuesta de julio de 1991. En vez de hacerlo, Corea se limitó a afirmar que "el plan de contratación no se ha establecido". Los Estados Unidos aducen que los términos utilizados por Corea hablan por sí mismos y ponen en entredicho que la referencia de Corea al "plan de

[532] Respuesta de Corea a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[533] Respuesta de Corea a la pregunta 15 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre.

[534] Respuesta de Corea a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

contratación" pueda englobar tanto el "plan de contratación" como las "entidades que en última instancia podrían estar a cargo de la contratación".

4.488 Los Estados Unidos aducen asimismo que la alegación de Corea de que en julio de 1991 no había tomado ninguna decisión sobre "la entidad que estaría a cargo de la construcción el AII"[535] es incompatible con la actitud de Corea en 1991. En apoyo de ese argumento, los Estados Unidos observan que citó expresamente al MOCT y la Oficina de Compras como entidades a cargo de las contrataciones para el aeropuerto, que incluyó al MOCT y a la Oficina de Compras en su oferta ACP, y que hizo las contrataciones para el plan básico del AII por intermedio del MOCT.[536]

4.489 En relación con la interpretación que los Estados Unidos hacen de su respuesta de julio de 1991, **Corea observa** que de hecho en esa respuesta no se indica que el MOCT o el NADG participarían en las contrataciones.[537] Además, Corea afirma que su respuesta de julio de 1991 no era una oferta de concesiones, sino simplemente la respuesta a una pregunta. Corea aduce que aun en el caso de que existiera tal oferta, la decisión de la Asamblea Nacional de Corea por la que en diciembre de 1991 se designó al KAA como entidad encargada del proyecto AII notificaba a los Estados Unidos su posición. Los Estados Unidos, además, reconocen que tuvieron noticia de ello, e incluso que esa noticia les "sorprendió".

4.490 **En respuesta, los Estados Unidos afirman** que ese nuevo argumento de Corea carece totalmente de fundamento. En la respuesta de julio de 1991 de Corea se afirma que "la construcción del nuevo aeropuerto está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes". Los Estados Unidos sostienen que una interpretación razonable de las palabras "a cargo de la construcción del nuevo aeropuerto" sugiere que el MOCT "participaba" en el proceso de contratación. Los Estados Unidos sostienen asimismo que de hecho la propia Corea reconoció que el MOCT convocó y adjudicó la primera licitación para el plan básico 1990-1991 del AII.

4.491 En lo tocante a la Oficina de Compras, **Corea afirma** que la interpretación propugnada por los Estados Unidos no le parece razonable, y que en consecuencia opina que la respuesta de julio de 1991 de Corea no puede interpretarse como sugieren los Estados Unidos. Corea afirma que dada la presencia de las palabras "pero por el momento ..." contiguas a la identificación de la Oficina de Compras como entidad que en principio, con arreglo a la *Ley del Fondo de Contratación del Gobierno*, se habría hecho cargo de las contrataciones para el AII si tales contrataciones hubieran existido en aquellas fechas, más de 16 meses antes de que comenzara la preparación de los terrenos para el aeropuerto, no era razonable que un negociador concluyera que la Oficina de Compras sería siempre la entidad encargada de la contratación para el AII.[538]

4.492 **En respuesta, los Estados Unidos reiteran** que la frase "pero por el momento no se ha establecido el plan de contratación concreto ..." se refiere únicamente al plan de contratación y no a la entidad contratante.[539] Los Estados Unidos argumentan que, al estar el MOCT a cargo de la primera contratación para el AII, es decir, la del plan básico 1990-1991 "en virtud de la *Ley del Fondo de*

---

[535] Respuesta de Corea a la pregunta 3 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[536] Respuesta de Corea a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999, y respuesta de Corea a la pregunta 5 de los Estados Unidos, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[537] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[538] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[539] Segunda comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 61.

Contratación del Gobierno", también la Oficina de Compras debía estar a cargo de esa contratación.[540]

4.493 Los Estados Unidos aducen que, además, es erróneo deducir que, basándose en la respuesta de julio de 1991, llegaron a la conclusión de que "la Oficina de Compras sería siempre la entidad encargada de las contrataciones para el AII". Los Estados Unidos sostienen, antes bien, que concibieron expectativas razonables de que si Corea modificaba la posición expuesta en una comunicación expresa y presentada por escrito durante negociaciones formales sobre el ACP, informaría expresamente al respecto a los negociadores de los Estados Unidos. Los Estados Unidos sostienen además que el Comité de Contratación Pública había decidido que cada signatario notificara los cambios en sus anexos que tuvieran lugar entre la firma del ACP en Marrakech y su entrada en vigor.[541] Los Estados Unidos afirman asimismo que si Corea modificaba su posición tras la entrada en vigor del ACP en ese país, estaría obligada a recurrir al párrafo 6 del artículo XXIV del Acuerdo, única disposición del ACP que permite hacer rectificaciones o enmiendas de los anexos de una Parte.[542]

4.494 **Corea afirma** que ha demostrado que el KAA, el KOACA y la IIAC, y no la Oficina de Compras, han estado a cargo de las contrataciones para el AII.[543] Aduce que como de hecho la Oficina de Compras no ha celebrado contratos para el AII, la respuesta de julio de 1991 de Corea sólo puede guardar relación con las expectativas de los Estados Unidos sobre las entidades encargadas de celebrar contratos para el AII, presuntamente concebidas antes de la conclusión de las negociaciones para la adhesión de Corea al ACP.[544] Corea aduce que para servir como base de una reclamación no basada en infracción, era preciso "que esas medidas no hubieran podido ser razonablemente previstas en el momento en que se negociaron las concesiones arancelarias".[545] Habida cuenta de los matices de la respuesta de julio de 1991 de Corea, seguida de: las enmiendas de diciembre de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* en virtud de las cuales se designa al KAA como entidad encargada del proyecto AII; la correspondencia entre los Estados Unidos y Corea sobre el papel del KAA en el proyecto AII[546] y entre Corea y las principales autoridades aeroportuarias de los Estados Unidos sobre el papel del KAA en el proyecto AII[547]; el éxito en la participación de numerosas empresas de los

---

[540] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[541] Véase el Documento GPA/IC/M/2, Anexo 2, "Administración de las modificaciones de los Apéndices del Acuerdo sobre Contratación Pública (1994) antes de su entrada en vigor, salvo las rectificaciones de carácter meramente formal o las resultantes de negociaciones encaminadas a ampliar el alcance del acuerdo".

[542] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[543] Documentos probatorios Kor-19A a Kor-19D, Kor-48A a Kor-48N, Kor-57A a Kor-57E.

[544] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[545] *Japón - Películas*, párrafo 10.76.

[546] Carta del Senador de los Estados Unidos Slade Gordon al Sr. Wan-Sik Yook, Presidente del KAA, 6 de octubre de 1992; Carta del Miembro del Consejo de la ciudad de Seattle al Sr. Wan-Sik Yook, Presidente del KAA, 22 de septiembre de 1992; Carta del Vicepresidente del KAA a Sung Yong Kim y J.A. Corbett, miembros del personal de la Sección Económica de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, 8 de agosto de 1992.

[547] Documento probatorio Kor-34 (Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey); Documento probatorio Kor-35 (Departamento de Aeropuertos de Los Angeles), Documento probatorio Kor-36 (Aeropuerto

Estados Unidos consultadas con detalle por los Estados Unidos en relación con la oferta de Corea[548] en contrataciones del KAA para el AII[549]; el papel del KAA como persona "jurídica" separada[550]; la inclusión de las autoridades aeroportuarias en el Anexo 3 y no en el Anexo 1 por los propios Estados Unidos y por Hong Kong, Israel, Japón, Aruba, Noruega, Singapur, Suiza y todos los Estados miembros de las Comunidades Europeas; y la ausencia del KAA en todos los anexos incluidos en el Apéndice I de Corea, Corea aduce que la interpretación propugnada por los Estados Unidos, aunque hubiera sido razonable en julio de 1991, ya no lo era tras esos acontecimientos, todos ellos muy anteriores a la conclusión, en diciembre de 1993, de las negociaciones relativas a la concesión de Corea.[551]

b) Ambigüedad de la respuesta de julio de 1991

4.495 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea aduce** que si bien la respuesta de julio de 1991 de Corea está abierta a la interpretación que ahora hacen los Estados Unidos, esa interpretación no es la única posible, y ni siquiera la mejor. Corea aduce que el mero hecho de que la interpretación de los Estados Unidos no sea la única posible echa por tierra la posición de los Estados Unidos.[552]

4.496 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que ahora Corea sostiene que afirman que la respuesta de julio de 1991 de Corea puede interpretarse de distintas formas. Los Estados Unidos observan que Corea no ha citado ninguna declaración de los Estados Unidos donde éstos supuestamente aleguen tal cosa, y añaden que en realidad han hecho declaraciones precisamente opuestas, lo que coincide con la opinión de los Estados Unidos de que la respuesta de julio de 1991 de Corea a las preguntas sobre los proyectos de construcción de nuevos aeropuertos fue inequívoca y todo menos ambigua.[553]

4.497 **Corea observa** que los Estados Unidos hacían preguntas en su propio idioma, mientras que Corea respondía en un idioma que no era el suyo. Observa además que quien encuentra que algo es ambiguo es generalmente el que lee o escucha, no el que escribe o habla. Corea afirma que normalmente quienes hacen una comunicación no pretenden que sea ambigua, y que desde luego esa no fue la intención de Corea en el presente caso. Corea afirma que esta comunicación de julio de 1991, que ahora los Estados Unidos consideran abierta a más de una interpretación, se centraba en

---

Internacional de Denver (Stapleton)); Documento probatorio Kor-37 (Aeropuerto Internacional de Dallas/Fort Worth).

[548] Primera comunicación escrita de los Estados Unidos, párrafo 92.

[549] Documento probatorio Kor-23.

[550] Notificación de la Ley Nº 3219, *Boletín Oficial*, 28 de diciembre de 1979, página 5892. Corea reitera que el KAA fue establecido por la Asamblea Nacional de conformidad con esa Ley. Con arreglo al artículo 3, el KAA es una "persona jurídica".

[551] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[552] *Ibid.*

[553] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

un asunto que aparentemente revestía importancia crucial para los Estados Unidos: el alcance de la oferta ACP de Corea en relación con el nuevo aeropuerto.[554]

4.498 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que al argumentar así Corea parece sugerir que está dispensada de aplicar las reglas que normalmente rigen la interpretación de los tratados y la responsabilidad de los Estados en lo tocante a sus listas ACP y a otros documentos oficiales, simplemente porque esos documentos se tradujeron del coreano al inglés. Los Estados Unidos afirman que ese argumento es engañoso y sostienen que Corea ya ha aceptado que su lista ACP es auténtica "solamente en versión inglesa".[555] De hecho, todos los documentos de negociación proporcionados por Corea, incluida la *Ley de Organización de la Administración de la República de Corea*, se facilitaron en inglés. Los Estados Unidos sostienen además que Corea cuando le ha convenido ha abogado en muchos otros casos por una interpretación exacta y textual de documentos coreanos traducidos.[556]

4.499 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea sostiene** que si el objeto de la cobertura ACP de Corea fuera tan importante como sugieren los Estados Unidos, y la comunicación de julio de 1991 tan imprecisa como éstos aducen (en el sentido de que respaldaría tanto la interpretación de los Estados Unidos como la de Corea), es sospechoso que los Estados Unidos no hicieran nada por aclarar esta cuestión. Corea aduce que un lector estadounidense razonable de una comunicación supuestamente imprecisa sobre una cuestión crucial habría pedido aclaraciones, especialmente cuando sabía que la respuesta estaba redactada en un idioma que no era el idioma materno de la persona que la preparó. Corea reitera que no se pidieron aclaraciones y que los Estados Unidos no han presentado pruebas en contrario.[557]

c) Carga de la prueba

4.500 **Corea hace referencia** a las opiniones del Órgano de Apelación en el asunto *CE - LAN* y afirma que en ese asunto el Grupo Especial concluyó que era la parte importadora -en el contexto del presente asunto, Corea -la que estaba obligada a aclarar su lista arancelaria. Corea afirma que el Órgano de Apelación disintió. El Órgano de Apelación dijo: "Es muy normal que los Miembros importadores definan sus ofertas (y las obligaciones correspondientes) en términos que correspondan a sus necesidades". "Por su parte", prosiguió, "los Miembros exportadores tienen que asegurarse de que los derechos que les correspondan estén enunciados en las Listas de los Miembros importadores de modo que se garanticen sus intereses de exportación, conforme a lo acordado en las negociaciones".[558] En otras palabras, los Miembros exportadores están obligados a asegurarse de que sus intereses están garantizados.[559]

---

[554] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[555] Documento probatorio US-45.

[556] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, en la que se hace referencia a la respuesta de Corea a las preguntas del Grupo Especial fechadas el 29 de noviembre de 1999, página 21, donde Corea aduce que "el artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997, sin embargo no se titulaba por coincidencia "Operador del proyecto de construcción del nuevo aeropuerto".

[557] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[558] *CE - LAN*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, AB-1998-2 (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 109.

[559] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.501 Corea aduce que el razonamiento del Órgano de Apelación es igualmente aplicable al presente asunto. Corea afirma que tenía derecho a definir su oferta ACP y las obligaciones correspondientes en términos que correspondieran a sus necesidades. Afirma asimismo que incumbía a los Estados Unidos asegurarse de que sus intereses estaban protegidos en ese proceso; no era Corea quien debía hacerlo.

4.502 Corea aduce además que no está claro qué "concesión" hicieron los Estados Unidos a cambio de la presunta inclusión del KAA en los compromisos de Corea. Corea afirma que no existe ninguna prueba al respecto.

4.503 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que Corea aparentemente sugiere que no tiene ninguna obligación de aclarar su lista ACP. Sin embargo, los Estados Unidos aducen que lo que el Órgano de Apelación aclaró en el asunto *CE - LAN* fue que "las negociaciones arancelarias son un proceso de peticiones y concesiones recíprocas, es decir, de 'toma y daca'".[560]

4.504 Los Estados Unidos aducen que, además, el asunto *CE - LAN* contemplaba una situación en la que "nunca se examinó en detalle durante las negociaciones arancelarias ... la composición pormenorizada por productos de los compromisos arancelarios" y en la que los negociadores "partían de la base de que continuaría el *statu quo*".[561] Los Estados Unidos sostienen que, en efecto, los antecedentes fácticos del asunto *CE - LAN* confirman que "la composición pormenorizada por productos de los compromisos arancelarios" de que se trataba en aquella diferencia no fue objeto de debate. Los Estados Unidos aducen que, en contraste, en el presente asunto pidieron concretamente a Corea, durante las negociaciones, que identificara "todos los ministerios que estarán encargados de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto". Los Estados Unidos observan que Corea, creyendo que la pregunta de los Estados Unidos hacía hincapié en el proyecto AII, respondió que "la construcción del nuevo aeropuerto está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario dependiente del Ministerio de Transportes ... La organización encargada de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto es la Oficina de Compras". Los Estados Unidos aducen que, por consiguiente, mediante esa pregunta y su respuesta los Estados Unidos se aseguraron de que los derechos que les correspondían estuvieran enunciados en las listas de Corea de modo que se garantizaran sus intereses, conforme a lo acordado en las negociaciones.[562]

3. Medida

a) Aplicación de una medida

4.505 **Corea aduce** que los Estados Unidos tienen que demostrar que la asignación al KAA de facultades para celebrar contratos para el AII es una "medida" en el sentido del párrafo 2 del artículo XXII del ACP. Corea aduce que el párrafo 2 del artículo XXII está redactado en presente y observa que en el asunto *Japón - Películas* el Grupo Especial afirmó que el párrafo 2 del

---

[560] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, en la que se hace referencia al informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *CE - LAN*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 109.

[561] *CE - LAN*, párrafo 91.

[562] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se hace referencia al párrafo 109 del informe sobre el asunto *CE - LAN*.

artículo XXII "se refiere en presente a una anulación o menoscabo" y "reduce la acción por anulación o menoscabo sin infracción de disposiciones a las medidas que se apliquen en ese momento".[563]

4.506 Corea aduce que como la medida por la que se facultó al KAA a celebrar contratos para el AII ya no está en vigor, la reclamación no basada en infracción de disposiciones formulada por los Estados Unidos con arreglo al párrafo 2 del artículo XXII debe rechazarse. Corea observa a ese respecto que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* fue enmendada en agosto de 1994 para transferir las facultades de ejecución del proyecto AII del KAA al KOACA. Corea observa también que, de manera análoga, el apartado 2 del párrafo 5 del artículo 7 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, que anteriormente asignaba al KAA las facultades para ejecutar el proyecto AII, se derogó en agosto de 1994.

4.507 Corea aduce también que la transferencia de responsabilidad, en diciembre de 1991, del MOCT o la Oficina de Compras al KAA, que según los Estados Unidos atenta contra sus expectativas legítimas, tuvo lugar dos años antes de la conclusión de las negociaciones sobre el ACP, en diciembre de 1993, cuando Corea y otros signatarios presentaron sus ofertas finales. Corea afirma que por consiguiente debe presumirse que los Estados Unidos preveían y de hecho sabían lo que iba a ocurrir. Incumbe a los Estados Unidos la pesada carga de refutar esa presunción.

4.508 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que las medidas impugnadas en la presente diferencia son las prácticas en materia de contratación, y no, como afirma Corea, la transferencia de las facultades de contratación.

4.509 E**n respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea, por su parte, afirma** que las facultadas asignadas al KAA en relación con el proyecto AII se transfirieron al KOACA porque se determinó que las funciones encomendadas al KAA en los aeropuertos existentes no le permitían hacerse cargo con eficiencia de la construcción del AII. Corea observa a ese respecto que la principal función del KAA es la gestión del funcionamiento de los aeropuertos existentes, lo que puede conllevar actividades accesorias de reparación y mantenimiento. Corea observa asimismo que las únicas facultades significativas en materia de construcción otorgadas al KAA eran las referentes, de diciembre de 1991 a agosto de 1994, al AII. Corea afirma que estimó que era necesario que una entidad se dedicara exclusivamente al proyecto, ya que las funciones ya asignadas al KAA hacían difícil equilibrar sus funciones con la construcción del AII. Como consecuencia de ello, en agosto de 1994, la Asamblea Nacional transfirió al KOACA la responsabilidad de la ejecución del plan básico para el proyecto AII y las consiguientes contrataciones. Corea observa que el KAA sigue supervisando el funcionamiento de los aeropuertos existentes, incluidos la construcción y el mantenimiento de esos aeropuertos.[564]

b) <u>La medida trastorna las relaciones de competitividad</u>

4.510 **Los Estados Unidos observan** que en la presente diferencia se contempla una situación análoga a la de una diferencia de 1952, *Régimen Aplicado por Alemania a las Importaciones de Sardinas*, en la que Alemania no efectuó las reducciones arancelarias negociadas con Noruega. Los Estados Unidos hacen referencia al informe del grupo especial encargado de ese asunto, donde se explica que:

> La anulación o el menoscabo de una ventaja para Noruega dimanante directa o indirectamente del [GATT] ... existiría si la actuación del Gobierno de Alemania, que

[563] *Japón - Películas*, párrafo 10.57.

[564] Respuesta de Corea a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

> trastornó las relaciones de competitividad entre [los productos de Noruega y otros productos directamente competidores] no hubiera podido ser razonablemente prevista por el Gobierno de Noruega cuando negoció las reducciones arancelarias [de sus productos]. El Grupo Especial concluyó que el Gobierno de Noruega tenía razones para suponer, durante esas negociaciones, que [los productos de Noruega] no recibirían un trato menos favorable que el otorgado [a otros productos directamente competidores], y que esa situación no se vería modificada por la actuación unilateral del Gobierno de Alemania ...
>
> Como las medidas adoptadas por el Gobierno de Alemania han anulado la validez de las suposiciones que determinaron la actitud de la delegación de Noruega [durante las negociaciones] y reducido sustancialmente el valor de las concesiones obtenidas por Noruega, el Grupo Especial constató que el Gobierno de Noruega tiene razones para alegar que sufrió menoscabo de una ventaja dimanante del Acuerdo General.[565]

4.511 Los Estados Unidos sostienen que, de manera análoga, durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, negociaron con Corea y obtuvieron de ese país la inclusión en el Anexo 1 de todas las entidades gubernamentales encargadas de la contratación de bienes y servicios relacionados con proyectos de construcción de nuevos aeropuertos. Según los Estados Unidos, Corea procedió posteriormente, y sigue procediendo, a poner en práctica medidas de contratación que los Estados Unidos no podían haber previsto razonablemente en el momento en que se negoció la cobertura de la construcción de nuevos aeropuertos. Más concretamente, los Estados Unidos aducen que al aplicar prácticas incompatibles con el ACP en los procesos de contratación de proyectos de construcción de nuevos aeropuertos, Corea trastorna la relación de competitividad establecida entre productos, servicios y proveedores de los Estados Unidos y productos, servicios y proveedores de Corea. Los Estados Unidos aducen que esas medidas trastornan la relación de competitividad establecida entre productos, servicios y proveedores de los Estados Unidos y productos, servicios y proveedores de Corea en lo tocante al proyecto de construcción del AII, una relación de competitividad cuyo valor puede llegar a los 6.000 millones de dólares. Basándose en ello, aducen que está anulando o menoscabando ventajas para los Estados Unidos dimanantes del ACP.

4.512 **Corea aduce** que el requisito de que la medida impugnada trastorne la relación de competitividad creada por el Acuerdo implica que es necesario que exista un "acuerdo". Corea aduce además que lo esencial de una reclamación no basada en infracción es que una medida adoptada por una parte, tras la conclusión de un acuerdo, que no se podía haber previsto razonablemente en el momento de concertarse dicho acuerdo, anule o menoscabe una concesión hecha por otra parte. Corea afirma que los Estados Unidos no han especificado qué acuerdo concertado por las partes ha sido anulado o menoscabado por medidas adoptadas por Corea tras la entrada en vigor del acuerdo. Corea afirma asimismo que no pudo ser un acuerdo de incluir el KAA, el KOACA y la IIAC en la cobertura ACP de Corea, dado que Corea nunca aceptó incluir al KAA en ninguna de su ofertas.

4. Expectativas razonables de obtención de una ventaja

a) Pertinencia de las "expectativas razonables de obtener una ventaja"

4.513 **Corea subraya** que el que las expectativas de los Estados Unidos derivadas de los compromisos ACP de Corea sean o no sean "razonables" carece de importancia en el contexto de una reclamación "por infracción" del ACP. Corea observa que la referencia a las expectativas razonables de un reclamante en el contexto de una reclamación en caso de infracción de disposiciones "amalgama

---

[565] Informe del Grupo Especial sobre el asunto *Régimen aplicado por Alemania a las importaciones de aardinas* (adoptado el 31 de octubre de 1952), párrafos 16 y 17.

en una misma causa de acción las bases, jurídicamente distintas, para las reclamaciones en casos de infracción y para las reclamaciones en casos en que no existe infracción, lo que no está en conformidad con la práctica establecida del GATT".[566] Corea afirma que por consiguiente, la determinación de si las expectativas son o no razonables sólo es pertinente en el contexto de una reclamación no basada en infracción, planteada por los Estados Unidos con arreglo al párrafo 2 del artículo XXII del ACP.

b) ¿Han existido en este caso expectativas razonables de obtener una ventaja?

4.514 **Corea aduce** que durante la negociación del ACP, y concretamente durante el período que desembocó en la presentación por Corea de su oferta final de adhesión al ACP, los Estados Unidos sabían perfectamente que el KAA, y no el MOCT, la Oficina de Compras o cualquier otra entidad abarcada, estaba de hecho a cargo de las contrataciones para el AII. Corea aduce además que los Estados Unidos conocían la función del KAA como entidad encargada de las contrataciones para el AII años antes de que Corea presentase su oferta final de adhesión al ACP, en diciembre de 1993. Corea observa a ese respecto que las facultades de contratación para el AII se asignaron al KAA dos años antes de que Corea presentase su oferta final de adhesión al ACP, el 15 de diciembre de 1993, casi dos años y medio antes de la conclusión del Acuerdo de Marrakech, el 15 de abril de 1994, y seis años antes de la entrada en vigor del ACP para Corea, que tuvo lugar el 1º de enero de 1997.

4.515 Corea aduce además que durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP los Estados Unidos tenían conocimiento de la existencia y las actividades de las entidades incluidas en el Anexo 1 encargadas de "adquisiciones para aeropuertos", tanto para la construcción de nuevos aeropuertos como para la realización de trabajos en aeropuertos existentes. Concretamente, Corea aduce que los Estados Unidos sabían que entidades distintas del KAA -a saber, las Oficinas de Aviación Regionales- existían, celebraban contratos para aeropuertos coreanos distintos del AII y estaban incluidas en la oferta de Corea.[567]

4.516 Corea afirma a ese respecto que el telegrama informativo de Corea[568], las preguntas que los Estados Unidos hicieron a Corea en mayo de 1991[569] y el telegrama informativo de mayo de 1991 del Departamento de Comercio de los Estados Unidos[570] hacen todos referencia a la recepción por los Estados Unidos de un documento de febrero de 1991 titulado "*Explicación Suplementaria de la Nota de la República de Corea fechada el 29 de junio de 1990 relativa al Acuerdo sobre Contratación Pública*". Corea observa asimismo que en la página 11 de esa "*Explicación Suplementaria*", donde se explica la oferta inicial de Corea, se enumeran las Oficinas o Dependencias de Aviación Regionales como entidades abarcadas en el compromiso de Corea de incluir el Ministerio de Transportes. Corea observa que el KAA no está enumerado.[571]

---

[566] *CE - LAN*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R (adoptado el 22 de junio de 1998), párrafo 80.

[567] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[568] Documento probatorio Kor-118.

[569] Documento probatorio US-4, preguntas 9, 10, 11, 14, 15.

[570] Documento probatorio US-2, página 2.

[571] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

4.517 Además, Corea afirma que ha presentado pruebas de contratos celebrados por las Oficinas de Aviación Regionales tanto durante las negociaciones como hasta el presente.[572] Corea aduce que no es de recibo que los Estados Unidos aleguen, por un lado, que consultaron cuidadosa y detalladamente a la industria de los Estados Unidos con respecto a las contrataciones para aeropuertos en Corea, y por otro lado que no tenían el menor conocimiento de las entidades encargadas de esa contratación.[573]

4.518 Corea afirma también que lo que la Nota General 1 b) significaba (y significa), y lo que los Estados Unidos razonablemente esperaban que significara al concluir las negociaciones ACP con Corea, era que las entidades incluidas en el Anexo 1 que hacían adquisiciones para aeropuertos existían (y existen), y que eran las Oficinas de Aviación Regionales del MOCT. Corea afirma que los Estados Unidos, durante las negociaciones con Corea, tenían conocimiento de su existencia, de su identidad, de sus actividades de contratación y de su inclusión en la oferta de Corea. También sabían que en la "*Explicación Suplementaria*" de febrero de 1991 Corea no había incluido el KAA como entidad contratante comprendida en la oferta de Corea en virtud de su relación con el Ministerio de Transportes.[574]

4.519 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que cuando tuvieron lugar las negociaciones de 1991, los Estados Unidos no podían haber previsto razonablemente las prácticas incompatibles con el ACP aplicadas por Corea en los contratos para proyectos de construcción de nuevos aeropuertos.

4.520 Además, los Estados Unidos aducen que carece totalmente de importancia que los Estados Unidos supieran que el KAA estaba o no estaba a cargo de las adquisiciones para aeropuertos. Los Estados Unidos aducen que lo importante es que el KAA es una organización subsidiaria del MOCT. Como es una organización subsidiaria del MOCT, por lo que está incluida en el Anexo 1 del ACP, los Estados Unidos no podían haber previsto razonablemente que los contratos celebrados por el KAA no estarían sujetos a la aplicación del ACP.

4.521 Adicionalmente, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos observan que sus expectativas razonables no guardan relación con la condición del KAA como operador de proyectos, ni con el hecho de que el KAA aplicara su propio reglamento de contratación, sino con la esperanza razonable de que la construcción del nuevo aeropuerto estuviera comprendida en el ámbito de aplicación del Anexo 1 del ACP. Los Estados Unidos sostienen que esas expectativas razonables no cambiaron por el hecho de que las facultades de contratación se transfirieran al KAA, porque el KAA era (y es) una unidad subordinada del MOCT, y la transferencia de facultades en el ámbito del MOCT no tenía ninguna consecuencia, ya que Corea había asegurado a los Estados Unidos que todo el MOCT estaría comprendido en el Anexo 1. Los Estados Unidos afirman que la transferencia de una unidad subordinada del MOCT a otra unidad subordinada del MOCT no es una verdadera transferencia. Según los Estados Unidos, las facultades de contratación no trascendieron los confines del MOCT.[575]

4.522 Los Estados Unidos sostienen además que sus expectativas razonables no cambiaron por el hecho de que el KAA utilizara a la sazón un reglamento de contratación distinto. Afirman asimismo

---

[572] Documentos probatorios Kor-61A a Kor-61J.

[573] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[574] *Ibid.*

[575] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 25 b) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

que las entidades del Gobierno central (incluidas sus unidades subordinadas) sólo tienen que cumplir las prescripciones del ACP cuando éste está en vigor. Según los Estados Unidos, era razonable esperar que Corea pusiera las prácticas del KAA en consonancia con el ACP cuando éste, en enero de 1997, entrara en vigor para Corea.[576]

c) Pruebas pertinentes anteriores a la adhesión de Corea

i) Negociaciones y comunicaciones

Comunicación de julio de 1991 de Corea

4.523 **Corea aduce** que la atribución de facultades de contratación para el AII a lo que se convertiría en una entidad no comprendida debía haber sido razonablemente prevista por los Estados Unidos, y lo fue, durante las negociaciones con Corea sobre sus compromisos ACP. En apoyo de su argumentación, Corea afirma que en una respuesta de 1º de julio de 1991 a una pregunta de los Estados Unidos relacionada con el proyecto AII, Corea afirmó que la Oficina de Compras sería la "organización encargada de la contratación" para el proyecto AII. Sin embargo, inmediatamente después de esa frase, Corea añadió: "Pero por el momento el plan de contratación concreto no se ha establecido, porque actualmente todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica". Corea afirma que no podía haber hecho más claramente esas precisiones.

4.524 Corea aduce, además, que era perfectamente razonable que en julio de 1991 hubiera una cierta incertidumbre sobre la entidad encargada de las contrataciones para el AII. Observa a ese respecto que su respuesta a la pregunta de los Estados Unidos se hizo seis meses antes de que se completara el plan básico para el AII, 16 meses antes de que comenzara la preparación de los terrenos para el proyecto AII, dos años y medio antes de que Corea presentase su oferta final, y casi cinco años antes del comienzo de los primeros trabajos de construcción de la terminal de pasajeros del AII, el 23 de mayo de 1996. Corea afirma que dada la reserva expresa formulada en su respuesta de julio de 1991, y dado que el proyecto AII se encontraba en los inicios de su etapa de planificación cuando se dio esa respuesta, como en ella se indicaba, los Estados Unidos sabían que aún no se habían establecido los planes relativos a las entidades encargadas de las contrataciones para el AII. Los planes de contratación para el proyecto AII no estaban ni mucho menos terminados en julio de 1991, y Corea se lo comunicó inequívocamente a los Estados Unidos.

4.525 **En respuesta, los Estados Unidos sostienen** que el argumento de Corea no es convincente porque no explica de qué manera la frase "plan de contratación" puede referirse concretamente a los "planes relativos a las entidades encargadas de las contrataciones para el AII". Los Estados Unidos aducen que la expresión "plan de contratación", con arreglo a su sentido corriente, sólo podía referirse al "plan básico para la construcción del AII", el cual, de acuerdo con la comunicación de Corea, no se había establecido cuando en 1991 Corea respondió a las preguntas. Los Estados Unidos sostienen que ese plan básico preveía la "orientación general de la construcción del AII, un esquema del plan de construcción, la duración estimada de la construcción, y un plan de financiación para el proyecto". Los Estados Unidos afirman que no preveía cambio alguno en las entidades abarcadas y que no se hizo público hasta el 16 de junio de 1992, mientras que las facultades de contratación para la construcción del aeropuerto se otorgaron al KAA en diciembre de 1991. Los Estados Unidos afirman además que si Corea realmente hubiera deseado aclarar mejor la situación habría dicho "pero de momento no se ha determinado la entidad contratante".

[576] *Ibid*.

4.526 Además, los Estados Unidos aducen, en relación con el argumento de Corea de que se había hecho saber a los Estados Unidos que "las entidades encargadas de la contratación para el AII aún no se habían determinado", que la declaración de Corea de que "el plan de contratación concreto no se ha establecido porque actualmente todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica" se refería sólo al "plan" de contratación, y no a la "entidad" contratante. Los Estados Unidos observan asimismo que esa frase venía inmediatamente después de declaraciones inequívocas referentes a un "plan básico" y un "plan de trabajo" a completar para 1992 y 1993, respectivamente, así como de una comunicación definitiva sobre la función del MOCT y la Oficina de Compras como entidades encargadas de la construcción del AII. Los Estados Unidos concluyen que, por consiguiente, la declaración condicional de Corea sólo podía referirse al plan básico o al plan de trabajo, y no a las entidades encargadas de la contratación.

4.527 Los Estados Unidos afirman también que confiaron en la comunicación de Corea de 1991, en la que Corea declaró expresamente que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del MOCT, y la Oficina de Compras eran las únicas dos entidades encargadas de la celebración de contratos para la construcción de nuevos aeropuertos. Los Estados Unidos afirman asimismo que confiaron en Corea en años ulteriores, en los que Corea no volvió a plantear la cuestión de las adquisiciones para aeropuertos.

4.528 **Corea responde** aduciendo que incluso si la respuesta de julio de 1991 de Corea no alertó por sí sola eficazmente a los Estados Unidos sobre la posibilidad de que las facultades de contratación para el AII pudieran en algún momento otorgarse a una entidad distinta de la Oficina de Compras, hay numerosos ejemplos de conocimiento efectivo o presunto que demuestran que los Estados Unidos conocían perfectamente el papel del KAA años antes de la conclusión de las negociaciones sobre el ACP.

4.529 Corea afirma que entre esos ejemplos de conocimiento efectivo o presunto cabe citar los siguientes: En diciembre de 1991, Corea publicó en su *Boletín Oficial* la notificación de la designación del KAA para la ejecución del proyecto AII, y se afirma que los Estados Unidos tuvieron conocimiento de esa notificación; en 1992, Corea y los Estados Unidos intercambiaron correspondencia sobre la función del KAA como entidad encargada del proyecto AII; en el período 1992-1994, muchas empresas de los Estados Unidos presentaron ofertas y consiguieron contratos gestionados por el KAA para el proyecto AII; en 1992, el KAA dio a conocer sus funciones de contratación para el proyecto AII a aeropuertos y expertos en construcción de aeropuertos de todo el mundo, incluidos la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, el Departamento de Aeropuertos de Los Angeles, el Aeropuerto Internacional de Denver (Stapleton) y el Aeropuerto Internacional de Dallas/Fort Worth; informes de prensa demuestran que el KAA era la entidad encargada de la contratación para el AII; tras la publicación de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* en el *Boletín Oficial*, los Estados Unidos sabían que el KAA, como las entidades incluidas en el Anexo 3 de Corea, era una persona "jurídica" separada; los Estados Unidos sabían que sus propias autoridades aeroportuarias, así como las autoridades aeroportuarias de prácticamente todos los signatarios del ACP, estaban incluidas en el Anexo 3, y no en el Anexo 1; en julio de 1998, los Estados Unidos reconocieron que el KOACA no estaba abarcado, y en marzo de 1993 las Comunidades Europeas afirmaron que la propuesta ACP de Corea no contenía "ofertas en materia de aeropuertos".

4.530 Según Corea, por consiguiente, en el período conducente a la presentación de su oferta final de adhesión al ACP, los Estados Unidos sabían que el KAA, y no el MOCT o la Oficina de Compras, era la entidad encargada de la contratación para el AII. Al mismo tiempo, Corea afirma que los Estados Unidos sabían igualmente que el KAA no estaba incluido en el Anexo 1 de Corea.[577]

[577] Segunda comunicación escrita de Corea, párrafos 169-172.

Explicación Suplementaria presentada por Corea en febrero de 1991

4.531 **Corea aduce** que los Estados Unidos sabían que el KAA no figuraba en la lista de órganos subordinados comprendidos en virtud de la inclusión del Ministerio de Transportes en la oferta de Corea, y también sabían perfectamente que otras entidades del MOCT encargadas de adquisiciones para aeropuertos -es decir, las Oficinas de Aviación Regionales- estaban englobadas en el Ministerio de Transportes, entidad incluida en el Anexo 1 de la oferta de Corea.[578]

4.532 Corea aduce que los contratos para trabajos de construcción en "otros aeropuertos regionales" están comprendidos en el Anexo 1 de Corea no porque sean proyectos comprendidos sino porque son celebrados por entidades abarcadas -las Oficinas de Aviación Regionales del MOCT o la Oficina de Compras en nombre de ellas. Corea observa a ese respecto que la celebración de contratos para trabajos de construcción significativos en esos aeropuertos es competencia de las Oficinas de Aviación Regionales o de la Oficina de Compras.[579]

4.533 Corea observa que en el presente procedimiento los Estados Unidos han alegado que no sabían que entidades distintas del KAA, el KOACA y la IIAC -concretamente, las Oficinas de Aviación Regionales y la Oficina de Compras- celebran contratos para "otros aeropuertos regionales" en Corea. Corea observa que los Estados Unidos culpan de ese desconocimiento a Corea, aduciendo que ésta debía haber comunicado a los Estados Unidos la existencia de las Oficinas de Aviación Regionales en su respuesta de 1º de julio de 1991 y sus respuestas a otras preguntas que le formularon los Estados Unidos en septiembre de 1998.[580]

4.534 En respuesta, Corea aduce que los Estados Unidos conocían la existencia de las Oficinas de Aviación Regionales durante las negociaciones con Corea sobre su adhesión al ACP. Corea hace referencia a un documento fechado en febrero de 1991 y titulado "*Explicación Suplementaria de la Nota de la República de Corea fechada el 29 de junio de 1990 relativa al Acuerdo sobre Contratación Pública*", que en las páginas 6 a 14 enumera las 47 entidades del Gobierno central de Corea, junto con sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes. Corea afirma que en la página 5 de la *Explicación Suplementaria* se observa que 35 de esas 47 entidades del Gobierno central estaban incluidas en la oferta de Corea de junio de 1990. Corea observa además que en la página 26 del documento se describe lo que en su momento se convirtió en la Nota 1 al Anexo 1 de Corea - "para aclarar la cobertura de los órganos del Gobierno central dependientes de 35 de las [4]7 entidades compradoras".[581]

4.535 A modo de ejemplo, Corea observa que en la página 11 de la *Explicación Suplementaria* se enumeran cinco órganos como órganos comprendidos en virtud de la inclusión del Ministerio de Transportes de Corea, incluidas las Oficinas o Dependencias de Aviación Regionales. Corea aduce que ese argumento confirma que quiso asumir el compromiso de incluir las contrataciones de las Oficinas de Aviación Regionales. Corea afirma que también es digno de mención el hecho de que el

---

[578] Respuesta de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[579] *Ibid.*

[580] *Ibid.*

[581] Respuesta de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999. Corea observa que si bien en la página 5 se afirma claramente que 35 del total de 47 entidades del Gobierno central estaban incluidas en la oferta de Corea, en la página 26 se habla de "35 de 37" entidades. Como la lista que figura en las páginas 6 a 14 incluye efectivamente 47 entidades, parece que la de la página 26 es un error tipográfico.

KAA no aparezca en la lista que figura en las páginas 6 a 14 de la *Explicación Suplementaria*, ni como órgano dependiente del Ministerio de Transportes ni como entidad del Gobierno central por derecho propio.[582]

4.536 Corea aduce que los Estados Unidos recibieron ese documento, y observa que así lo demuestra un telegrama informativo de Corea fechado el 25 de febrero de 1991 donde se indica que la *Explicación Suplementaria* fue en efecto enviada a los Estados Unidos, que acusaron recibo.[583] Corea observa además que en las preguntas formuladas por los Estados Unidos a Corea en mayo de 1991 figuran cinco citas de la *Explicación Suplementaria* de febrero de 1991 de Corea.[584] Corea observa asimismo que en el telegrama informativo de mayo de 1991 del Departamento de los Estados Unidos hay al menos dos referencias a la "*Explicación Suplementaria* de febrero de 1991 del Gobierno de la República de Corea", o "la *Explicación Suplementaria* de febrero".[585] Corea afirma que es evidente que el documento se facilitó a los Estados Unidos, que fue estudiado por los Estados Unidos, y que fue utilizado por los Estados Unidos como punto de partida para formular preguntas a Corea.[586]

4.537 Corea afirma que a pesar de la evidente ausencia del KAA de la lista de entidades del MOCT encargadas de adquisiciones para aeropuertos incluida en la página 11 de la *Explicación Suplementaria* de febrero de 1991 de Corea, a pesar del presunto interés de los Estados Unidos, en las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, por el sector de transportes en general, y más concretamente por el "Grupo de Desarrollo Aeroportuario", y a pesar de que los Estados Unidos conocían el papel del KAA como entidad encargada del proyecto AII, los Estados Unidos ni una sola vez, en los más de dos años y medio que duraron las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, preguntaron qué papel representaba el KAA en la oferta de Corea. No puede responsabilizarse a Corea de esa omisión de los Estados Unidos.[587]

4.538 En apoyo de su argumentación, Corea hace referencia a una nota interna de la Comisión de las CE fechada el 3 de diciembre de 1993.[588] Corea afirma que ese documento se refiere a la oferta de Corea de incluir "varias ciudades importantes (Seúl, Pusang) [sic]" que "controlan sus aeropuertos en colaboración con el Ministerio de Transportes". Las dos Oficinas de Aviación Regionales del MOCT son, una vez más, las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan. Esas son las entidades encargadas de las adquisiciones para aeropuertos comprendidas en la oferta de Corea de inclusión del MOCT en el Anexo 1 del ACP.[589]

4.539 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que si bien en el documento de febrero de 1991 se enumeran todas las "redes de organizaciones subordinadas", los "órganos administrativos especiales

---

[582] *Ibid.*

[583] *Ibid.*

[584] Preguntas 9, 10, 11, 14, 15.

[585] Página 2.

[586] Respuesta de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[587] *Ibid.*

[588] Adjunta como Anexo V a la respuesta de las CE a las preguntas del Grupo Especial, de fecha 3 de noviembre de 1999.

[589] Respuesta de Corea a la contestación de las CE a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

de carácter local" y los "órganos dependientes" del Ministerio de Transportes y el Ministerio de Construcción, si se compara ese documento con los organigramas de 1994 y 1999 del MOCT[590], se encuentran numerosas discrepancias.[591]

4.540 Los Estados Unidos observan, por ejemplo, que la División de Asuntos Generales, la Oficina de Planificación y Gestión, la Oficina de Asuntos de Construcción, la Oficina de Política de Transportes, la Oficina de Planificación del Territorio Nacional, la Oficina de Ordenación de la Tierra, la Oficina de Vivienda y Asuntos Urbanos, la Oficina de Transporte de Superficie, la Oficina de Seguridad del Transporte, la Oficina de Aviación Civil, la Oficina de Cursos de Agua, el Centro de Control del Tráfico Aéreo y el Tribunal Territorial Central, órganos incluidos en el organigrama de 1994 del MOCT, no figuran en el documento de febrero de 1991. Los Estados Unidos sostienen que, sin embargo, es incuestionable que esas entidades están incluidas en el Anexo 1 del ACP. Además, la Oficina de Economía de la Construcción, la Oficina de Tecnología y Seguridad, la Oficina de Carreteras y la Oficina de Recursos Hídricos (entidades incluidas en el organigrama de 1991 del MOCT que no figuran en el organigrama de 1994) tampoco están incluidas en el documento de febrero de 1991.[592]

4.541 Los Estados Unidos aducen además que según el documento de febrero de 1991 hay 24 Oficinas de Construcción de Distrito, cinco Estaciones VOR-TAC y una Oficina de Inspección de Vuelos dependientes de los Ministerios de Construcción y de Transportes, pese a lo cual esas entidades no figuran en los organigramas de 1994 o 1999 del MOCT. De manera análoga, en el documento de 1991 se enumeran tres Oficinas de Control de Inundaciones; un Instituto Nacional de Investigaciones sobre la Construcción, una Oficina Central de Gestión del Equipamiento y cinco Oficinas de Investigación sobre Accidentes Marinos. Sin embargo, en los organigramas se enumeran cinco Oficinas de Control de las Inundaciones, y en el organigrama de 1999 quedan excluidos el Instituto Nacional de Investigaciones sobre la Construcción, una Oficina Central de Gestión del Equipamiento y cinco Oficinas de Investigación sobre Accidentes Marinos (cuatro de las cuales tienen exactamente el mismo nombre en el organigrama de 1994). Finalmente, los Estados Unidos observan que, además del KAA, tampoco el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario figura en el documento de 1991. No es, por tanto, sorprendente que el KAA no aparezca en este documento.[593]

4.542 Los Estados Unidos aducen que lo que está claro es que el documento de febrero de 1991 no representa los compromisos ACP de Corea; ni siquiera es la oferta final de Corea. Los Estados Unidos sostienen que como la propia Corea ha observado, no es sino un punto de partida en el que se basaron las preguntas formuladas a Corea por los Estados Unidos. Esto es razonable, porque después de recibir el documento, en mayo de 1991 pidieron a Corea que identificara todos los ministerios que estarían encargados de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos. Los Estados Unidos observan que Corea respondió en julio de 1991 que "la construcción de nuevos aeropuertos está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes ... La organización encargada de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos es la Oficina de Compras".[594]

---

[590] Documento probatorio Kor-111.

[591] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 21 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre.

[592] *Ibid.*

[593] *Ibid.*

[594] *Ibid.*

4.543 Los Estados Unidos aducen que también es claro que para determinar si una entidad no enumerada debe considerarse "vinculada/conectada/afiliada" a una entidad enumerada no se puede recurrir al organigrama de la entidad enumerada, que está sujeto a modificaciones unilaterales en cualquier momento, y que no se consideró parte de las negociaciones ACP. Los Estados Unidos aducen que con arreglo a un análisis del texto del ACP, el "control" representa el único método viable y objetivo para determinar si una entidad no enumerada está "vinculada/conectada/afiliada" a una entidad enumerada, y por ello incluida en el ámbito de aplicación del ACP. Los Estados Unidos aducen además que de hecho, en un pasaje de su respuesta, la misma Corea parece aceptar la noción de "control" cuando alega que no incluyó el KAA en el documento de febrero de 1991 porque no estimó que el KAA estuviera suficientemente "controlado" por el MOCT para incluirlo en la lista de entidades del MOCT encargadas de las adquisiciones para aeropuertos.[595]

Legislación

Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área Metropolitana de Seúl

4.544 **Preguntada por el Grupo Especial** por qué en su respuesta de julio de 1991 no hizo referencia a la promulgación, en 1991, de leyes y enmiendas de las leyes relativas al AII, **Corea afirma** que, como se observa en el informe sobre el asunto *Japón - Películas*[596], se imputa a los Estados Unidos el conocimiento de la promulgación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y de su significado desde la fecha de su publicación en el Boletín Oficial, que fue no semanas o meses antes de la conclusión de las negociaciones sobre los compromisos ACP de Corea, sino más de dos años y medio antes de la conclusión de esas negociaciones.[597] Corea aduce que debido a la publicación de la *Ley* o por cualquier otra razón, los Estados Unidos conocían la *Ley* y su significado. Sostiene, por tanto, que no estaba obligada a responder a una pregunta que ni siquiera se le había hecho, cuando los Estados Unidos tenían conocimiento indirecto y efectivo de la Ley.[598]

4.545 Corea observa también que al promulgar en diciembre de 1991 enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, la Asamblea Nacional estableció que el MOCT no estaría a cargo del proyecto AII, y que esa función se encomendaría al KAA. Corea afirma que el significado de este dato en el contexto del ACP no debe buscarse en la *Ley* misma, sino en el hecho de que el KAA no está ahora, ni nunca ha estado, enumerado en ninguno de los Anexos del Apéndice I de Corea.[599]

4.546 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que esa afirmación es refutada por el hecho de que ninguna versión de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* ha establecido jamás que el MOCT no estaría a cargo del proyecto AII. Los Estados Unidos sostienen que, por el contrario, la *Ley del Aeropuerto de Seúl* está llena de referencias a la autoridad del MOCT sobre el operador del proyecto y al papel del MOCT en el proyecto AII. Observan que, curiosamente, en las enmiendas de diciembre de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no se establece que la responsabilidad del proyecto AII recaería sobre el KAA. Los Estados Unidos observan que en las enmiendas de diciembre de 1991 simplemente se añadió el KAA a la lista de posibles operadores de proyectos del proyecto AII. Sostienen asimismo que las enmiendas de diciembre de 1991 no modificaron en absoluto el párrafo 2 del artículo 6,

---

[595] *Ibid.*

[596] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[597] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se hace referencia al asunto *Japón - Películas*, WT/DS44/R (adoptado el 22 de abril de 1998), párrafo 10.80.

[598] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[599] Respuesta de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

disposición que confiere al MOCT la autoridad de designar a cualquier operador de proyectos para el proyecto AII.[600]

4.547 Los Estados Unidos sostienen además que la aseveración de Corea da la impresión de que la Asamblea Nacional fue la responsable de designar al KAA como operador del proyecto AII. Observan, sin embargo, que según Corea fue el MOCT el que tomó la única "decisión interna" de designar al KAA como operador de proyectos para la porción 1991-1994 del proyecto AII. Los Estados Unidos observan además que el MOCT procedió seguidamente a elaborar y publicar el "proyecto de ley de enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*". Los Estados Unidos afirman asimismo que Corea presentó ese proyecto de ley a la Asamblea Nacional no porque la Asamblea Nacional hubiera encomendado esa labor al KAA, sino porque sólo la Asamblea Nacional puede aprobar leyes en Corea. Los Estados Unidos concluyen, por consiguiente, que la Asamblea Nacional se limitó a convertir en ley una decisión tomada por el MOCT, de conformidad con la autoridad conferida al MOCT en la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.[601]

4.548 **Corea afirma** que la designación del KAA, en diciembre de 1991, como entidad encargada de las contrataciones para el AII tuvo lugar "antes de la conclusión de las negociaciones arancelarias pertinentes". Corea aduce además que se ha establecido "la presunción de que debe considerarse que los Estados Unidos previeron esas medidas [, por lo que] ... incumbe a los Estados Unidos la carga de refutar esa presunción".[602]

4.549 Corea reitera que incumbe a los Estados Unidos la considerable carga de refutar esa presunción. Corea no está obligada a demostrar que los Estados Unidos no previeron la necesidad de lograr la inclusión de las entidades encargadas de las contrataciones para el AII. Para refutar efectivamente la presunción, los Estados Unidos están obligados a demostrar, afirmativamente, que tenían expectativas razonables de obtener la ventaja de la cobertura ACP para las contrataciones relacionadas con el AII en virtud de la inclusión del MOCT y la Oficina de Compras en su lista del Anexo 1 de Corea.[603]

4.550 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que el argumento de Corea es irrelevante en el presente caso. Sostienen que carece de importancia que tuvieran conocimiento indirecto o efectivo de la promulgación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, porque la importancia de la *Ley* reside simplemente en que confirma la autoridad legal y el control del MOCT sobre el proyecto AII.[604]

4.551 Los Estados Unidos reiteran que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* está llena de referencias a la autoridad del MOCT sobre el proyecto AII. Observan, por ejemplo, que el artículo 6 de la *Ley del*

---

[600] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[601] *Ibid.*

[602] *Japón - Películas*, WT/DS44/R (adoptado el 22 de abril de 1998), párrafo 10.80

[603] *Ibid.*, párrafo 10.72. En apoyo también de este principio, véase *CE - Semillas oleaginosas*, IBDD 37S/93 (párrafos 147-148); *Aplicación de las disposiciones del artículo XVI*, IBDD 10S/201 (versión inglesa, párrafo 28) (adoptado el 21 de noviembre de 1961) ; *Otros obstáculos al comercio*, IBDD 3S/222 (versión inglesa, párrafo 13) (adoptado el 3 de marzo de 1955); *Alemania - Sardinas*, IBDD 1S/53 (versión inglesa, párrafo 16) (adoptado el 31 de octubre de 1952); *Subvenciones australianas al sulfato amónico*, GATT/CP.4/39, IBDD II/188 (versión inglesa) (adoptado el 3 de abril de 1950).

[604] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

Aeropuerto de Seúl, aunque enumera una serie de posibles "operadores" (que, dicho sea de paso, incluye los gobiernos "estatal" y "locales"), otorga al MOCT la autoridad última para seleccionar a cualquier entidad como operador de proyectos para el proyecto AII. Esto es del todo coherente con los derechos conferidos al MOCT por el párrafo 2 del artículo 94 de la *Ley de Aviación*.[605]

4.552 Los Estados Unidos sostienen que es importante tener en cuenta que un "operador de proyectos" es algo distinto y separado de la entidad que tiene en última instancia la autoridad sobre el proyecto. Los Estados Unidos afirman asimismo que es importante recordar que la propia Corea reconfirmó que la Oficina de Compras y el Ministerio de Transportes estaban a cargo del proyecto AII cuando respondió a las preguntas formuladas por los Estados Unidos en julio de 1991, dos meses después de la promulgación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*.[606]

Ley de Aviación

4.553 **Los Estados Unidos observan** que la versión de la *Ley de Aviación* en la que se otorga legalmente autoridad sobre los proyectos de desarrollo de aeropuertos al MOCT entró en vigor como Ley totalmente enmendada el 14 de diciembre de 1991. Por consiguiente, los Estados Unidos aducen que desde diciembre de 1991 y en adelante estaban enterados de que el MOCT conservaba la autoridad legal y el control sobre todos los proyectos de desarrollo de aeropuertos en Corea, incluido el proyecto AII. Habida cuenta de ello, tenían la seguridad de que desde 1991 hasta el momento en que Corea presentó su oferta final en diciembre de 1993 y firmó el ACP revisado en Marrakech en 1994, el MOCT era la entidad que debía considerarse incluida en el ámbito de aplicación del ACP para que los Estados Unidos obtuvieran acceso no discriminatorio al mercado de adquisiciones para aeropuertos de Corea. Los Estados Unidos observan que hasta el momento no se han modificado las disposición de la *Ley de Aviación* que otorgan al MOCT la autoridad legal sobre el proyecto AII. Aducen que esa fue una de las razones por las que para ellos fue esencial negociar la inclusión del MOCT en el ámbito de aplicación del ACP, y por la que los Estados Unidos no se preocuparon por la inclusión expresa de los operadores del proyecto AII, que el MOCT podía cambiar libremente en cualquier momento (como pone de manifiesto la transferencia de facultades con respecto al AII del KAA al KOACA y a la IIAC en un plazo de ocho años), pero que no obstante seguirían sujetos a la aplicación del ACP al corresponder al MOCT el control en última instancia del proyecto AII.[607]

4.554 **En respuesta, Corea aduce** que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* sustituye a la *Ley de Aviación* en lo tocante a la construcción del AII.[608] Corea afirma que los Estados Unidos, más que conocimiento indirecto de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, tenían conocimiento efectivo de esa Ley en el curso y después de las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP. Corea afirma que la primera comunicación escrita de los Estados Unidos, donde en apoyo de sus alegaciones se citan 17 artículos de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y ningún artículo de la *Ley de Aviación*, pone de manifiesto que los Estados Unidos estaban informados de la aprobación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y sabían que dicha Ley, y no la *Ley de Aviación*, regulaba la construcción del AII.[609]

---

[605] *Ibid.*

[606] *Ibid.*

[607] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 18 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[608] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[609] *Ibid.*

4.555 Corea aduce asimismo que la afirmación que aparentemente hacen los Estados Unidos de que sus expectativas con respecto a la entidad que estaría a cargo de la construcción del AII se basaron en la *Ley de Aviación* presupone ignorancia de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Corea aduce que es prácticamente imposible que alguien que conozca ambas leyes llegue a la conclusión de que la atribución de facultades para la construcción del AII estaba y está regulada por la *Ley de Aviación* y no por la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*[610] Corea afirma que la finalidad de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* -"especificar ... las cuestiones necesarias para la rápida construcción de un nuevo aeropuerto en el área metropolitana de Seúl"- debía haber sido por sí sola suficiente para convencer a un lector con la mínima capacidad de observación de que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* regularía el proyecto AII.[611]

4.556 Corea aduce también que la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* y la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* son las "otras leyes" a que se hace referencia en la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94 de la *Ley de Aviación* que permite a una entidad distinta del MOCT encargarse de la construcción del AII. Corea aduce que la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94 se activó varias veces. Concretamente, observa que en las enmiendas de 1991 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* se designó al KAA como entidad encargada del proyecto AII[612], en las enmiendas de agosto de 1994 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y la promulgación, en septiembre de 1994, de la *Ley del Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea* se encomendó esa función al KOACA[613], y en las enmiendas de febrero de 1999 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, junto con la aprobación de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon*, se encomendó de manera análoga esa función a la IIAC.[614] Corea aduce que los Estados Unidos tenían presuntamente conocimiento -y de hecho han demostrado tener conocimiento efectivo- de las medidas legislativas que activaron la reserva estipulada en el párrafo 1 del artículo 94.[615]

4.557 **En respuesta, los Estados Unidos hacen referencia** a sus argumentos recogidos en los párrafos 4.111 y 4.114.

4.558 **Corea sostiene también** que no es la *Ley del Aeropuerto de Seúl* lo que los Estados Unidos no conocían cuando recibieron la respuesta de 1991 de Corea. Corea afirma, antes bien, que hasta su segunda comunicación escrita en el presente procedimiento lo que no conocían los Estados Unidos era

---

[610] *Ibid.*

[611] *Ibid.*

[612] Párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1991. Véase también el apartado 2 del párrafo 5 del artículo 7 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* (en el que se asigna al KAA la función de ejecutar "proyectos de construcción de nuevos aeropuertos como se indica en el párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley de Fomento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto en el Área Metropolitana de Seúl*").

[613] Párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* de 1997. Véase también el artículo 2 de la *Ley para la Construcción del Aeropuerto de Seúl* (donde se indica que el proyecto encomendado al KOACA comprende las actividades "enumeradas en el párrafo 2 del artículo 2 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*").

[614] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se hace referencia al párrafo 1 del artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*. Véase también el apartado 1) del párrafo 1 del artículo 10 de la *Ley de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon* (donde se otorgan a la IIAC facultades para "trabajos de construcción del Nuevo Aeropuerto Metropolitano (en lo sucesivo denominado Aeropuerto Internacional de Inchon) de conformidad con el artículo 2 de la *Ley de Fomento de la Construcción del Nuevo Aeropuerto Metropolitano*").

[615] Respuesta de Corea a la pregunta 9 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

la *Ley de Aviación.* Corea aduce que la alegación de los Estados Unidos de que la *Ley de Aviación* y no la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, fue la base de sus expectativas sobre inclusión de las entidades encargadas de contrataciones para el AII no es sino una racionalización retrospectiva conveniente. Corea afirma que esto no guarda relación alguna con el hecho de que la *Ley de Aviación* hubiera sido sustituida por la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*[616]

Enmienda del ACP

4.559 Corea aduce que los Estados Unidos y todos los participantes en las negociaciones sobre el ACP sabían que los negociadores de la Ronda Uruguay habían renunciado a la prueba del control, y estaban de acuerdo con ello. Según Corea, con independencia de lo que pudieran haber sido las expectativas de esos negociadores antes del rechazo de la prueba del control, la realidad había cambiado en dos formas cruciales. En primer lugar, y *de jure*, las entidades controladas por entidades enumeradas, pero no ellas mismas enumeradas, ya no estarían comprendidas. En segundo lugar, a partir de ese momento no era razonable creer que las entidades controladas que no estuvieran ellas mismas enumeradas quedarían de algún modo comprendidas. Corea aduce, por consiguiente, que toda reclamación no basada en infracción cuyo fundamento sea el control debe rechazarse.[617]

4.560 En respuesta a los argumentos de los Estados Unidos relativos al control, Corea afirma también que, según los Estados Unidos, la prueba del "control" fue "excluida" del ACP de la Ronda Uruguay, y que, suponiendo que se reinsertara en otra parte, puede encontrarse en el Anexo 3. Corea afirma que tanto si la prueba del "control" quedó totalmente excluida como si renació en el Anexo 3, las presuntas expectativas de inclusión del KAA de los Estados Unidos no podrían haberse basado razonablemente en el supuesto "control" del MOCT sobre esa entidad. Corea aduce que si se excluyó la prueba del "control", ninguna expectativa de cobertura basada en el "control" puede ser razonable. Además, Corea aduce que si la prueba del "control" renació en el Anexo 3, los Estados Unidos no podían haber concebido expectativas razonables de cobertura del KAA cuando éste no estaba incluido en el Anexo 3 de Corea.[618]

Comunicaciones con el Gobierno de los Estados Unidos

4.561 **En apoyo de su argumento** de que los Estados Unidos sabían que el KAA, y no el MOCT, la Oficina de Compras o cualquier otra entidad abarcada, estaba realmente encargado de las contrataciones para el AII, **Corea hace referencia** a una carta, fechada el 6 de octubre de 1992, de un Senador de los Estados Unidos al Presidente del KAA, en la que le pide que tenga en cuenta la oferta de una empresa de su circunscripción para la realización de trabajos en el marco del proyecto AII.[619] Corea hace referencia asimismo a una carta, fechada el 22 de septiembre de 1992, del Ayuntamiento de Seattle al Presidente del KAA, relacionada con la misma oferta.[620] Corea hace referencia a continuación a una carta, fechada el 8 de agosto de 1992, del Vicepresidente del KAA a (entre otros) los Sres. Sung Yong Kim y J.A. Corbett, miembros del personal de la Sección Económica de la

[616] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[617] Respuesta de Corea a la pregunta 20 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[618] Respuesta de Corea a la contestación de los Estados Unidos a la pregunta 16 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[619] Carta del Senador de los Estados Unidos Slade Gorton al Sr. Wan-Sik Yook, Presidente del KAA, 6 de octubre de 1992.

[620] Carta de un Miembro del Ayuntamiento de Seattle al Sr. Wan-Sik Yook, Presidente del KAA, 22 de septiembre de 1992.

Embajada de los Estados Unidos en Seúl, en la que se les invita a asistir, el 25 de agosto de 1992, al Simposio Internacional del KAA sobre la Construcción del Aeropuerto Metropolitano.[621] Corea observa que en esa carta se indica que el KAA "ha sido designado para construir el aeropuerto metropolitano, que se convertirá en el núcleo central del transporte aéreo en Asia oriental". Por último, Corea afirma que también había confirmado que el entonces Embajador de los Estados Unidos en Corea, Honorable Donald Gregg, visitó el KAA durante ese período, y que junto con otros funcionarios de los Estados Unidos que le acompañaban en la visita, fue detalladamente informado por el KAA acerca del proyecto AII.

4.562 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que no hay en la correspondencia citada nada que sugiera en modo alguno que el KAA no sería una entidad abarcada en el ámbito de aplicación del ACP, o que el proyecto AII no estaría comprendido en el ámbito de aplicación del Acuerdo. Los Estados Unidos aducen además que ninguna de las cartas citadas fue enviada o recibida por negociadores comerciales de los Estados Unidos. Los Estados Unidos afirman que, por ejemplo, es evidente que un Senador de los Estados Unidos que escribe en nombre de una empresa de su Estado interesada en participar en una contratación para el AII y un miembro del Ayuntamiento de Seattle que escribe en nombre de la misma empresa no representan al Gobierno de los Estados Unidos en las negociaciones del ACP. Los Estados Unidos sostienen que, en contraste, "las respuestas a las preguntas de los Estados Unidos" durante las negociaciones del ACP de un "empleado del Ministerio de Comercio" que fueron "examinadas por sus superiores antes de la comunicación [de julio de 1991]" representan indiscutiblemente la posición oficial de Corea en esas negociaciones, y que la actuación de los Estados Unidos basada en esas respuestas, que se presuponían de buena fe, fue enteramente razonable.[622]

4.563 **Corea aduce también** que, como en el caso del KAA, los Estados Unidos conocían y conocen el papel del KOACA en las contrataciones para el AII. En apoyo de ese argumento, Corea hace referencia a una carta del Embajador de los Estados Unidos en Corea dirigida al Presidente del KOACA en la que se pide que se tenga en cuenta la oferta de una empresa de los Estados Unidos para la realización de trabajos en el marco del proyecto AII.[623]

Comunicaciones con empresas de los Estados Unidos

4.564 También en apoyo de su afirmación de que los Estados Unidos sabían que el KAA era la entidad encargada de la contratación para el AII, **Corea indica asimismo** que durante el tiempo en que el KAA fue el operador para el proyecto AII, muchas empresas de los Estados Unidos participaron en licitaciones organizadas por el KAA, y de hecho obtuvieron contratos. Para fundamentar esa afirmación, Corea hace referencia a una lista de ofertas presentadas por empresas de los Estados Unidos al KAA durante el período 1992-1994 que fueron aceptadas.[624] Corea aduce que incluso si los Estados Unidos no tenían conocimiento directo de las facultades del KAA en el marco

[621] Carta del Vicepresidente del KAA a Sung Yong Kim y J.A. Corbett, miembros del personal de la Sección Económica de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, 8 de agosto de 1992.

[622] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[623] Carta del Embajador de los Estados Unidos Stephen Bosworth al Sr. Kang, Dong-Suk, Presidente del KOACA, fechada el 3 de julio de 1998.

[624] La lista incluye ofertas de empresas de los Estados Unidos durante el período 1992-1998 que fueron aceptadas. Más abajo se observa que en agosto de 1994 otra entidad se hizo cargo de las contrataciones para el AII hasta entonces encomendadas al KAA. Corea ha adjuntado también correspondencia entre el KAA y las empresas de los Estados Unidos *Greiner International Ltd.* y *Bechtel Aviation Services*.

del proyecto AII, si hubieran querido garantizar la cobertura de las contrataciones para el proyecto habrían pedido a las muchas empresas de los Estados Unidos que presentaron activamente y con éxito ofertas para dicho proyecto alguna información básica sobre las entidades que tendrían que estar "comprendidas" en los compromisos ACP de Corea para garantizar la cobertura ACP del proyecto AII.

4.565 Corea aduce también que, al igual que el Gobierno de los Estados Unidos, empresas de los Estados Unidos[625] sabían que el KOACA era la entidad encargada de las contrataciones para el AII, como ocurrió en el caso del KAA. En apoyo de ese argumento, Corea hace referencia a una lista de ofertas presentadas al KOACA por empresas de los Estados Unidos durante el período 1994-1998 que fueron aceptadas.[626]

Comunicaciones con aeropuertos importantes

4.566 **Corea afirma también** que, coincidiendo con la negociación del ACP, la atribución de facultades al KAA para el proyecto AII se comunicó prácticamente a todos los principales expertos en construcción de aeropuertos y aeropuertos y organizaciones de aviación de todo el mundo. Corea cita ejemplos de correspondencia, en el período 1991-1993, entre funciones del KAA y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Internacional de Arquitectos, el Instituto Americano de Arquitectos, el Consejo Internacional de la Asociación de Aeropuertos, el Organismo de Aviación Civil de Singapur, el Organismo del Aeropuerto de Schiphol, el Organismo del Aeropuerto de Frankfurt, la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, el Departamento de Aeropuertos de Los Angeles, la Oficina del Aeropuerto Internacional de Denver (Stapleton) y el Aeropuerto Internacional de Dallas/Fort Worth. También se adjunta correspondencia entre el KAA y eminentes arquitectos y estudios de arquitectos, incluida correspondencia con I.M. Pei, Cesar Pelli & Associates, Richard Meier & Partners, Ricardo Bofill, Sir Norman Foster y Alco Rossi. Corea afirma que conocida como era la función del KAA por todos esos eminentes expertos, es difícil imaginar que los Estados Unidos no tuvieran conciencia de la condición del KAA como entidad encargada de la construcción del AII.[627]

---

[625] Corea hace referencia a comunicados de prensa de dos empresas de los Estados Unidos, ATT, fechado el 11 de marzo de 1997, y ARINC, fechado el 10 de septiembre de 1998, donde se anuncia la conclusión de contratos con el KOACA.

[626] La lista incluye ofertas presentadas por empresas de los Estados Unidos en el período 1992-1998 que fueron aceptadas. Corea observa que el KAA estuvo a cargo de las contrataciones en el período diciembre de 1991 - septiembre de 1994.

[627] Corea hace referencia a la correspondencia del KAA con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Internacional de Arquitectos, el Instituto Americano de Arquitectos, el Consejo Internacional de la Asociación de Aeropuertos, el Organismo de Aviación Civil de Singapur, el Organismo del Aeropuerto de Schiphol, el Organismo del Aeropuerto de Frankfurt, la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey, el Departamento de Aeropuertos de Los Angeles, la Oficina del Aeropuerto Internacional de Denver (Stapleton), el Aeropuerto Internacional de Dallas/Fort Worth, I.M. Pei, Cesar Pelli & Associates, Richard Meier & Partners, Ricardo Bofill, Sir Norman Foster y Alco Rossi.

Informe de las CE de marzo de 1993 y otras comunicaciones de las CE

4.567 **Corea observa** que en marzo de 1993 las Comunidades Europeas afirmaron que la propuesta de Corea para el ACP no contenía "ofertas en materia de aeropuertos".[628]

4.568 En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre una carta de fecha 24 de noviembre de 1993 dirigida por las Comunidades Europeas al Director de Asuntos Comerciales Multilaterales de Corea en la cual, según Corea, supuestamente se indica que Corea se había ofrecido a incluir los aeropuertos en el ámbito de aplicación el ACP, Corea observa que aunque en la carta se da por supuesto que respondió, no ha podido localizar ninguna respuesta. Corea observa también que hasta la oferta final de diciembre de 1993 de Corea, en la que "por vez primera" se incluía la Nota General 1 b), las Comunidades Europeas podían haber estimado que los contratos celebrados por las Oficinas de Aviación Regionales eran parte de la oferta de Corea. Corea observa que esas Oficinas se mencionan en la *Explicación Suplementaria* de febrero de 1991 de Corea.[629]

4.569 Corea observa que la carta de noviembre de 1993 podía desde luego significar que la declaración, en marzo de 1993, de una subdivisión de la Comisión Europea en el sentido de que Corea no había hecho "ofertas en materia de aeropuertos" era inexacta.[630] Sin embargo, Corea aduce que exacta o inexacta, esa declaración ponía de manifiesto las expectativas de las Comunidades Europeas en aquel momento; preveían que la oferta de Corea no incluiría los contratos celebrados por ninguna entidad encargada de las contrataciones para aeropuertos, incluido el AII. Corea afirma que si esas expectativas habían cambiado el 24 de noviembre de 1993, fecha de la carta de las Comunidades Europeas, las pruebas disponibles, concretamente la *Explicación Suplementaria* de febrero de 1991 de Corea, sugieren que se hacía referencia a los contratos celebrados por las Oficinas de Aviación Regionales. Corea afirma que ninguna prueba presentada por las Comunidades Europeas sugiere que las entidades encargadas de la contratación para el AII iban a incluirse en el Anexo 1 de la oferta de Corea.[631]

Excepciones recíprocas

4.570 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos aducen** que interpretaron las excepciones recíprocas en materia de aeropuertos entre las Comunidades Europeas y Corea como indicación de que Corea y las CE no pudieron acordar que se ofrecían mutuamente "un acceso comparable y efectivo [en sus] mercados correspondientes".[632] Los Estados Unidos afirman asimismo que además interpretaron esas excepciones como confirmación de que la oferta ACP de Corea comprendía la inclusión de la "construcción de nuevos aeropuertos" en su Anexo 1, de conformidad con la declaración de julio de 1991 de Corea sobre la inclusión del MOCT y la Oficina de Compras -como entidades encargadas del proyecto AII- en el Anexo 1. Los Estados Unidos sostienen que llegaron a esa conclusión porque la excepción específica por países de Corea, que

[628] Informe de la Comisión relativo a las negociaciones sobre acceso a los mercados de terceros países en los ámbitos comprendidos en la Directiva 90/531/CEE (agua, energía, transportes y telecomunicaciones), COM(93)80 final.

[629] Respuesta de Corea a la pregunta 6 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[630] Informe de la Comisión relativo a las negociaciones sobre acceso a los mercados de terceros países en los ámbitos comprendidos en la Directiva 90/531/CEE (agua, energía, transportes y telecomunicaciones), COM(93)80 final.

[631] Respuesta de Corea a la pregunta 6 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[632] Véase la Nota General 1 de las CE y la Nota General 1 de Corea en el Apéndice I del ACP.

enumeraba a las Comunidades Europeas y a otros países, no incluía a los Estados Unidos en lo tocante "a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1".[633]

4.571 **Corea responde** que las excepciones recíprocas en materia de aeropuertos entre las Comunidades Europeas y Corea, registradas, en lo tocante a Corea, en la Nota General 1 b) de su Apéndice I, no sirven, a pesar de lo aducido por los Estados Unidos, como "confirmación de que la oferta para el ACP de Corea comprendía la inclusión de "la construcción de nuevos aeropuertos" en su Anexo 1".[634] Corea cita textualmente su Nota General 1 b), que simplemente sugiere que "las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1" estarían sujetas a condiciones compatibles con el ACP para los proveedores de bienes y servicios de los Estados Unidos. Según Corea, no hay en la Nota General 1 b) del Anexo 1 referencia a las contrataciones de entidades encargadas de "la construcción de *nuevos* aeropuertos".

4.572 Corea afirma a continuación que los Estados Unidos tenían conocimiento de las entidades incluidas en el Anexo 1 -concretamente, las Oficinas de Aviación Regionales del MOCT- encargadas de "las adquisiciones para aeropuertos", tanto en relación con la construcción de nuevos aeropuertos como con los trabajos en aeropuertos existentes. Corea aduce que los Estados Unidos, por tanto, sabían que lo que significaba (y significa) la Nota General 1 b) era que las entidades incluidas en el Anexo 1 encargadas de las adquisiciones para aeropuertos existían, y que eran las Oficinas de Aviación Regionales del MOCT.

ii) Conducta e incidencias

Disponibilidad de la *Ley de Organización de la Administración*

4.573 **Corea aduce** que los Estados Unidos sabían, o debían haber sabido, que el KAA no estaba incluido en el Anexo 1 de Corea en virtud de la Nota 1 a dicho Anexo -en otras palabras, que sabían, o debían haber sabido, que el KAA no era una "red de organizaciones subordinadas" según establece la *Ley de Organización de la Administración* de Corea. Corea afirma que esa Ley, incluida la lista de "redes de organizaciones subordinadas" identificadas en el párrafo 3 del artículo 2[635], estuvo a disposición de los Estados Unidos durante las negociaciones con Corea relativas a sus compromisos en el marco del ACP.[636] El KAA no está incluido en la lista que figura en el párrafo 3 del artículo 2 de la citada Ley.

Omisión de preguntas

4.574 **Los Estados Unidos aducen** que la designación del KAA como entidad encargada de las contrataciones para el AII fue una sorpresa para los Estados Unidos, a los que Corea no había informado al respecto. Los Estados Unidos afirman que, no obstante, aun suponiendo que supieran que el KAA había sido designado como entidad encargada de las contrataciones en aquellas fechas, nada les obligaba a reaccionar adoptando medidas concretas. Los Estados Unidos aducen que el

[633] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[634] Observaciones de Corea sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 17 del Grupo Especial, fechada el 20 de noviembre de 1999, donde se cita la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 17.

[635] Párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración*.

[636] En la Nota 1 al Anexo 1 de la oferta inicial para el ACP de Corea se hacía referencia a la *Ley de Organización de la Administración*. Oferta inicial de adhesión de Corea al Acuerdo sobre Compras del Sector Público de la Ronda de Tokio, 25 de junio de 1990.

KAA, en tanto que organización subsidiaria del MOCT, está incluido en el Anexo 1 del ACP, porque con arreglo al texto del Anexo 1, 1) todas las organizaciones subsidiarias de "entidades del Gobierno central" están automáticamente incluidas en el Anexo 1 salvo que se especifique otra cosa, y 2) de conformidad con el artículo I del ACP, los contratos celebrados por el KAA son, de hecho, contratos celebrados por el MOCT.

4.575 Los Estados Unidos aducen además que no habrían tomado medidas especificas en respuesta a la designación por Corea del KAA como operador de proyectos porque el MOCT, con arreglo a la legislación coreana, conserva la autoridad legal para ejecutar proyectos de construcción de aeropuertos. Los Estados Unidos observan que la *Ley de Aviación* estipula que si bien el Ministro de Construcción y Transportes puede autorizar a otra entidad gubernamental a asumir el papel de operador de proyectos para un proyecto en concreto, "los proyectos de desarrollo aeroportuario serán ejecutados por el Ministro de Construcción y Transportes".[637] Los Estados Unidos observan también que la *Ley de Aviación* define los "proyectos de desarrollo de aeropuertos" como "proyectos relacionados con la nueva construcción, la ampliación o el mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias ejecutados con arreglo a la presente Ley".[638] Los Estados Unidos aducen que, por consiguiente, al seguir siendo el MOCT la entidad encargada de la ejecución de los proyectos de desarrollo aeroportuario, no había ninguna razón para que los Estados Unidos adoptaran medidas concretas tras la designación del KAA como operador de proyectos.

4.576 Por último, los Estados Unidos observan que documentos facilitados por Corea indican que incluso después de que el MOCT designara al KAA como operador de proyectos para el proyecto AII, los contratos celebrados por el KAA fueron gestionados por la Oficina de Compras -la entidad encargada de las contrataciones de las entidades incluidas en el Anexo 1 y, como indica la respuesta de julio de 1991 de Corea, la entidad "encargada ... de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos". Los Estados Unidos hacen también referencia a sus argumentos consignados en el párrafo 4.520.

4.577 **En respuesta, Corea aduce** que en el curso de los dos años transcurridos entre diciembre de 1991, cuando el papel del KAA en el proyecto AII se anunció públicamente, y diciembre de 1993, cuando Corea presentó su oferta final de adhesión al ACP, los Estados Unidos no preguntaron ni una sola vez si el KAA estaba o no incluido en la oferta de Corea. Corea observa además que los Estados Unidos manifestaron sorpresa ante la designación del KAA como entidad encargada del AII. Corea afirma que lo verdaderamente extraño, habida cuenta de esa sorpresa, es que en ningún momento en los casi dos años y medio que transcurrieron entre esa designación y la firma del ACP, los Estados Unidos expresaron su sorpresa y preguntaron dónde figuraba el KAA en el Apéndice I de Corea.

4.578 Corea aduce además que incluso si los Estados Unidos no hubieran tenido conocimiento de la promulgación, en mayo de 1991, de la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, han reconocido que en diciembre de 1991, nada menos que dos años antes de que finalizaran las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, le "sorprendieron" las enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* en las que se designa al KAA como entidad encargada del proyecto AII.[639] Corea afirma que para "sorprenderse" es evidente que tenían que conocer la *Ley*, con independencia del conocimiento indirecto que se les imputa. Corea aduce por consiguiente que tanto si Corea les informó expresamente sobre la *Ley del Aeropuerto de Seúl* en julio de 1991 como si no lo hizo, los Estados Unidos sin duda alguna tenían

[637] Artículo 1 de la *Ley de Aviación*.

[638] *Ibid*., párrafo 8 del artículo 2.

[639] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 23 del Grupo Especial, fechada el 3 noviembre de 1999.

conocimiento de la *Ley* y sus repercusiones en diciembre de 1991-, dos años enteros antes de que finalizaran las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP.[640]

4.579 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que de las observaciones de los Estados Unidos sobre su sorpresa se deduce claramente que nunca indicaron que les sorprendiera la medida adoptada por Corea en 1991. Los Estados Unidos sostienen que eso es una mera conjetura de Corea; la simple lectura de la segunda frase así lo confirma. Evidentemente, para que la actuación de Corea les sorprendiera, los Estados Unidos tenían que conocerla. Sin embargo la segunda frase citada más arriba comienza con las palabras "aun suponiendo que los Estados Unidos tuvieran conocimiento ...", lo que indica que los Estados Unidos no tenían conocimiento de la actuación de Corea, que por tanto no podía sorprenderles en aquellas fechas.[641]

4.580 **Corea afirma asimismo** que dado el ingente esfuerzo realizado para dar a conocer el papel del KAA, nadie podía suponer razonablemente que fuera necesario dirigirse concretamente a los Estados Unidos. Además, Corea sostiene que dada la aparente importancia que los Estados Unidos atribuyen a la inclusión de las entidades encargadas de las adquisiciones para aeropuertos, y dado que el KAA no figuraba en la oferta de Corea, el hecho de que los Estados Unidos jamás pidieran aclaraciones durante el período de más de dos años en el que prosiguieron las negociaciones sobre el ACP echa por tierra sus alegaciones.

4.581 Corea aduce que en esas circunstancias el que los Estados Unidos no hubieran pedido aclaraciones sólo puede significar una de dos cosas: o se habían desviado de su objetivo, o entendían que no habían logrado la inclusión de las entidades encargadas de las contrataciones para el AII.[642]

4.582 Corea afirma que en cualquiera de los dos casos no se le puede responsabilizar de la omisión de los Estados Unidos. Sostiene que esto no indica que Corea hubiera actuado de mala fe, ni que hubiera adoptado una estrategia de negociación insidiosa. Corea sostiene que simplemente confirma que la alegación de los Estados Unidos de que contaba con la inclusión de las entidades encargadas de las contrataciones para el AII no es razonable.

4.583 Corea aduce también que los Estados Unidos no pueden subsanar su error aduciendo que negociaron de buena fe para lograr la inclusión del proyecto AII, con independencia de la entidad específica encargada de las contrataciones para ese proyecto. Corea observa a ese respecto que en su Anexo 1 se asumen compromisos con respecto a "entidades", y no con respecto a "proyectos". Corea aduce que ni los Estados Unidos ni ninguna otra parte negociaron la inclusión de proyectos en el Anexo 1 de Corea, y observa que en el Anexo 1, en contraste con otros Anexos de Corea, se enumeran entidades y no proyectos.

4.584 **En respuesta, los Estados Unidos aducen** que las pruebas presentadas en la presente diferencia contradicen esa afirmación de Corea. Durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, los Estados Unidos solicitaron concretamente la "inclusión de proyectos en el

---

[640] Respuesta de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[641] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[642] Carta de Karen Ware, Funcionaria Comercial Superior Adjunta de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, al Sr. Park, Sang-Kyun, Director del Equipo Comercial para Norteamérica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea, 6 de julio de 1998, página 2 ("En el período que preceda a la inclusión formal del KOACA en el ACP, proponemos que acepte adoptar medidas que *de facto* pongan sus políticas y prácticas en materia de contratación en conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptables del ACP ...").

Anexo 1" pidiendo a Corea que identificara "todos los ministerios que estarán a cargo de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos". Los Estados Unidos sostienen que Corea reconoció "que la pregunta de los Estados Unidos se refería al proyecto AII" y respondió proporcionando "toda la información disponible sobre lo que por entonces era un proyecto naciente". Los Estados Unidos concluyen que, por consiguiente, era razonable que contaran con que la construcción del nuevo aeropuerto, es decir, el proyecto de desarrollo del Aeropuerto de Inchon, estuviera englobada en el Anexo 1 del ACP de Corea. De hecho, también las Comunidades Europeas consideraron que era razonable prever la inclusión del proyecto AII en el ámbito de aplicación del ACP.[643]

4.585 Los Estados Unidos sostienen que no habrían tomado ninguna medida específica en respuesta a la designación por Corea del KAA como operador del proyecto, porque con arreglo a la legislación coreana el MOCT conserva la autoridad legal para ejecutar proyectos de construcción de aeropuertos. Los Estados Unidos observan que en la *Ley de Aviación* de la República de Corea se estipula que si bien el Ministro de Construcción y Transportes puede autorizar a otra entidad gubernamental a asumir la función de operador de proyectos para un proyecto dado, "los proyectos de desarrollo aeroportuario serán ejecutados por el Ministro de Construcción y Transportes".[644] Los Estados Unidos observan asimismo que con arreglo a la *Ley de Aviación* por "proyectos de desarrollo aeroportuario" se entiende los "proyectos relacionados con la nueva construcción, la ampliación o el mejoramiento de las instalaciones aeroportuarias ejecutados con arreglo a la presente Ley".[645] Los Estados Unidos sostienen que, por tanto, al seguir siendo el MOCT la entidad encargada de la ejecución de los proyectos de desarrollo aeroportuario, no había razón alguna para que los Estados Unidos tomaran medidas específicas tras la designación del KAA como operador del proyecto.[646] Los Estados Unidos observan también que esa versión de la *Ley de Aviación* incluye enmiendas introducidas hasta diciembre de 1997, y era por tanto también aplicable cuando se designó al KOACA operador del proyecto de construcción del AII.[647]

4.586 Además, los Estados Unidos observan que los documentos facilitados por Corea indican que incluso después de que el MOCT designara al KAA como operador de proyectos para el proyecto del Aeropuerto de Inchon, las adquisiciones del KAA fueron gestionadas por la Oficina de Compras, la entidad encargada de la contratación para las entidades incluidas en el Anexo 1 y, como se indica en la respuesta de julio de 1991 de Corea, la entidad "encargada ... de la contratación de bienes y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos". Los Estados Unidos afirman asimismo que los documentos probatorios presentados por Corea demuestran que en algunas ocasiones la Oficina de Compras gestionó conjuntamente, en un solo anuncio de contratación, las adquisiciones para el KAA y para las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, que según la propia Corea están incluidas en el Anexo 1 por ser el MOCT una entidad del Gobierno central. Los Estados Unidos afirman que esto es un indicio más de que las contrataciones del KAA, como las de

---

[643] Respuesta de los Estados Unidos a la contestación de Corea a la pregunta 4 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999, donde se hace referencia a la respuesta de las Comunidades Europeas a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[644] *Ley de Aviación*, Ley Nº 4435, 14 de diciembre de 1991, artículos 94 y 95.

[645] *Ibid*., párrafo 8 del artículo 2.

[646] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 23 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[647] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 26 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, son realmente contrataciones del MOCT.[648] Los Estados Unidos sostienen también que si el KAA tuviera facultades de contratación independientes, cabría suponer que la Oficina de Compras no habría publicado anuncios de contrataciones, y mucho menos los habría publicado en conjunción con entidades que, como Corea reconoce, están incluidas en el Anexo 1 en virtud de su relación con el MOCT.[649]

4.587 Además, en respuesta a una pregunta del Grupo Especial, los Estados Unidos observan que aun suponiendo que los negociadores de los Estados Unidos hubieran sido informados por empresas privadas de los Estados Unidos o por funcionarios de aviación estatales o locales que el KAA era desde ese momento el operador del proyecto, es improbable que los Estados Unidos hubieran pedido aclaraciones sobre la situación de las contrataciones para el AII. En apoyo de ese argumento, los Estados Unidos observan que no importaba que el KAA estuviera trabajando con arreglo a su propio reglamento de contratación. Los Estados Unidos aducen que en el marco de una "entidad del Gobierno central" dada, las entidades subordinadas publican a menudo sus propios reglamentos internos, que sólo se aplican a ellas. Los Estados Unidos observan, por ejemplo, que hay un reglamento separado aplicable únicamente al Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario. Observan también que además el reglamento del KAA (como los de cualesquiera otras dependencias subordinadas de organismos del Gobierno central comprendidos) no tenía que ponerse en conformidad con el ACP hasta que el Acuerdo entrara en vigor para Corea.[650] Más concretamente, los Estados Unidos observan que esos reglamentos del Gobierno central no entraron en vigor hasta 1997, cuando Corea empezó a aplicar el ACP, por lo que el hecho de que Corea no aplicase los reglamentos del Gobierno central en las contrataciones para el AII no podía preocupar a los Estados Unidos en 1991-1993.[651]

4.588 **En respuesta, Corea observa** que no es cierto que el uso por el KAA de su propio Reglamento para la Administración de Contratos en las contrataciones para el AII en el período 1991-1994 fue simplemente consecuencia de que "los reglamentos [de contratación] del Gobierno central no entraron en vigor hasta 1997". Corea afirma que los reglamentos de contratación del Gobierno en vigor en ese período estaban incluidos en la *Ley de Presupuesto y Contabilidad de Corea.* Corea observa que para no verse obligado a aplicar esos reglamentos, el KAA elaboró y aprobó su propio reglamento.

4.589 Corea observa también que aunque es cierto que la Oficina de Compras ha celebrado contratos para el KAA, esto no significa que esos contratos estén sujetos a la aplicación del ACP, ya que las adquisiciones de la Oficina de Compras sólo están incluidas cuando se hacen para entidades enumeradas en el Anexo. Corea afirma que el KAA no está incluido en el Anexo 1.[652] Afirma

---

[648] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 23 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[649] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 26 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[650] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 25 a) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999. Los Estados Unidos observan además que, de hecho, los cuatro principales reglamentos y decretos de aplicación relacionados con la *Ley por la que se rigen los Contratos en los que el Estado es Parte*, la principal ley en materia de contratación mediante la cual Corea integraba en su legislación sus compromisos ACP, entraron en vigor el 31 de diciembre de 1996, un día antes de que entraran en vigor los compromisos ACP de Corea.

[651] Respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 26 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[652] Declaración de Corea para la Segunda Reunión del Grupo Especial, párrafo 47.

también que de hecho la Oficina de Compras no ha celebrado contratos para el AII[653], y que las contrataciones citadas por los Estados Unidos[654] no eran para el AII, al que se circunscribe el mandato del Grupo Especial.[655]

Omisión de la información

4.590 **Los Estados Unidos sostienen** que aunque Corea alegue que "prácticamente todos los principales expertos en construcción de aeropuertos y organizaciones de aviación y aeroportuarias del mundo" sabían que el MOCT había transferido las contrataciones para el AII del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario al KAA, Corea no informó una sola vez a sus interlocutores en las negociaciones acerca de esta presunta modificación de su posición negociadora. Los Estados Unidos aducen que Corea no puede pretender modificar su oferta de concesiones durante unas negociaciones comerciales internacionales sin notificarlo directa y oficialmente a los representantes de los gobiernos interesados.

4.591 Los Estados Unidos afirman también que les sigue preocupando sobremanera que Corea sostenga que si un país hace una comunicación sustantiva expresa a su interlocutor en una negociación, pero después cambia de opinión, no está obligado a informar a dicho interlocutor, y sin embargo puede alegar que su comunicación expresa ha perdido toda validez. Los Estados Unidos aducen que al asumir compromisos expresos en los que Corea debía haber previsto que confiarían sus interlocutores en la negociación, y después abstenerse de informarlos cuando tomó medidas para modificar el *statu quo* a que se había comprometido a mantener, Corea creó entre sus interlocutores en las negociaciones del ACP expectativas legítimas de que sus contrataciones para aeropuertos estaban comprendidas como consecuencia de la inclusión del MOCT y la Oficina de Compras.

4.592 **En respuesta, Corea aduce** que los Estados Unidos afirman implícitamente que Corea modificó su oferta durante las negociaciones sin notificarlo directa y oficialmente a los Estados Unidos y a otros gobiernos interesados. Corea afirma que por diversas razones esa afirmación no es correcta. En primer lugar, da por supuesto que la "oferta de concesiones" de Corea se modificó durante las negociaciones. Corea observa que la única "prueba" presentada por los Estados Unidos en apoyo de ese argumento es la respuesta de julio de 1991 de Corea a las preguntas de los Estados Unidos. Corea aduce que eso no puede considerarse una "oferta de concesiones". Según Corea, fue simplemente la respuesta a unas preguntas.

4.593 Corea afirma, en segundo lugar, que aunque se considerara que la respuesta de julio de 1991 es una "oferta de concesiones", e incluso si se interpretara como pretenden interpretarla los Estados Unidos, lo cierto es que Corea, mediante la designación formal del KAA como entidad encargada en virtud de una medida adoptada por la Asamblea Nacional en diciembre de 1991, sí notificó su posición a los Estados Unidos. Esto es algo más que una notificación indirecta. Corea afirma que los Estados Unidos habían recibido una notificación efectiva, y que incluso dicha notificación les había "sorprendido".

---

[653] Respuesta de Corea a la pregunta 2 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[654] Documentos probatorios Kor-61D y Kor-61E.

[655] Observaciones de Corea sobre la respuesta de los Estados Unidos a la pregunta 22 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

d) Pruebas posteriores a la adhesión de Corea

i) Las comunicaciones de julio de 1998 de los Estados Unidos

4.594 **Corea aduce** que los Estados Unidos tenían también conocimiento del papel del KOACA en las contrataciones para el AII. Corea aduce que en una carta de julio de 1998 de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl al Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea, los Estados Unidos reconocieron que el KOACA, sucesor del KAA para el proyecto AII, no estaba comprendido.[656]

4.595 Corea observa que en la carta de julio de 1998, los Estados Unidos propusieron que "en el período que transcurra hasta que el KOACA se someta formalmente al ACP ... [el KOACA] adopte medidas que pongan *de facto* sus políticas y prácticas en materia de contratación en conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptables del ACP ...".[657] Corea aduce que si el KOACA no está aún sujeto formalmente al ACP, no es una entidad abarcada, y que por ello los Estados Unidos consideraron preciso pedir que el KOACA pusiera *de facto* sus prácticas en conformidad con el ACP. Corea aduce además que si los Estados Unidos hubieran creído que el KOACA era una entidad abarcada es evidente que no habrían solicitado la observancia *de facto* del ACPO, sino exigido su observancia *de jure*.

ii) Sitio Web del MOCT

4.596 **Corea observa** que las incidencias que los Estados Unidos invocan en apoyo de sus presuntas expectativas son todas posteriores a la firma del ACP. Corea afirma que esto es especialmente cierto en lo tocante al sitio Web del MOCT, que no se creó hasta 1997. Corea aduce que con independencia de lo que el MOCT alegue en ese sitio Web, esas alegaciones de ningún modo pudieron influir en los Estados Unidos tres años antes, en abril de 1994, cuando se firmó el ACP.

V. ARGUMENTOS DE LOS TERCEROS PARTICIPANTES (COMUNIDADES EUROPEAS)[658]

A. ENTIDADES COMPRENDIDAS EN EL ANEXO I DEL ACP DE COREA

1. Interpretación del Apéndice I y sus Notas

5.1 **Las Comunidades Europeas aducen** que, de conformidad con el artículo 18 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, para determinar el contenido y el alcance de las respectivas obligaciones en virtud del ACP debe tenerse en cuenta la intención común de las partes.

---

[656] Carta de Karen Ware, Funcionaria Comercial Superior Adjunta de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, al Sr. Park, Sang-Kyum, Director del Equipo Comercial para Norteamérica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea, 6 de julio de 1998, página 2 ("En el período que preceda a la inclusión formal del KOACA en el ACP, proponemos que acepte adoptar medidas que *de facto* pongan sus políticas y prácticas en materia de contratación en conformidad con las disposiciones internacionalmente aceptables del ACP ...").

[657] Carta de Karen Ware, funcionaria Comercial Superior Adjunta de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl, al Sr. Park, Sang-Kyun, Director del Equipo Comercial para Norteamérica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Corea, 6 de julio de 1998, página 2.

[658] Aunque el Japón también se reservó sus derechos como tercero participante en la presente diferencia, no presentó ninguna comunicación.

5.2 En apoyo de su argumentación, las Comunidades Europeas hacen referencia a la decisión del Órgano de Apelación en el asunto *LAN*, que reza así:[659]

> La finalidad de la interpretación de los tratados con arreglo al artículo 31 de la *Convención de Viena* es determinar la intención *común* de las partes. Esta intención *común* no puede establecerse basándose en las "expectativas", subjetivas y determinadas unilateralmente, de *una* de las partes en un tratado. Las concesiones arancelarias consignadas en la Lista de un Miembro -cuya interpretación es lo que está en cuestión en este caso- son recíprocas y se derivan de una negociación mutuamente ventajosa entre los Miembros importadores y exportadores.

5.3 Las Comunidades Europeas aducen que el mismo razonamiento es aplicable, *mutatis mutandis*, al presente asunto.

5.4 Las Comunidades Europeas aducen además que desde un punto de vista jurídico la intención de Corea durante las negociaciones carece de importancia. Según las Comunidades Europeas, lo único que cuenta es la forma en que la intención común de las partes contratantes en el ACP se expresó en el texto del acuerdo, habida cuenta del sentido corriente de sus términos en su contexto y a la luz del objeto y fin del Acuerdo.[660]

2. Anexo 1 del Apéndice I: Alcance de la expresión "entidades del Gobierno central"

a) Sentido corriente de la expresión "entidades del Gobierno central"

5.5 **Las Comunidades Europeas consideran** que la definición en las concesiones ACP de Corea que incluye el Ministerio de Transportes y Construcción implica la inclusión de todas las entidades jerárquicamente sujetas a ese Ministerio. Las Comunidades Europeas aducen que las entidades encargadas de la construcción del AII seguían sujetas jerárquicamente al MOCT después de 1991, y aún lo estaban el 15 de abril de 1994.[661]

b) La prueba del "control"

5.6 **Las Comunidades Europeas aducen** que la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos para determinar si ciertas entidades están incluidas en el Anexo 1 del ACP es un patrón inadecuado para medir el alcance de las obligaciones asumidas por Corea en virtud del ACP.

5.7 **Las Comunidades Europeas recurren**, a modo de ejemplo, a un caso hipotético de contratación en los Estados Unidos en circunstancias similares a las que prevalecen en el proyecto AII. Concretamente, las Comunidades Europeas se refieren a la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Dakota del Norte, para la cual el Gobierno de los Estados Unidos transfiere las facultades de ejecución del proyecto a una de las autoridades de un Estado que no está comprendida en el ACP. Las Comunidades Europeas afirman que en tal caso lo que habría que determinar no es, como sugieren los Estados Unidos, si la contratación está "orientada", "supervisada", "inspeccionada" o "dirigida" por una entidad abarcada. Las Comunidades Europeas aducen asimismo que de hecho las

---

[659] AB-1998-2, WT/DS62/AB/R-WT/DS67/AB/R-WT/DS68/AB/R, 5 de junio de 1998, párrafo 84.

[660] Respuestas de las CE a las preguntas del Grupo Especial, fechadas el 29 de noviembre de 1999, Observaciones Preliminares, donde se hace referencia al artículo 31 de la *Convención de Viena*.

[661] Respuesta de las CE a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

relaciones entre las entidades del gobierno federal comprendidas y las autoridades de Dakota del Norte probablemente no corresponderían a esas definiciones.

5.8 Las Comunidades Europeas afirman que, a su juicio, en un caso como el citado, los Estados Unidos no podrían eludir las obligaciones contraídas en 1994 en virtud del ACP simplemente transfiriendo la responsabilidad a una entidad no comprendida. Antes bien, los Estados Unidos, en virtud del párrafo 6 del artículo XXIV, estarían obligados a notificar debidamente la transferencia a las demás partes contratantes en el ACP y a aplicar en su totalidad los procedimientos establecidos en esa disposición.

3. Anexo 1 del Apéndice I: Nota 1

a) Sentido corriente de la Nota 1 al Anexo 1

5.9 **Las Comunidades Europeas hacen referencia** a lo que consideran una interpretación "novedosa" por Corea de su Nota 1 al Anexo 1. Las Comunidades Europeas citan así el argumento de Corea:

> (...) la Nota 1 al Anexo 1 de Corea ofrece el único medio para identificar como entidades incluidas en el Anexo 1 a las entidades que, sin estar enumeradas expresamente en dicho Anexo, se consideran de todos modos entidades abarcadas en él en virtud de su relación con las entidades enumeradas en el Anexo 1. Con arreglo al sentido corriente de la Nota 1 al Anexo 1 de Corea, el Grupo Especial debe limitarse a examinar la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea para determinar si entidades concretas no incluidas específicamente en el Anexo 1 deben considerarse pese a todo entidades abarcadas en virtud de su condición de redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local u órganos dependientes.

5.10 Las Comunidades Europeas aducen que la interpretación de la Nota 1 propugnada por Corea no corresponde a su sentido corriente. Afirman que con arreglo al sentido corriente y a las reglas sintácticas del idioma inglés, en la Nota 1, la parte de la frase "*as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea*" sólo puede referirse a las palabras "*attached organs*" que la preceden, y no también a la parte anterior, es decir a "*subordinate linear organizations*" y "*local administrative organs*". Las Comunidades Europeas aducen que para que pudiera interpretarse esto último, el texto debería contener una coma tras la palabra "*organs*". Las Comunidades Europeas observan que no hay tal coma en el texto.

5.11 Las Comunidades Europeas aducen que la única forma adecuada de leer la Nota 1 es la siguiente: "*The above central government entities include their subordinate linear organizations* [como el KAA, el KOACA o la IIAC]*; special local administrative organs; and attached organs as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea*".

5.12 A juicio de las Comunidades Europeas, esa interpretación se ve confirmada por el texto del párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de la Organización de la Administración* de Corea y por observaciones hechas por la propia Corea:

> (...) tanto en su actual forma como en la forma en que existía durante las negociaciones que desembocaron en la presentación por Corea de su lista para la oferta final a efectos de adhesión al ACP, el párrafo 3 del artículo 2 [de la Ley de la Organización de la Administración de la República de Corea], no identifica entidades sino funcionarios en la jerarquía de un ministerio.

5.13 Las Comunidades Europeas afirman, por consiguiente, que lógicamente las palabras "*as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea*" no pueden referirse a "*their subordinate linear organisations*", ya que en la Ley, según la interpretación de la propia Corea, se identifican funcionarios y no organizaciones.

5.14 **En respuesta, Corea afirma** que los argumentos de las Comunidades Europeas sobre la interpretación del párrafo 3 del artículo 2 de la *Ley de la Organización de la Administración* son erróneos. Corea afirma que precisamente la modificación de la Nota 1 sugerida por las Comunidades Europeas así lo demuestra. Corea sostiene que si hubiera querido que la referencia a la *Ley de Organización de la Administración* precisara exclusivamente las palabras "*attached organs*", habría utilizado los puntos y comas insertados por las Comunidades Europeas tras las palabras "*subordinate linear organizations*" y "*special local administrative organs*". Corea observa que no hizo tal cosa.

5.15 Corea observa asimismo que el hecho de que las expresiones inglesas "*subordinate linear organisations*" y "*special local administrative organs*", de por sí bastantes inhabituales y singulares, se utilicen y se definan específicamente en los primeros tres artículos de la *Ley de Organización de la Administración* obedece a algo más que a una mera coincidencia. Corea sostiene que confirma que la referencia a la *Ley de la Organización de la Administración* en la Nota 1 tiene por objeto precisar el significado de esas expresiones especiales, así como el de la expresión "*attached organs*", definida en el artículo 4 de la *Ley de Organización de la Administración*. Corea sostiene asimismo que las tres expresiones que figuran en la Nota 1 al Anexo 1 de Corea se matizan con la frase "*as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea*". Corea concluye que no hay ninguna otra interpretación razonable de ese texto.

b) ¿<u>Son las entidades contratantes del AII redes de organizaciones subordinadas</u>?

5.16 **Las Comunidades Europeas aducen** que hay pruebas claras de que el KAA, el KOACA y la IIAC son "organizaciones subsidiarias" en el sentido de la *Ley de Organización de la Administración*.

5.17 Las Comunidades Europeas observan que en la fecha de entrada en vigor del ACP, el MOCT estaba a cargo de los trabajos de construcción de aeropuertos.

5.18 Las Comunidades Europeas afirman que según reconoce la propia Corea,

> el KAA mismo fue establecido (con el nombre de "Organismo de Aeropuertos Internacionales de Corea") el 30 de mayo de 1980 como corporación pública independiente de conformidad con la *Ley de la Corporación para la Administración del Aeropuerto Internacional* promulgada el 18 de diciembre de 1979 ...[662]
>
> El presidente, los vicepresidentes y el auditor [del KAA] son [eran] designados por el MOCT ...[663] El KAA está [estaba] sujeto a la "dirección y supervisión" del MOCT, lo cual, como se establece en el párrafo 1 del artículo 28 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea*, permite al MOCT exigir al KAA que cumpla determinados requisitos en materia de inspección y presentación de informes sobre las actividades de la Corporación. Concretamente, y con arreglo al párrafo 2 del artículo 28 de la *Ley*

[662] Primera comunicación escrita de Corea, párrafo 23.

[663] *Ibid*., párrafo 24.

de la Corporación de Aeropuertos de Corea, el MOCT debe velar por que los funcionarios del KAA no cometan "actos ilícitos o no razonables".[664]

5.19 Las Comunidades Europeas aducen que de ello se sigue que en la fecha de la firma del ACP la propia Corea reconocía que el KAA era una de las "redes de organizaciones subordinadas", en el sentido de la *Ley de Organización de la Administración* (es decir, un órgano subsidiario o subordinado), del MOCT, que tenía considerables facultades de control sobre el KAA. A juicio de las Comunidades Europeas, las mismas declaraciones de Corea así lo confirman. Las Comunidades Europeas alegan también que el sector empresarial en su totalidad, así como todas las demás partes contratantes en el ACP, daban por supuesto el 15 de abril de 1994 que en la práctica el MOCT estaba a cargo de toda la ejecución del Aeropuerto de Inchon, y que el KAA no era sino una articulación de los ministerios pertinentes.

5.20 Las Comunidades Europeas concluyen que debe estimarse que el KAA está "vinculado/ conectado/afiliado, etc." al MOCT debido al control o influencia decisiva que el MOCT tiene sobre el KAA y, por consiguiente, sobre sus procedimientos de contratación. Según las Comunidades Europeas, el KAA está, en consecuencia, englobado en la definición de "*subordinate linear organisations*" en la Nota 1 al Anexo 1 del Apéndice 1 de la concesión de Corea.[665]

4. Apéndice I: Nota 1 b)

5.21 **Las Comunidades Europeas afirman** que las adquisiciones para aeropuertos están incluidas en las obligaciones contraídas originalmente por Corea en virtud del ACP. Aducen que así lo confirma el texto de la Nota General 1 b) del Apéndice I, donde "las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1" se condicionan a una cláusula de reciprocidad con respecto a las Comunidades Europeas y otros países europeos contratantes.

5.22 **En respuesta, Corea observa** que en marzo de 1993 las Comunidades Europeas afirmaron que Corea no había hecho "ofertas en materia de aeropuertos". Corea afirma que las CE sostienen ahora que esa declaración de marzo de 1993 se refería a la exclusión de las CE de las adquisiciones para aeropuertos expresada en la Nota General 1 b).[666] Corea afirma además que, no obstante lo anterior, las Comunidades Europeas hicieron esa aseveración tras reconocer que la Nota General 1 b) se añadió "por primera vez" en la tercera oferta de Corea, fechada el 14 de diciembre de 1993.[667] Corea aduce que dadas las fechas que ellas mismas mencionan, las Comunidades Europeas no podían haber conocido la Nota General 1 b) de Corea hasta diciembre de 1993. A juicio de Corea, su declaración relativa a la inexistencia de ofertas en materia de aeropuertos, formulada en marzo, nueve meses antes, no podía haberse referido a la Nota General 1 b). Aún más importante que esto último es el hecho de que, según Corea, la declaración formulada por las CE en marzo de 1993 en el sentido de que Corea no había hecho ofertas en materia de aeropuertos se refiere a todos los aeropuertos, lo cual, a juicio de Corea, incluye el AII. Corea aduce que con independencia de la exactitud de la declaración formulada por las CE en marzo de 1993, ésta demuestra que las CE no preveían la cobertura de todos los aeropuertos, incluido el AII.

---

[664] *Ibid.*, párrafo 25.

[665] Respuesta de las CE a la pregunta 7 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[666] Respuesta de las CE a la pregunta 4 del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

[667] Respuesta de las CE a la pregunta 3 (punto 5) del Grupo Especial, fechada el 3 de noviembre de 1999.

5.23 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas aducen** que durante las reuniones bilaterales entre Corea y las Comunidades Europeas que tuvieron lugar en noviembre y diciembre de 1993, Corea "declaró" que los aeropuertos estaban comprendidos. En apoyo de este argumento, las Comunidades Europeas presentaron una carta de la Comisión de las Comunidades Europeas al Ministro de Comercio e Industria de Corea, fechada el 24 de noviembre de 1993, en la que se decía lo siguiente:

> En lo tocante a la inclusión de aeropuertos en su oferta, usted y sus colegas indicaron que por lo general dependen del Ministerio de Transportes, que está incluido en la oferta. Le agradecería mucho que me diera más detalles sobre los aeropuertos que están incluidos en su oferta en virtud de la inclusión del Ministerio de Transportes, o que están incluidos de otro modo. Además, si los aeropuertos dependientes del Ministerio de Transportes están comprendidos, ¿significa esto que la OSROK realiza sus adquisiciones en nombre de ellos? ¿Es esto igualmente aplicable a los puertos dependientes de la Administración Marítima y Portuaria de Corea?[668]

5.24 En respuesta a la pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas hacen también referencia a un documento interno de la Comisión fechado el 3 de diciembre de 1993, donde se decía lo siguiente:

> Aeropuertos
>
> La parte coreana ha explicado que diversas ciudades importantes (Seúl, Pusang), que están incluidas en la oferta, controlan sus aeropuertos en colaboración con el Ministerio de Transportes. Hemos pedido confirmación escrita.[669]

5.25 **Corea responde** que su "*Explicación Suplementaria*" de febrero de 1991 indica que la carta de 24 de noviembre de 1993 de las CE se refería a las adquisiciones realizadas por las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan. Además, según Corea, el documento interno de 3 de diciembre de 1993 de la Comisión de las CE respalda esa conclusión. Dicho documento hace referencia a la oferta de Corea de incluir "diversas ciudades importantes (Seúl, Pusang) [sic]" que "controlan sus aeropuertos en colaboración con el Ministerio de Transportes". Corea observa que las dos Oficinas de Aviación Regionales del MOCT son de hecho las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan, y que ambas Oficinas están en efecto comprendidas como consecuencia del compromiso de inclusión del MOCT consagrado en el Anexo 1.[670]

5. Enmiendas del Apéndice con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV

a) Obligaciones en virtud del párrafo 6 del artículo XXIV

5.26 **Las Comunidades Europeas aducen** que Corea trató de modificar las obligaciones que había asumido en virtud del ACP, y que al hacerlo no cumplió lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo XXIV del Acuerdo.

---

[668] Anexo IV de las respuestas de las CE a la pregunta 3 del Grupo Especial, de fecha el 3 de noviembre de 1999.

[669] Anexo V de las respuestas de las CE a la pregunta 3 del Grupo Especial, de fecha el 3 de noviembre de 1999.

[670] Respuesta de Corea a la contestación de las Comunidades Europeas a la pregunta 1 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

5.27 Las Comunidades Europeas aducen que el apartado a) del párrafo 6 del artículo XXIV del ACP se basa expresamente en el principio del mantenimiento del equilibrio de concesiones. Según las Comunidades Europeas, corresponde, *mutatis mutandis*, a la disposición fundamental del artículo XXVIII del GATT de 1994[671] y constituye la expresión en el ACP del principio general de derecho internacional público consagrado en el artículo 26 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*.

5.28 Las Comunidades Europeas afirman que con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV del ACP, ninguna parte contratante en el Acuerdo puede modificar en modo alguno, tanto por lo que respecta a la forma como en lo tocante al contenido, sus concesiones especificadas en los Apéndices del ACP, salvo que se hayan seguido sin excepción los procedimientos establecidos en la citada disposición.

5.29 En apoyo de su argumentación, las Comunidades Europeas hacen referencia a la siguiente declaración del Órgano de Apelación:[672]

> La introducción general [del párrafo 5 del artículo 5] indica claramente que la escala que figura en el cuerpo principal de la disposición es vinculante. La expresión utilizada es "se establecerá", y no "podrá establecerse". No hay en el texto ninguna salvedad, ni ninguna cláusula que permita utilizar cualquier otro método distinto del que el que figura en la escala del párrafo 5 del artículo 5 como base para el cálculo de los derechos adicionales.

5.30 Las Comunidades Europeas afirman que en los casos sujetos a la aplicación de los apartados a) y b) del párrafo 6 del artículo XXIV se prevé un procedimiento que en definitiva contempla la necesidad de hacer "arreglos compensatorios". Según las Comunidades Europeas, si se interpretara que la expresión "se establecerá" no es vinculante, ambos párrafos serían redundantes. Las Comunidades Europeas afirman, citando al Órgano de Apelación, que:

> uno de los corolarios de la "regla general de interpretación" de la *Convención de Viena* es que la interpretación ha de dar sentido y ha de afectar a todos los términos del tratado. El intérprete no tiene libertad para adoptar una lectura que haga inútiles o redundantes cláusulas o párrafos enteros de un tratado.[673]

b) Aplicación del párrafo 6 del artículo XXIV al presente asunto

5.31 **Las Comunidades Europeas aducen** que a pesar de esas claras e indiscutibles obligaciones, Corea no siguió los procedimientos establecidos en el párrafo 6 del artículo XXIV.

5.32 Las Comunidades Europeas aducen que Corea no notificó, de conformidad con el párrafo 6 del artículo XXIV, la creación del KOACA, la presunta transferencia a esa entidad de facultades para celebrar contratos para la construcción de aeropuertos, la presunta separación de esa entidad del Ministerio de Transportes y la transformación del KOACA en la IIAC.

---

[671] Las Comunidades Europeas se refieren en concreto al párrafo 2 del artículo XXVIII.

[672] *Comunidades Europeas - Medidas que afectan a la importación de determinados productos avícolas*, AB-1998-3, WT/DS69/AB/R, 13 de julio de 1998, párrafo 165.

[673] *Estados Unidos - Gasolina*, WT/DS2/9, Informe del Órgano de Apelación, página 23 del texto inglés. Véase también el Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Japón - Bebidas alcohólicas*, WT/DS8/AB/R, sección D.

5.33 Las Comunidades Europeas aducen que Corea no puede alegar ahora que el KOACA y/o la IIAC no están comprendidos, sosteniendo *ex post facto* que son entidades separadas de las incluidas en la concesión original, porque si lo hiciera estaría inevitablemente admitiendo que no ofreció a las demás partes contratantes en el ACP, como estaba incondicionalmente obligada a hacer, arreglos compensatorios con el fin de mantener un equilibrio de derechos y obligaciones y un nivel comparable del alcance mutuamente convenido.

5.34 A juicio de las Comunidades Europeas, la única fecha determinante como punto de referencia para la aplicación de los procedimientos establecidos en el párrafo 6 del artículo XXIV es el 15 de abril de 1994, fecha oficial de conclusión de la Ronda Uruguay y de la firma del ACP por todas las partes contratantes, incluida Corea.

5.35 En apoyo de su argumentación, las Comunidades Europeas hacen referencia al artículo 18 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, que establece lo siguiente:

> Un Estado deberá abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y fin de un tratado:
>
> a) si ha firmado el tratado o ha canjeado instrumentos que constituyen el tratado a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado; o
>
> b) si ha manifestado su consentimiento en obligarse por el tratado, durante el período que preceda a la entrada en vigor del mismo y siempre que ésta no se retarde indebidamente.

5.36 Las Comunidades Europeas hacen referencia a la decisión del Órgano de Apelación en el asunto *LAN* [674], en la que se indica que:

> En virtud del párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994, las Listas forman parte integrante del GATT de 1994. Por consiguiente, las concesiones previstas en esa Lista son parte de los términos del tratado.

5.37 Las Comunidades Europeas aducen que la misma conclusión debe extraerse del párrafo 12 del artículo XXIV del ACP.

5.38 Las Comunidades Europeas aducen asimismo que la fecha pertinente para que la legislación y la práctica de Corea estuvieran en conformidad con el ACP de 1994 era la fecha de entrada en vigor del ACP de 1994 (para Corea, el 1º de enero de 1997), y a partir de entonces. Las Comunidades Europeas afirman que a su juicio Corea tenía derecho a modificar su legislación antes de esa entrada en vigor, siempre que se asegurara de que a partir del 1º de enero de 1997 se cumplieran sus obligaciones tal como se asumieron el 15 de abril de 1994.[675]

5.39 Las Comunidades Europeas aducen que al partir del 1º de enero de 1997[676], y de conformidad con los apartados a) y b) del párrafo 6 del artículo XXIV, Corea está incondicionalmente obligada a notificar toda modificación de sus concesiones especificadas en los Apéndices del ACP -en particular

---

[674] AB-1998-2, WT/DS62/AB/R-WT/DS67/AB/R-WT/DS68/AB/R, 5 de junio de 1998, párrafo 84.

[675] Respuesta de las CE a la pregunta 5 del Grupo Especial, fechada el 29 de noviembre de 1999.

[676] Fecha de aplicación del Acuerdo para Corea.

el Apéndice I- que pueda haber tenido lugar desde el 15 de abril de 1994. Las Comunidades Europeas observan además que si las modificaciones representan algo más que una corrección formal del texto, Corea está obligada incondicionalmente a ofrecer arreglos compensatorios por esas modificaciones, con el fin de mantener un equilibrio de derechos y obligaciones y un nivel comparable del alcance mutuamente convenido en el ACP antes de la notificación. Las Comunidades Europeas afirman que evidentemente Corea no hizo tal cosa.

5.40 **Corea responde** que su decisión de no notificar las "transferencias de facultades" para celebrar contratos para el AII al KAA, el KOACA y la IIAC y entre ellos, basada en que esas entidades no están comprendidas en el ámbito de aplicación del ACP, no significa que reconoce que estaba obligada a ofrecer "arreglos compensatorios" a otros signatarios del ACP. Según Corea, como ni el KAA, ni el KOACA ni la IIAC son entidades abarcadas, las "transferencias" entre ellas no activaron la obligación de notificar estipulada en el apartado a) del párrafo 6 del artículo XXIV. Además, la "transferencia" al KAA de facultades de contratación para el AII tuvo lugar en diciembre de 1991, fecha en la que Corea no estaba sujeta al cumplimiento de ninguna obligación ACP, incluidas las establecidas en el apartado a) del párrafo 6 del artículo XXIV.

c) Desplazamiento de una entidad del Anexo 1 al Anexo 3

5.41 **En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, las Comunidades Europeas observan** que hay una disposición específica que permite el desplazamiento de la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de Corea (NRA) del Anexo 1 al Anexo 3 (cuando se convierta en corporación pública) sin necesidad de consultas y/o compensaciones.

5.42 Las Comunidades Europeas aducen que esto implica, *a sensu contrario*, que a falta de una disposición similar, una Parte en el ACP no puede ni siquiera desplazar una entidad de un anexo del Apéndice I del ACP a otro sin seguir el procedimiento de consulta adecuado. Las Comunidades Europeas afirman que también implica, *a fortiori*, que una Parte en el ACP no puede eliminar unilateralmente una entidad de todos los anexos del ACP sin seguir los procedimientos adecuados (y ofrecer compensaciones suficientes) con arreglo al párrafo 6 del artículo XXIV del ACP.[677]

5.43 Las Comunidades Europeas afirman que de hecho la NRA se encontraba en una situación similar a la del KOACA, es decir, simplemente había cambiado de forma jurídica pero seguía sujeta a control gubernamental. Seguidamente, las Comunidades Europeas afirman que a) en contraste con lo que ocurre en el caso de la NRA, el ACP no prevé una excepción explícita aplicable al KOACA y b) en cualquier caso, la solución adoptada para la NRA no fue en absoluto la exclusión de esa entidad del ámbito de aplicación del ACP, sino su transferencia a otro anexo.[678]

VI. REEXAMEN INTERMEDIO[679]

6.1 En cartas fechadas el 13 de marzo de 2000, los Estados Unidos y Corea solicitaron al Grupo Especial que reexaminara determinados aspectos del informe provisional del que se había dado traslado a las Partes el 3 de marzo de 2000. Los Estados Unidos formularon varias otras

[677] Respuesta de las CE a la pregunta 1 del Grupo Especial a los terceros participantes, fechada el 3 de noviembre de 1999, página 2.

[678] *Ibid.*

[679] De conformidad con el párrafo 3 del artículo 15 del ESD, las constataciones del informe de un grupo especial deben incluir un examen de los argumentos formulados en la etapa de reexamen intermedio. Por consiguiente, la sección que figura a continuación, titulada Reexamen Intermedio, es parte integrante de las Constataciones del Informe de este Grupo Especial.

observaciones sobre la parte expositiva del Informe. Ambas partes pidieron que se examinaran y enmendaran determinados aspectos de las Constataciones. Ninguna parte solicitó que se celebrara una reunión de reexamen intermedio. El 24 de marzo de 2000, los Estados Unidos pidieron al Grupo Especial que les permitiera presentar nuevas observaciones relacionadas con las observaciones de Corea en el reexamen intermedio. El Grupo accedió a esa solicitud y, por motivos de equidad, permitió también a Corea que hiciera nuevas observaciones, que Corea formuló el 29 de marzo de 2000.

6.2 Corea hizo varias observaciones específicas sobre diversos párrafos, que abordaremos más abajo. Sin embargo, presentó también una carta introductoria en la que se observaba que el Grupo Especial había criticado la actuación de Corea en relación con hechos sucedidos a mediados o fines de 1991 que guardaban relación con una de las preguntas formuladas por los Estados Unidos y la respuesta de Corea a esas preguntas. Los hechos son claros, y reiteramos nuestra evaluación al respecto.[680] Por lo demás, los argumentos formulados por Corea en su carta introductoria nos parecen fuera de lugar. Da la impresión de que Corea no ha interpretado correctamente las Constataciones.

6.3 En primer lugar, tenemos que resaltar lo que no hicimos en las Constataciones. Concretamente, no constatamos que Corea hubiera actuado de mala fe, o intentado desorientar o engañar a los Estados Unidos, como alega Corea en su carta de 13 de marzo de 2000. No profundizamos en las motivaciones del Gobierno de Corea. No constatamos que el Gobierno de Corea estuviera tratando de ocultar información a los Estados Unidos. Es perfectamente posible que se cometieran simples errores. Añadiremos una nota al párrafo 7.80 reiterando que no hemos llegado a la conclusión de que Corea actuó de mala fe. Haremos también algunas modificaciones de menor importancia en el texto de los párrafos 7.80 y 7.119, sin alterar el sentido de nuestras conclusiones.

6.4 En segundo lugar, nos preocupan los comentarios sustantivos formulados por Corea a este respecto. El núcleo del argumento de Corea en su carta introductoria es que la respuesta facilitada a los Estados Unidos en julio de 1991 fue redactada por el Ministerio de Comercio. Corea aduce que el Gobierno de Corea no es un ente monolítico, y que no debe presuponerse que el Ministerio de Comercio conocía las medidas adoptadas por el Ministerio de Transportes cuando respondió a las preguntas. En sus observaciones para el reexamen intermedio, Corea da la impresión de que la única prueba escrita y documentada de las negociaciones entre Corea y los Estados Unidos de que dispusimos[681] era responsabilidad de un solo individuo en un solo Ministerio sin conocimiento efectivo o indirecto del objeto de las preguntas formuladas por el Gobierno de los Estados Unidos al Gobierno de Corea. Esto es algo que no nos parece en absoluto convincente.

6.5 Observamos que ese argumento ya había sido formulado por Corea en el curso del procedimiento, y que lo tuvimos plenamente en cuenta al hacer nuestras Constataciones. Además, a

---

[680] Véanse, entre otros, los párrafos 7.76-7.81, 7.104-7.110 y 7.121-7.122, así como las referencias que contienen.

[681] En su carta de introducción de sus observaciones para el Reexamen Intermedio, Corea afirmó que había tomado una serie de medidas públicas por las que en ningún caso podía deducirse que se había desorientado a los Estados Unidos. Corea cita, entre otras cosas, "la preparación de comunicaciones a las Comunidades Europeas suficientemente claras para persuadir a las CE de que la entidad encargada de las contrataciones para el AII no estaba comprendida en la oferta de Corea". Además de reiterar que no hicimos ninguna constatación relativa a los motivos o intenciones de Corea, recordamos nuestra declaración, consignada en el párrafo 7.116 de las Constataciones, de que no se imputa a los Estados Unidos conocimiento de las comunicaciones bilaterales entre Corea y las Comunidades Europeas. Además, aunque observamos que de la respuesta de las CE a la comunicación de Corea de noviembre o diciembre de 1993 Corea deduce que esa comunicación era clara y convincente, nosotros nos abstendremos de aceptar ese criterio, porque Corea no fue capaz de facilitar el documento cuando se le pidió.

nuestro entender, Corea incurre en error al formularlo. Las Partes en el ACP no esperaban recibir respuestas incompletas o incluso inexactas de una parte del Gobierno de Corea que hablara sólo por sí misma. Las respuestas *debían* hacerse en nombre del Gobierno de Corea en su conjunto. De lo contrario, las negociaciones serían imposibles. El Gobierno de Corea escogió a la persona encargada de responder a las preguntas, y no puede eludir su responsabilidad por el resultado. El que un solicitante de adhesión al ACP encargara al Ministerio A que respondiera a las preguntas, cuando los proyectos y las facultades en materia de contratación eran realmente competencia del Ministerio B, mientras que el Ministerio A desconocía la verdadera situación cuando respondió a las preguntas, no puede ser una excusa justificable para proporcionar respuestas incompletas. A nuestro juicio, como observamos en las Constataciones, toda Parte o posible Parte en el ACP tiene el deber positivo de responder a todas esas preguntas plenamente y en nombre del Gobierno en su conjunto.[682] Apoyan esta conclusión principios bien establecidos de derecho internacional en materia de responsabilidad de los Estados. Las acciones, e incluso las omisiones, de los órganos del Estado que actúan en calidad de tales son atribuibles al Estado como tal y lo hacen responsable con arreglo al derecho internacional.[683]

6.6 Otra anomalía de la posición de Corea es que implica que se impute a otras partes en el ACP un conocimiento de la legislación coreana más profundo que el del propio Gobierno de Corea. Corea aduce que cabe imputar a los Estados Unidos conocimiento de su legislación, incluida la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, que entró en vigor el 31 de mayo de 1991, al menos un mes antes de la respuesta de Corea a las preguntas de los Estados Unidos.[684] Sin embargo, ahora Corea aduce enfáticamente que no debe imputarse ese mismo conocimiento a otro Ministerio del Gobierno de Corea. Esto es un doble criterio que claramente no podemos aceptar.

6.7 Por último, nos vemos obligados a poner de manifiesto nuestras dudas sobre la posición adoptada por Corea acerca de esta cuestión a los efectos de la presente diferencia. Corea afirma que el funcionario del Ministerio de Comercio que respondió a las preguntas simplemente desconocía las medidas relativas al proyecto AII en curso en el Ministerio de Transportes. Sin embargo, y aparte de que este funcionario supuestamente mal informado contestó a las preguntas de los Estados Unidos con 29 páginas de amplias respuestas, como indica Corea en sus observaciones para el Reexamen Intermedio de 13 de marzo de 2000, observamos que en la respuesta a la pregunta de que se trata se facilitaron algunos detalles específicos. Se afirmó, por ejemplo, que el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario estaba realizando actividades de construcción del aeropuerto. Aún más concretamente, en las respuestas se identificaba por su nombre a una empresa de los Estados Unidos que participaba en los proyectos de plan básico. No se comprende claramente cómo los funcionarios del Ministerio de Comercio que según Corea dice ahora desconocían las medidas del Ministerio de Transportes

---

[682] El Grupo Especial en ningún caso se ocupó de la atribución de la información a un funcionario u otro. Esto es una interpretación de Corea posteriormente invocada por los Estados Unidos en sus segundas observaciones para el Reexamen Intermedio. La posición del Grupo Especial es mucho más sencilla. En el contexto de una negociación, se considera que una comunicación del Gobierno de un Miembro se hace en nombre del Gobierno en su conjunto, y no puede posteriormente desaprobarse por constituir la actuación de un mero individuo o Ministerio.

[683] Véanse los proyectos de artículos sobre Responsabilidad de los Estados elaborados por la Comisión de Derecho Internacional, artículos 5 y 6 y Comentario, *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional* (1973), volumen II, página 173 y siguientes. Véase también el *Caso del Canal de Corfu*, 1949 ICJ Reports, página 23; *Personal Diplomático y Consular de los Estados Unidos en Teherán*, ICJ Reports 1980, páginas 30-31 y 33. Estos principios de atribución de las acciones de órganos del Estado son también aplicables a las comunicaciones de un órgano del Estado, especialmente en el contexto de las negociaciones de un acuerdo plurilateral como el ACP. De lo contrario, las Partes en el ACP no podrían confiar en sus recíprocas comunicaciones, lo que en definitiva desembocaría en la desintegración del sistema de tratados en su conjunto.

[684] Párrafos 3.1, 4.544.

estaban al tanto de esos detalles. Si una investigación de los motivos o la falta de motivos del Gobierno de Corea en relación con la respuesta facilitada a los Estados Unidos hubiera sido pertinente o hubiera tenido valor probatorio, habríamos analizado esta cuestión detalladamente. No lo hicimos y tampoco lo haremos ahora.

6.8 En relación con estas declaraciones, recordamos que ya afirmamos que nuestro análisis de esta cuestión no podía limitarse a las incidencias de 1991, y que nuestras Constataciones se apoyan en un examen ponderado de todos los elementos de hecho de la diferencia. Aparte de la adición a que se hace referencia en el párrafo 6.3 *supra*, declinamos hacer ninguno de los cambios solicitados por Corea en su carta al Grupo Especial.

6.9 Como se ha observado, Corea hizo algunos comentarios técnicos específicos sobre el informe provisional. Hemos introducido las correcciones y los cambios técnicos solicitados en los párrafos 7.28, 7.33, 7.45, 7.66 (nota 726), 7.110, 7.115, 7.120 y 7.125 (nota 768).

6.10 Con respecto al párrafo 7.55, Corea afirma que entiende que la prueba del "control" contenida en el ACP de la Ronda de Tokyo se eliminó durante la Ronda Uruguay, y que fueron los Estados Unidos quienes adujeron que los nuevos anexos del ACP hacían redundante dicha prueba. Sin embargo, Corea hizo la siguiente declaración en su segunda comunicación al Grupo Especial:

> Si la prueba del "control" propugnada por los Estados Unidos prevaleciera, el Anexo 3 resultaría en esos casos redundante; las entidades enumeradas en el Anexo 3 están sujetas a un grado de control por parte de las entidades del Anexo 1 que las incluiría, si se aplicara el criterio de los Estados Unidos, en entidades comprendidas en virtud del Anexo 1.[685]

Esta declaración implica que el Grupo Especial atribuyó el argumento a Corea. Observamos, no obstante, que se hizo en el contexto de un argumento más amplio formulado para refutar la posición de los Estados Unidos. Por consiguiente, aclararemos el texto en el párrafo 7.55.

6.11 En lo tocante al párrafo 7.125, Corea nos pide que añadamos una referencia adicional a la referencia entre paréntesis para poner de relieve que el Gobierno y la industria de los Estados Unidos eran conscientes del papel del KAA en las contrataciones para el AII. Corea aduce que hicimos esa referencia en el párrafo 7.115. Observamos que en la frase anterior (por medio de la nota 767) ya se hace una remisión a los párrafos 7.104-7.116. Por lo demás, el uso de las palabras "habida cuenta" indica que la frase entre paréntesis es ilustrativa y no tiene carácter exhaustivo. Por consiguiente, no nos parece necesario ampliar la frase que figura entre paréntesis.

6.12 En relación con la sección relativa a los elementos de hecho del Informe, los Estados Unidos solicitan que el párrafo 2.64 se aclare para eliminar toda posible sugerencia de que alguna versión de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* designara al KAA o a sus sucesores como operadores del proyecto AII. Es cierto que las designaciones específicas se hicieron en otras leyes, por lo que modificaremos a esos efectos el párrafo 2.64.

6.13 En lo tocante al párrafo 2.87, los Estados Unidos opinan que sería adecuado hacer referencia al texto de la versión original de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* al examinar la

[685] Segunda comunicación escrita de Corea, párrafo 159.

constitución del KAA.[686] Hemos introducido un cambio para aclarar que la disposición citada procede de la versión de 1994 de la Ley.

6.14 Con respecto a los párrafos 2.95 y 2.113, los Estados Unidos se oponen a que en esa sección se incluya una declaración en el sentido de que los empleados y directores del KAA y el KOACA no son empleados del Gobierno. Los Estados Unidos estiman que esto es una afirmación de Corea que no se ha fundamentado. Aparte de que no tenemos razón alguna para poner en duda esa afirmación, observamos también que, por ejemplo, el Artículo 30 de la *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* establece que los empleados del KAA serán considerados empleados gubernamentales en casos limitados específicos relacionados con determinados actos criminales. Esto implica claramente que a los demás efectos no son considerados empleados gubernamentales. Observamos, además, que en las notas de los párrafos 2.95 y 2.113 se indica claramente que esos párrafos se basan en las comunicaciones de Corea. Por consiguiente, nos parece adecuado mantener esos párrafos como parte de la sección relativa a los elementos de hecho del informe del Grupo Especial, así como en las partes pertinentes de las Constataciones.

6.15 En lo tocante a la sección donde se exponen los Argumentos de las Partes, los Estados Unidos afirman que en ella se resumen en forma incompleta dichos argumentos. Disentimos. Todos los argumentos y refutaciones se reflejan plenamente en el informe prácticamente en su forma original.[687] También ordenamos los argumentos de las partes bajo encabezamientos y en una secuencia que permitía abordarlos en la forma más lógica y coherente. Al hacerlo, el Grupo Especial hizo todo lo posible para garantizar que se preservara el contexto en el que se formularon los argumentos y refutaciones de las Partes. Asimismo, el Grupo Especial trató de evitar una duplicación innecesaria de los argumentos. Como las Partes repitieron a menudo sus argumentos en sus comunicaciones, a veces literalmente, estimamos suficiente integrarlos en la sección o secciones más pertinentes e incluir referencias a ellos en otras secciones cuando fuera necesario. Este criterio se adoptó, por ejemplo, en relación con las adiciones a los párrafos 4.232 y 4.239 propuestas por los Estados Unidos. En resumen, a nuestro entender, la parte expositiva del Informe contiene una exposición justa y exacta de los argumentos de las Partes, y no estamos de acuerdo con la afirmación de los Estados Unidos de que la parte expositiva del Informe está sesgada.

6.16 Los Estados Unidos observaron también que en esa sección del informe se separan los argumentos textuales de las pruebas de apoyo, lo cual, según los Estados Unidos, aparta a esas pruebas de su contexto y modifica su orden lógico. Tampoco compartimos este argumento. Los Estados Unidos adujeron, a juicio del Grupo Especial acertadamente, que los artículos 31 y 32 de la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* eran aplicables al presente asunto. Con arreglo a esos artículos, para determinar el sentido del Apéndice de Corea es preciso tener primero en cuenta los argumentos basados en el texto. Sólo es preciso acudir a las pruebas de apoyo, como los trabajos preparatorios y las circunstancias de la conclusión del ACP, cuando una interpretación textual arroje un sentido ambiguo u oscuro o conduzca a un resultado manifiestamente absurdo. También puede acudirse a ese material para confirmar el sentido corriente del texto. En consecuencia, el Grupo Especial estima que es adecuado separar los argumentos textuales de las pruebas de apoyo no basadas

[686] Observamos que los Estados Unidos nos remitieron al documento probatorio US-20 en lo tocante a la versión de 1979 de la Ley, pero que dicha versión no parece figurar en ese documento probatorio ni en ningún otro.

[687] En la presente diferencia, los Estados Unidos recomendaron al Grupo Especial que renunciara a la parte expositiva tradicional y adjuntara al Informe las comunicaciones de las partes. Indicamos que estábamos dispuestos a adoptar ese criterio siempre que Corea estuviera de acuerdo. Lo cierto es que Corea no estuvo de acuerdo, por lo que hemos procurado presentar un amplio resumen de los argumentos de las partes. De ello se sigue que no hemos insertado los argumentos literalmente y en la forma exacta en que se presentaron.

en el texto. A modo de ejemplo, observamos que ese criterio se adoptó en relación con la adición al párrafo 4.58 propuesta por los Estados Unidos. Observamos, por último, que hemos introducido las enmiendas solicitadas por los Estados Unidos en relación con el párrafo 4.45, pero no las pedidas en relación con el párrafo 4.434, porque la enmienda propuesta ya está incluida en el párrafo siguiente.

6.17 En lo tocante al párrafo 7.17, los Estados Unidos solicitan que se introduzca una enmienda en la que se observe que el control no era sino un aspecto de la prueba que proponían. Reconocemos que los Estados Unidos se refirieron a algo más que el mero "control", y lo cierto es que a lo largo de las Constataciones hemos aplicado un criterio muy amplio en nuestro análisis, como afirmamos expresamente en el párrafo 7.57, que después desarrollamos plenamente en las subsecciones siguientes a dicho párrafo. En el párrafo 7.17 nos centramos en la cuestión del control, que fue el elemento en el que mayor hincapié hicieron los Estados Unidos. Después procedemos a realizar un examen más amplio. Estimamos, por consiguiente, que el párrafo 7.17 es adecuado en su contexto, y declinamos modificarlo.

6.18 Con respecto al párrafo 7.18, los Estados Unidos solicitan que eliminemos la parte de la primera frase relativa a la transferencia de facultades al KAA, porque no están de acuerdo en que esa transferencia tuviera lugar. Convenimos en que la frase debe enmendarse para eliminar toda sugerencia de que los Estados Unidos estaban de acuerdo con esa interpretación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Los Estados Unidos pidieron también que se hicieran varias adiciones a sus argumentos. Ampliaremos la referencia a la posición de los Estados Unidos, pero recordamos que la explicación de su posición figura en todos sus aspectos en sus comunicaciones, que se reflejan en la parte expositiva del presente informe. Las Constataciones no son el lugar adecuado para reintroducir esos argumentos en forma muy detallada.

6.19 Los Estados Unidos solicitan que modifiquemos el párrafo 7.29 para reflejar que el MOCT ha estado directamente a cargo del proyecto. Si con ello los Estados Unidos quieren decir que el MOCT estuvo directamente a cargo a lo largo de todo el período pertinente, evidentemente no estamos de acuerdo y declinamos introducir el cambio solicitado. Sin embargo, enmendaremos el párrafo para reflejar que el KAA, el KOACA y la IIAC han estado a cargo del proyecto AII tras la promulgación de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*

6.20 Con respecto al párrafo 7.47, los Estados Unidos nos piden que incluyamos varias otras oficinas que no figuran en la lista contenida en la parte de la *Explicación Suplementaria* citada en el párrafo 7.46. Sin embargo, nuestra observación en el párrafo 7.47 se limita a la cuestión de las oficinas y dependencias de aviación. Esto era significativo, habida cuenta de que el KAA estaba a cargo de 10 aeropuertos regionales. Un elemento tan significativo de la oferta de Corea sin duda habría figurado en la *Explicación Suplementaria*. Observamos, además, que no se han presentado pruebas de que alguna parte en las negociaciones estimara que los 10 aeropuertos regionales administrados por el KAA estuvieran incluidos en la oferta de Corea. Las pruebas apuntaban a lo contrario. Modificaremos el párrafo 7.47 para aclarar este punto. También añadiremos una nota a esos efectos en el párrafo 7.61.

6.21 Los Estados Unidos solicitan que modifiquemos el párrafo 7.50 para reflejar que sus argumentos no se limitaban al "control". Como se observa más arriba, tratamos las cuestiones más amplias en otras partes, y por ello declinamos efectuar el cambio solicitado por los Estados Unidos.

6.22 Con respecto al párrafo 7.53, los Estados Unidos solicitan que eliminemos toda referencia a la condición laboral de los empleados del KAA, el KOACA y la IIAC. Lo expuesto en ese párrafo refleja nuestras conclusiones al respecto, por lo que declinamos efectuar el cambio solicitado.

6.23 En relación con los párrafos 7.60 y 7.61, los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial ha hecho caso omiso de pruebas presentadas por los Estados Unidos. Esta afirmación de los Estados

Unidos es, desde luego, incorrecta. Consideramos en todos sus aspectos todas las pruebas presentadas por las partes. Cuando en las Constataciones exponemos nuestras conclusiones, resumimos las pruebas que nos parecieron más convincentes sin repetir cada vez todos los argumentos en contrario formulados por la parte que disiente de la conclusión. Hacer otra cosa haría opacas e ilegibles las Constataciones. Concretamente, en lo tocante al párrafo 7.60, los Estados Unidos aducen que las normas complementarias del KAA se aplican cuando han sido aprobadas por el MOCT, y que también la designación de los principales directivos está sujeta a dicha aprobación. Tuvimos en cuenta esas cuestiones y estimamos que constituían parte de las funciones de supervisión del MOCT.

6.24 Los Estados Unidos reiteran asimismo sus argumentos sobre si es adecuado considerar a los empleados del KAA como empleados del Gobierno. Ya hemos expuesto nuestra posición al respecto en otra parte. Además, los Estados Unidos aducen implícitamente que la financiación no gubernamental es mínima. En algunos años efectivamente lo ha sido. Sin embargo, el KAA y sus sucesores han suministrado otros fondos. La referencia en la nota 720 a ese respecto era inexacta y la hemos corregido como correspondía.

6.25 En relación con el párrafo 7.61, los Estados Unidos ponen nuevamente de relieve elementos de lo que en su opinión constituye "control" del KAA por parte del MOCT. Con respecto a esas cuestiones, al igual que con respecto a otras, tuvimos en cuenta los diversos aspectos del control o la autoridad del MOCT sobre el KAA y sus sucesores. No sugerimos que la evaluación de esos datos fue sencilla. Ponderamos esos y otros hechos y, equilibrándolos, hicimos nuestra evaluación, como se expone en las Constataciones. Hemos introducido una aclaración de menor entidad en el texto del párrafo 7.61, pero por lo demás declinamos realizar los cambios solicitados a estos efectos por los Estados Unidos.

6.26 Con respecto al párrafo 7.63, los Estados Unidos aducen que "no es exacto afirmar que los Estados Unidos sólo invocan "reiteradamente" la *Ley de Aviación* de Corea". No dijimos que los Estados Unidos invocaran "sólo" la *Ley de Aviación.* Si lo hubiéramos hecho, no habríamos usado la expresión "reiteradamente", sino "exclusivamente" o un sinónimo de esta última. Nuestra aseveración consignada en el párrafo 7.63 es exacta y declinamos modificarla.

6.27 Modificaremos la nota 724 en el párrafo 7.62, como solicitan los Estados Unidos, para reflejar que Corea planteó la cuestión de la aplicabilidad del párrafo 3 del Artículo I del ACP.

6.28 Con respecto al párrafo 7.66, los Estados Unidos aducen que el Grupo Especial no analiza las demás remisiones entre la *Ley de Aviación* y la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* Dedicamos bastante tiempo a examinar la cuestión de las remisiones, y analizamos con gran detalle la que a nuestro juicio tenía especial importancia a la luz de los argumentos de los Estados Unidos. Enmendaremos el párrafo para observar que hemos tenido en cuenta las diversas remisiones antes de llegar a nuestras conclusiones.

6.29 Los Estados Unidos solicitan que el párrafo 7.67 se enmiende para reflejar que la *Ley del Aeropuerto de Seúl* no regula la relación entre el KAA y el MOCT, sino la relación entre el MOCT y varias otras entidades estatales, locales o designadas. El KAA y sus sucesores fueron designados posteriormente como entidades encargadas del proyecto, y, por tanto, la Ley regula su relación, aunque pueda regular también otras. Declinamos efectuar el cambio solicitado por los Estados Unidos.

6.30 Con respecto a los párrafos 7.67 y 7.68, los Estados Unidos solicitan que el Grupo Especial exponga de forma distinta otras pruebas de que a juicio de los Estados Unidos la relación entre el MOCT y el KAA es algo más que una relación de supervisión. Como se indica más arriba, hemos tenido plenamente en cuenta las referencias citadas por los Estados Unidos y en última instancia no

las hemos encontrado convincentes. Declinamos realizar los cambios en esos párrafos solicitados por los Estados Unidos.

6.31 Los Estados Unidos solicitan que se introduzcan varios cambios en el párrafo 7.69. Convenimos en que la referencia a las solicitudes de ofertas en la segunda frase era algo más que una simple mención. Modificaremos la frase en la forma correspondiente. Los Estados Unidos solicitan que cambiemos en la tercera frase la referencia a la proporción entre empleados del KAA y el MOCT en lugar de entre la IIAC y el MOCT. Estimamos que la referencia a la situación actual es pertinente y declinamos modificarla. Pedimos información sobre el número de empleados de la IIAC, pero no pedimos información concreta sobre el número de empleados del KAA en 1991. Esto es así porque el KAA era una entidad fundada más de 12 años antes, con competencia para más de 10 aeropuertos regionales. Como tal, habría sido imposible separar a los empleados dedicados al proyecto AII de los encargados de otras actividades del KAA. Nos parece asimismo improbable, dadas sus otras facultades, que el KAA fuera una cáscara vacía. Los Estados Unidos se oponen a nuestra utilización de la expresión "cáscara vacía" por entender que deforma sus argumentos relativos a los "juegos de conchas" de Corea. La referencia a una cáscara vacía fue nuestra, y no guarda relación con la posición de los Estados Unidos, centrada en otra cuestión. Sólo haremos el cambio solicitado en la primera frase del párrafo 7.69.

6.32 Los Estados Unidos objetan a nuestra referencia a otros documentos de licitación, en la nota 732 del párrafo 7.69, en el sentido de que no guardaban relación con el MOCT. Los Estados Unidos aducen que los documentos de licitación no tienen por objeto mostrar esa relación. Sin embargo, eso es precisamente lo que los Estados Unidos deseaban establecer mediante los documentos de licitación que indicaban la existencia de un papel para el MOCT o la Oficina de Compras. Nos limitábamos a observar que en la inmensa mayoría de los documentos de licitación presentados como prueba no se hacía indicación alguna al papel del MOCT o la Oficina de Compras. Declinamos efectuar el cambio solicitado.

6.33 Con respecto al párrafo 7.70, los Estados Unidos recuerdan al Grupo Especial las referencias en el sitio Web del MOCT al papel del NADG en el proyecto AII, y aducen que de ellas se deduce algo más que una mera supervisión por parte del MOCT. Hemos reconocido esa prueba en otro lugar y la hemos tenido plenamente en cuenta. Reiteramos que no sólo no es obligatorio, sino que sería contraproducente, reproducir todas las pruebas en cada sección de las Constataciones.

6.34 Con respecto al párrafo 7.106, los Estados Unidos aducen que no se ha establecido que la fecha de la respuesta de Corea fuera el 1° de julio de 1991, y que esto es simplemente algo que Corea ha afirmado. No se ha establecido la pertinencia de la posición de los Estados Unidos. A la luz de nuestro amplio examen de la respuesta de Corea y de nuestras opiniones sobre su falta de idoneidad, no creemos que el hecho de que la fecha efectiva fuera una o dos semanas posterior cambiaría nuestras conclusiones. No nos parece, por tanto, necesario modificar nuestra referencia.

6.35 Con respecto al párrafo 7.115, los Estados Unidos ponen de manifiesto su firme objeción a la alegación de Corea de que el Gobierno de los Estados Unidos sabía que el KAA estaba a cargo del proyecto AII. Sin embargo, la afirmación a la que se oponen los Estados Unidos es un elemento de una lista de factores que hemos tenido en cuenta como pruebas del amplio conocimiento de que el KAA estaba a cargo del proyecto AII, referencia por lo demás matizada por la observación de que se basaba en pruebas presentadas por Corea. Hemos enmendado los párrafos 7.115 y 7.119 para aclarar esta cuestión.

6.36 Los Estados Unidos alegan asimismo que los únicos funcionarios jurídicamente competentes por lo que respecta al conocimiento de los factores pertinentes son los que en una entidad gubernamental específica están en posición de decidir si debe aceptarse el resultado negociado. Los

Estados Unidos no han fundamentado jurídicamente tan contundente afirmación.[688] Aunque la observación de los Estados Unidos se refería a la cuestión de la notificación efectiva, es difícil ver en qué forma podría ser jurídicamente pertinente en un caso en el que el conocimiento indirecto se considera suficiente.

6.37 Con respecto al párrafo 7.125, los Estados Unidos solicitan que maticemos nuestra afirmación observando que al menos un mes del período de cuatro meses era para verificación. Convenimos en que esto es más exacto, e introduciremos la modificación solicitada.

6.38 Hemos corregido errores gramaticales y tipográficos en los párrafos 7.4, 7.34, 7.46, 7.48, 7.61, 7.93 (nota 751) y 7.100 de la versión inglesa, e introducido una aclaración de menor importancia en el párrafo 7.48.

VII. CONSTATACIONES

A. ALEGACIONES DE LAS PARTES

7.1. Los Estados Unidos solicitaron al Grupo Especial que hiciera las siguientes constataciones[689]:

> Que el Ministerio de Construcción y Transportes ("MOCT") (incluido el Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario ("NADG") dependiente del MOCT), el Organismo de Aeropuertos de Corea ("KAA"), el Organismo de Construcción de Aeropuertos de Corea ("KOACA") y la Corporación del Aeropuerto Internacional de Inchon ("IIAC"), todos los cuales son o han sido en el pasado entidades del Gobierno de Corea encargadas de celebrar contratos para el proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon ("AII"), están incluidos en el Apéndice I de Corea del Acuerdo sobre Contratación Pública ("ACP") de la OMC y:
>
> a) Que al imponer plazos para la recepción de ofertas inferiores a los 40 días requeridos por el ACP, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo XI y el apartado a) del párrafo 2 del artículo XI del ACP.
>
> b) Que al imponer requisitos de calificación con arreglo a los cuales un proveedor extranjero interesado debe ser titular de una licencia que a su vez le exige que construya o adquiera instalaciones manufactureras en Corea para poder participar en las licitaciones como contratista principal, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo III, la primera frase del artículo VIII y el apartado b) del artículo VIII del ACP.
>
> c) Que al imponer requisitos relativos a los socios nacionales que obligan a las empresas extranjeras a asociarse con empresas locales coreanas o a actuar como subcontratistas de éstas para poder participar en los procedimientos de licitación, Corea infringe el apartado a) del párrafo 1 del artículo III, la primera frase del artículo VIII y el apartado b) del párrafo VIII del ACP.
>
> d) Que al no establecer procedimientos nacionales eficaces que permitan a los proveedores extranjeros impugnar presuntas infracciones del ACP en el

[688] De hecho, lo cierto parece ser lo contrario. Véase nuestro examen de esta cuestión en el párrafo 6.5 *supra* y las correspondientes notas.

[689] Párrafo 3.1.

> contexto de contrataciones relacionadas con el proyecto del Aeropuerto Internacional de Inchon, Corea infringe el artículo XX del ACP.

7.2. Los Estados Unidos pidieron asimismo al Grupo Especial que hiciera la siguiente constatación[690]:

> Que incluso si el Grupo Especial determinara que las medidas arriba citadas no infringen el ACP, dichas medidas en cualquier caso anulan o menoscaban beneficios para los Estados Unidos dimanantes del ACP de conformidad con el párrafo 2 del artículo XXII de dicho Acuerdo.

7.3 Corea solicitó al Grupo Especial que rechazara las alegaciones de los Estados Unidos basándose en la siguiente constatación[691]:

> Que las entidades encargadas de las contrataciones para el Aeropuerto Internacional de Inchon no son entidades incluidas en el ámbito del Apéndice I del ACP de Corea.

B. COBERTURA ACP DEL PROYECTO INTERNACIONAL DE INCHON

1. Aspectos Generales

7.4 Como se expone más arriba, los Estados Unidos alegan que las prácticas en materia de contratación para el AII no son compatibles con las disposiciones del ACP. Concretamente, los Estados Unidos aducen que los plazos para la presentación de ofertas han sido insuficientes, que se han establecido prescripciones en materia de calificación y socios nacionales inadecuadas, y que no existen procedimientos eficaces de impugnación. Corea no ha respondido a esas alegaciones, y ha aducido que las entidades encargadas de las contrataciones para el AII no están incluidas en los compromisos ACP contenidos en el Apéndice I del ACP de Corea. Por consiguiente, Corea no está obligada a realizar las adquisiciones para el AII en forma compatible con las disposiciones del ACP.

7.5 En consecuencia, lo primero que debemos determinar es si las contrataciones para el AII están incluidas en los compromisos ACP de Corea. Desde la oferta final de concesiones de Corea, presentada el 14 de diciembre de 1993, y el acuerdo de los Miembros sobre el ACP de la OMC y la adhesión de Corea a dicho Acuerdo el 15 de abril de 1994[692], las contrataciones para el AII han estado a cargo de tres entidades: El KAA, el KOACA y la IIAC. Las partes están de acuerdo en que esas tres entidades ocupan situaciones similares, por lo que la transferencia de facultades entre ellas es en buena medida irrelevante para nuestro análisis. Ambas partes convienen en que Corea nunca ha aplicado los procedimientos establecidos en el párrafo 6 del artículo XXIV del ACP para modificar sus Apéndices en lo tocante a la construcción de aeropuertos. En consecuencia, lo que ha de determinarse es si el KAA era una entidad abarcada[693] en el momento en que Corea concluyó sus negociaciones de adhesión. No obstante, examinaremos también las actividades del KOACA y la IIAC, en la medida necesaria, así como la relación entre el MOCT y la Oficina de Compras, por un lado, y las tres entidades, por otro, para determinar si tienen alguna repercusión en nuestro análisis.

---

[690] Párrafo 3.2.

[691] Párrafo 3.3.

[692] La fecha efectiva de la adhesión de Corea fue el 1º de enero de 1997.

[693] Observamos que el ACP no utiliza la expresión "entidad abarcada" como tal, sino que hace referencia a las "entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo". Ambas partes utilizaron la expresión "entidad abarcada" como abreviatura de esa expresión, y nosotros también continuaremos haciéndolo.

7.6. El artículo I del ACP establece lo siguiente:

> "El presente Acuerdo es aplicable a todas las leyes, reglamentos, procedimientos o prácticas relativos a los contratos que celebren las entidades sujetas al cumplimiento del presente Acuerdo que se detallan en el Apéndice I."

En una nota del artículo 1 se establece además que el Apéndice 1 se divide en cinco anexos que engloban distintos tipos de entidades contratantes. A nuestros efectos, los anexos más pertinentes son: el Anexo 1, donde figuran las entidades de los gobiernos centrales; el Anexo 2, donde figuran las entidades de los gobiernos subcentrales; y el Anexo 3, donde figuran las demás entidades que se rigen en sus contratos por las disposiciones del ACP. Por lo general hay distintos valores de umbral para los contratos en cada Anexo.

7.7 Se plantea el problema de la interpretación de esos anexos en caso de desacuerdo. En una diferencia reciente, el Órgano de Apelación abordó la cuestión de la interpretación de las Listas con arreglo al artículo II del GATT. En particular, el Órgano de Apelación examinó si era preciso aplicar a la interpretación de los términos contenidos en la lista arancelaria de un Miembro las reglas normales de interpretación de los tratados contenidas en la *Convención de Viena*, y en su caso cuál era la forma de aplicarlas. En esa diferencia, *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado equipo informático*, WT/DS62, WT/DS67, WT/DS68 ("*Comunidades Europeas - Equipo informático*"), la cuestión se centraba en el trato aduanero adecuado de determinados productos eléctricos como los equipos para redes locales ("LAN"). Los Estados Unidos alegaban que las Comunidades Europeas debían haber tratado esos productos en sus Listas como máquinas automáticas para tratamiento de información. Algunos Estados miembros de las CE trataban los equipos LAN como equipos de telecomunicaciones. El Grupo Especial resolvió en favor de los Estados Unidos, basándose entre otras cosas en que éstos tenían expectativas legítimas sobre la forma en que se tratarían los productos.

7.8 El Órgano de Apelación revocó la constatación del Grupo Especial. A juicio del Órgano de Apelación, el Grupo Especial había incurrido en error al basar sus constataciones en las expectativas unilaterales y subjetivas de la parte exportadora. En lugar de ello, el Órgano de Apelación opinó que:

> "Las concesiones arancelarias consignadas en la Lista de un Miembro -cuya interpretación es lo que está en cuestión en este caso- son recíprocas y se derivan de una negociación mutuamente ventajosa entre los Miembros importadores y exportadores. En virtud del párrafo 7 del artículo II del GATT de 1994, las Listas forman parte integrante del GATT de 1994. Por consiguiente, las concesiones previstas en esa Lista son parte de los términos del tratado. Así pues, las únicas reglas que pueden aplicarse para interpretar el sentido de una concesión son las reglas generales de interpretación establecidas en la *Convención de Viena*."[694]

7.9 A semejanza del párrafo 7 del artículo II del GATT, donde se estipula que las Listas arancelarias forman parte "integrante" del Acuerdo, el párrafo 12 del artículo XXIV del ACP establece que: "las Notas, Apéndices y Anexos del presente Acuerdo constituyen parte integrante del mismo". De ello se sigue que debemos tratar las listas adjuntas al ACP como parte del texto del tratado. Por tanto, para interpretar los Anexos del ACP de Corea recurriremos a las reglas

---

[694] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Comunidades Europeas - Clasificación aduanera de determinado producto informático*, WT/DS62, WT/DS67, WT/DS68, adoptado el 22 de junio de 1998, párrafo 84. Véase también el Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y a las exportaciones de productos lácteos*, WT/DS103 y WT/DS113, adoptado el 27 de octubre de 1999, párrafo 131.

consuetudinarias de interpretación del derecho internacional público consagradas en la *Convención de Viena*.

7.10 El artículo 31 de la *Convención de Viena* reza así:

> "1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin.
>
> 2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:
>
> a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;
>
> b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado.
>
> 3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:
>
> a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o de la aplicación de sus disposiciones;
>
> b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado;
>
> c) toda norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes.
>
> 4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes."

7.11 El artículo 32 de la *Convención de Viena* ofrece orientación sobre los medios de interpretación complementarios. Reza así:

> "Se podrá acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:
>
> a) deje ambiguo u obscuro el sentido; o
>
> b) conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable."

7.12 Por tanto, la primera fase de nuestro análisis consistirá en examinar el Apéndice de Corea para determinar si con arreglo al sentido corriente de sus términos la entidad encargada de la celebración de contratos para el AII está sujeta al cumplimiento del ACP. Para ello será preciso examinar todos los anexos y notas pertinentes.

7.13 Si el sentido es ambiguo u obscuro, o conduciría a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable, podrá acudirse, de conformidad con el artículo 32, a los trabajos preparatorios y las

circunstancias de celebración del tratado. Ese recurso podría incluir una referencia a cuestiones como las preguntas formuladas a Corea por miembros del ACP durante el proceso de adhesión y las subsiguientes respuestas de Corea. También es adecuado acudir a los antecedentes de negociación para confirmar el modo en que el Grupo Especial entiende el sentido corriente de los términos del tratado.

2. Entidades abarcadas en virtud del Anexo 1 de Corea

a) Argumentos de los partes

7.14 En el Anexo 1 del Apéndice I de Corea se enumeran, entre otros, el MOCT[695] y la Oficina de Compras. La Oficina de Compras está comprendida por lo que respecta a las adquisiciones realizadas para entidades incluidas en el Anexo 1. Un elemento importante para determinar la cobertura del Anexo 1 es la Nota 1 a dicho Anexo. Reza así:

> "*The above central government entities include their subordinate linear organizations, special local administrative organs, and attached organs as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea.* (Se entiende que las entidades del Gobierno central antes citadas incluyen sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea)."

7.15 Los Estados Unidos aducen que debe interpretarse que la expresión "entidades del Gobierno central" en el Anexo 1 incluye las oficinas locales y las organizaciones subsidiarias. Según los Estados Unidos, con arreglo a una interpretación de esa expresión basada en el tratado deberán incluirse las subdivisiones de las entidades enumeradas, subdivisiones que podrían incluir las oficinas locales y las organizaciones subsidiarias u otras entidades de esa naturaleza. Los Estados Unidos aducen que esa interpretación es plenamente coherente con la Nota 1, porque en la Nota se establece que las entidades del Anexo 1 "incluyen" algunas otras organizaciones. "Incluyen" es un término que amplía, no un término limitativo. Por tanto, las organizaciones descritas en la Nota 1 deben añadirse a las entidades del Gobierno central en sí mismas. Esas otras organizaciones incluyen las sucursales y las organizaciones subsidiarias.

7.16 Los Estados Unidos aducen que el NADG es parte del MOCT, o al menos una sucursal u organización subsidiaria del MOCT.[696] Los Estados Unidos aducen además que aunque el NADG no figura expresamente en el Apéndice de Corea, está sujeto al cumplimiento del ACP en virtud de la inclusión del MOCT. Los Estados Unidos aducen que el NADG es la organización encargada de la construcción del AII y que, por consiguiente, el AII es un proyecto de una entidad abarcada. Alternativamente, los Estados Unidos aducen que el KAA y sus sucesores son sucursales u organizaciones subsidiarias del MOCT, por lo que con arreglo a esa interpretación el proyecto AII también estaría comprendido.

7.17 Los Estados Unidos instan al Grupo Especial a que analice cuidadosamente el elemento del "control" sobre las organizaciones de que se trata, particularmente en relación con el proyecto específico objeto de la diferencia, y aducen que habida cuenta del grado de control que el MOCT

---

[695] El MOCT se creó en diciembre de 1994, como consecuencia de la fusión de los Ministerios de Construcción y de Transportes. Para mayor simplicidad, normalmente nos referiremos a la entidad abarcada denominándola MOCT, aunque ello puede resultar anacrónico en algunos casos.

[696] Véanse los párrafos 4.13, 4.15 y 4.436.

ejerce sobre el KAA y sus sucesores, los contratos celebrados por esas entidades son en realidad contratos celebrados por el MOCT. Los Estados Unidos aducen que, en consecuencia, las prescripciones del ACP son aplicables a esos contratos.

7.18 Como prueba, los Estados Unidos hacen referencia a la *Ley de Fomento de la Construcción de un Nuevo Aeropuerto para el Área metropolitana de Seúl* ("*Ley del Aeropuerto de Seúl*"). En el párrafo 1 del artículo 4 de esa Ley se estipula, entre otras cosas, que el MOCT establecerá un "plan maestro" para el proyecto AII. El plan debe incluir la dirección general de la construcción, un esquema del plan de construcción, el período de construcción, un plan de financiación y otras cuestiones que se estimen necesarias. Los Estados Unidos hacen también referencia al párrafo 1 del artículo 7, que requiere la aprobación por el MOCT del "plan de ejecución" del operador, y al artículo 12, que obliga al operador del proyecto a presentar informes al MOCT. El artículo 13 permite al MOCT cancelar el permiso de operación o suspender o alterar los trabajos. El artículo 14 obliga al operador del proyecto a permitir la inspección por el MOCT de su oficina y lugar de trabajo y de otros lugares relacionados con el proyecto de desarrollo del nuevo aeropuerto.

7.19 Los Estados Unidos aducen asimismo que la disposición reguladora de la construcción de aeropuertos es la *Ley de Aviación* de Corea. Con arreglo al artículo 95 de la *Ley de Aviación*, el KAA habría sido un "operador de proyectos". Los Estados Unidos hacen seguidamente referencia a las numerosas disposiciones de la *Ley de Aviación* que requieren que el operador del proyecto trabaje bajo la supervisión del MOCT. Los Estados Unidos hacen también referencia a la obligación del operador del proyecto de informar al MOCT con arreglo a lo establecido por la *Ley del Aeropuerto de Seúl.*

7.20 Los Estados Unidos observan también que la Nota General 1 del Apéndice de Corea dice así:

> "Corea no hará extensivas las ventajas del presente Acuerdo sobre Contratación Pública
>
> a) en lo que respecta a la adjudicación de contratos para la Administración Nacional de Ferrocarriles,
>
> b) en lo que respecta a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1,
>
> c) en lo que respecta a las adquisiciones destinadas al transporte urbano (incluidas las líneas de metro) por las entidades incluidas en los Anexos 1 y 2
>
> a los proveedores de bienes y servicios de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, Austria, Noruega, Suecia, Finlandia y Suiza, mientras Corea no acepte que esos países conceden un acceso comparable y efectivo a las empresas coreanas en sus mercados correspondientes."

7.21 Los Estados Unidos aducen que la referencia a "las adquisiciones para aeropuertos" en el párrafo b) de la Nota General confirman que de hecho existen entidades incluidas en el Anexo 1 del Apéndice de Corea que están encargadas de las adquisiciones para aeropuertos. Los Estados Unidos aducen asimismo que al ser el MOCT, el NADG, el KAA, el KOACA y la IIAC las únicas entidades que Corea sostiene están a cargo de las adquisiciones para aeropuertos, esas son las entidades que deben quedar comprendidas en virtud del Anexo 1 para todos los países no mencionados en la Nota General.

7.22 Los Estados Unidos hacen mención del sitio Web del MOCT, donde el NADG figura como entidad encargada de la construcción del AII, así como de otros informes de prensa y de grupos

comerciales que también hacen referencia a las facultades del MOCT o el NADG para la ejecución del proyecto AII. Según los Estados Unidos, todos esos factores demuestran que el MOCT controlaba al KAA y a sus sucesores, o que al menos controlaba el proyecto AII.

7.23 Corea responde que no hay en el texto fundamento alguno para los argumentos de los Estados Unidos sobre las sucursales y las organizaciones subsidiarias. Según Corea, la Nota 1 al Anexo 1 define el alcance de la cobertura de las entidades del Gobierno central en virtud de dicho Anexo. Corea aduce que ésta es la interpretación más razonable de la frase "*as prescribed in the Government Organization Act*" ("según establece la *Ley de Organización de la Administración*") en la Nota 1. En cualquier caso, Corea no está de acuerdo en que pueda caracterizarse al KAA o a sus sucesores como sucursales u organizaciones subsidiarias del MOCT. Corea niega que en el ACP de la OMC exista una prueba del "control", pero en cualquier caso aduce que el KAA era independiente tanto en términos generales como en lo tocante al proyecto AII. Esto es así porque, entre otras cosas, el KAA se estableció *de jure* como entidad jurídica independiente; elaboró y adoptó sus propias normas complementarias; tenía sus propios administradores y empleados, que no eran empleados del Gobierno; elaboró y adoptó su propio reglamento, distinto de los reglamentos gubernamentales de aplicación general; publicó anuncios de licitaciones y solicitudes de propuestas por su propia iniciativa; celebró contratos con los adjudicatarios en su propio nombre; y financió partes del AII con su propio patrimonio.

7.24 Corea indica que el párrafo 1, del artículo 94 de la *Ley de Aviación* estipula que dicha ley es la disposición reguladora, salvo que "se establezca por ley otra cosa". Según Corea, en el presente asunto, la *Ley del Aeropuerto de Seúl* "estableció otra cosa". Por consiguiente, la *Ley del Aeropuerto de Seúl* era la disposición reguladora, y autorizaba expresamente a una entidad distinta del MOCT a hacerse cargo de la ejecución del proyecto AII. Corea reconoce la existencia de elementos de supervisión del proyecto AII por parte del MOCT, ya que se trata de un importante proyecto nacional. Sin embargo, aduce que ese tipo de supervisión general es muy normal en proyectos estrechamente vinculados a la seguridad, las finanzas y el bienestar públicos, ya que representa una garantía de responsabilidad. Corea aduce que ese tipo de supervisión no implica una renuncia de la entidad supervisada a su condición de entidad jurídica separada.

7.25 Corea aduce también que los indicios de independencia arriba citados ponían claramente de manifiesto que el KAA era una entidad independiente a efectos de sujeción a las disposiciones del ACP. Corea observa que otras entidades como el KAA eran normalmente entidades incluidas en el Anexo 3 tanto de Corea como de otros signatarios del ACP, en el caso de que los negociadores aceptaran someterlas al Acuerdo.

7.26 En lo tocante a la Nota General 1 b), Corea responde que efectivamente las adquisiciones para algunos aeropuertos son realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1. Concretamente, las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan son órganos administrativos de carácter local, según establece la *Ley de Organización de la Administración*, y están por tanto incluidos en virtud de la Nota 1 al Anexo 1. Por consiguiente, no hay ninguna incompatibilidad entre la Nota General 1 b) y la posición de Corea en el sentido de que el KAA y sus sucesores, y por tanto el proyecto AII, no están sujetos al cumplimiento del ACP.

7.27 En relación con el sitio Web del MOCT, Corea aduce que fue elaborado por el Departamento de Relaciones Públicas del MOCT y no podía considerarse como una clasificación de atribuciones vinculante. Corea aduce asimismo que en julio de 1998, aproximadamente la fecha correspondiente a la publicación en el sitio Web citada, un Funcionario Comercial de la Embajada de los Estados Unidos en Seúl envió al Gobierno de Corea una carta en la que se reconocía implícitamente que el KOACA no era una entidad sujeta al cumplimiento del ACP. En la carta se pedía, entre otras cosas, que se considerara al KOACA sujeto *de facto* al cumplimiento del ACP hasta que se incluyera formalmente en su ámbito de aplicación.

7.28 Los Estados Unidos responden a esto último presentando una serie de cartas del Gobierno de los Estados Unidos correspondientes al mismo período, incluidas algunas de funcionarios de mayor rango, donde a juicio de los Estados Unidos se dejaba muy clara la posición completa y precisa de los Estados Unidos, que era distinta de la del Funcionario Comercial arriba citado. En cualquier caso, a juicio de los Estados Unidos, la carta de julio de 1998 no permite llegar a la conclusión sugerida por Corea, porque afirmar que debería existir cobertura *de facto* no implica que no existiera cobertura *de jure*.

b) Evaluación de los argumentos de las partes

7.29 Como se observa en el párrafo 7.5 *supra*, tres entidades (el KAA, el KOACA y la IIAC) han estado directamente a cargo de la contratación para el AII tras la designación de un operador de proyectos en diciembre de 1991.[697] Para evaluar los argumentos de las partes sobre la alegación de infracción por Corea de los compromisos asumidos en virtud del ACP es preciso tener en cuenta dos cuestiones. La primera de ellas es la interpretación de la Lista de compromisos de Corea. ¿Está la entidad encargada de la contratación para el proyecto AII incluida en los Anexos o en las Notas a esos Anexos? Esto requiere interpretar el Anexo 1 del Apéndice de Corea y las Notas a dicho Anexo, así como otras partes pertinentes del Apéndice.[698] La segunda cuestión es si existe algún otro criterio que podríamos aplicar para determinar si la entidad de que se trata está incluida en los compromisos ACP de Corea aunque no esté enumerada. Los Estados Unidos han aducido a este respecto que la prueba adecuada debe ser si la entidad contratante está "controlada" por una entidad enumerada. Corea ha negado la validez de esa prueba. Por consiguiente, lo que hay que determinar es si existen criterios exógenos a las listas y notas de los apéndices que, aplicados a una entidad, llevarían a la conclusión de que los contratos que celebre deben estar incluidos en los compromisos ACP de un signatario.[699]

i) Interpretación del Anexo 1 del Apéndice de Corea

7.30 Una cuestión crucial que debemos primeramente abordar es la determinación de lo que el Apéndice de Corea contiene expresamente. Como cuestión preliminar destaca el significado de la Nota 1 al Anexo 1, y en particular la medida en que las Partes pueden delimitar la cobertura de las entidades enumeradas mediante esas Notas. A nuestro juicio, los Miembros determinan, en sus negociaciones, el alcance de sus compromisos tal como se expresan en los Apéndices. En ese sentido, tomamos nota de la constatación del Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Restricciones a las Importaciones de Azúcar* ("*Estados Unidos - Azúcar*"), en la que el Grupo Especial observó que las Notas podían utilizarse para matizar las concesiones arancelarias.[700]

7.31 La consecuencia de las constataciones en el asunto *Estados Unidos - Azúcar* para el presente asunto sería que un signatario del ACP puede usar las notas de sus apéndices para delimitar la cobertura de entidades. Sin embargo, como se examinará en subsiguientes secciones, se ha planteado la posibilidad de que una entidad no mencionada en una lista mediante su enumeración afirmativa o su exclusión expresa pueda estar comprendida en virtud de su relación con otra entidad que sí está enumerada.

---

[697] *Ley del Aeropuerto de Seúl* en la forma enmendada por la Ley Nº 4436 (14 de diciembre de 1991), Documento probatorio Kor-12; *Ley de la Corporación de Aeropuertos de Corea* en la forma enmendada por las leyes Nºs 4435 y 4436 (14 de diciembre de 1991), Documento probatorio Kor-14.

[698] Véanse las subsecciones i) y ii), *infra*.

[699] Véase la subsección iii), *infra*.

[700] Informe del Grupo Especial sobre el asunto *Estados Unidos - Restricciones a las importaciones de azúcar*, adoptado el 22 de junio de 1989 (IBDD 36S/386), párrafos 5.2-5.3 y 5.7.

7.32 Por consiguiente, tenemos, en primer lugar, que examinar qué entidades están de hecho enumeradas en la Lista de Corea. Observamos que el MOCT está incluido en la lista de entidades del Gobierno central. El KAA y sus sucesores no figuran en esa lista ni en ninguna otra.

7.33 En la Nota 1 del Anexo 1 se indica que "*central government entities include their subordinate linear organizations, special local administrative organs, and attached organs as prescribed in the Government Organization Act of the Republic of Korea*" ("las entidades del Gobierno central ... incluyen sus redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes, según establece la *Ley de Organización de la Administración* de la República de Corea"). Para empezar, convenimos con Corea en que la expresión "*as prescribed in*" significa que la *Ley de Organización de la Administración* define los términos enumerados en la Nota. La definición pertinente del verbo *prescribe* es: "limitar, restringir; confinar".[701] A nuestro juicio, la idea de limitación o confinamiento significa que mediante la palabra "*prescribed*" se definen los términos precedentes en la Nota 1. De hecho, una de las definiciones del verbo "definir" es "determinar, *prescribir*, fijar con precisión, especificar".[702] Estimamos que las definiciones de "*prescribe*" y "*define*" son tan parecidas que hacen que esas palabras sean prácticamente sinónimos. Por consiguiente, recurriremos a la citada ley por lo que respecta a las definiciones de los términos que figuran en la Nota 1.

7.34 El párrafo 3) del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* establece que "las redes de organizaciones subordinadas de los órganos administrativos centrales son Cha-Gwan (Viceministro), Cha-Jang (Administrador Adjunto), Sil-Jang (Director de Oficina) ...".[703] Por tanto, las redes de organizaciones subordinadas se definen antes como oficinas individualizadas que como organizaciones en sí. En respuesta a una pregunta del Grupo Especial, Corea afirma que esto significa que lo comprendido son las esferas de competencia de esos funcionarios. Aceptamos la explicación de Corea y por ello no podemos estar de acuerdo con la afirmación de los Estados Unidos de que el párrafo 3) del artículo 2 de la *Ley de Organización de la Administración* no ofrece realmente una definición de las "redes de organizaciones subordinadas". En nuestra opinión, no hay duda alguna de que el párrafo 3) del artículo 2 define las "redes de organizaciones subordinadas" por remisión a las entidades (ministerios, divisiones, dependencias, etc.) dependientes de una de esas oficinas. No se ha aducido que el KAA dependa de ninguna de esas oficinas. Por consiguiente, partiremos de la base de que el KAA no es una red de organizaciones subordinadas.

7.35 El párrafo 1) del artículo 3 estipula que "Cada órgano administrativo central podrá tener órganos administrativos locales en la forma prescrita por Decreto Presidencial, salvo los prescritos especialmente por las leyes, en caso de que sean necesarios para el desempeño de las funciones propias de su jurisdicción.".[704] Las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan son ejemplos de organizaciones de esa naturaleza. Se estima que el KAA y sus sucesores no son órganos administrativos de carácter local.[705]

---

[701] *New Shorter Oxford English Dictionary* (Clarendon Press, 1993), volumen 2, página 2339.

[702] *Ibid.*, volumen 1, página 618 (cursiva añadida).

[703] Documento probatorio Kor-58. Todas las traducciones de disposiciones legislativas han sido proporcionadas por Corea.

[704] *Ibid.*

[705] Corea afirma que esto es así. En respuesta, los Estados Unidos se limitan a observar que la *Ley de Organización de la Administración* no identifica a las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan como "órganos administrativos especiales de carácter local".

7.36 Además, el artículo 4 de la Ley estipula lo siguiente:

> "(Establecimiento de órganos dependientes) En un órgano administrativo podrán establecerse mediante Decreto Presidencial organizaciones de experimentación e investigación, educación y capacitación, cultura, medicina, fabricación o asesoramiento, respectivamente, si fuera necesario para el desempeño de las funciones propias de su jurisdicción."[706]

No se discute que el KAA no es un "órgano dependiente" en el sentido de esta definición.

7.37 Como se demuestra más arriba, el KAA no está incluido en las definiciones del párrafo 3 del artículo 2, el párrafo 1 del artículo 3 o el artículo 4 de la *Ley de Organización de la Administración*. Concluimos, por consiguiente, que a primera vista el KAA no está incluido en los términos de la Nota 1 al Anexo 1 del Apéndice de Corea. Observamos, no obstante, que hay opiniones distintas sobre si esto debe poner fin al análisis del Apéndice de Corea. Corea opina que así es, mientras que los Estados Unidos nos instan a interpretar la Nota 1 (y, en particular, la palabra "incluyen") en forma que nos permita ir más allá del Anexo 1 mismo.

ii) Evaluación más detallada del alcance de los compromisos de Corea

7.38 Corea, en efecto, aboga por una interpretación estricta de la lista del Anexo 1 utilizando como definición la Nota 1. Esto significa que al no estar el KAA y sus sucesores específicamente citados en la *Ley de Organización de la Administración*, no pueden estar comprendidos en el Anexo 1. Los Estados Unidos, por su parte, hacen hincapié en el término "incluyen", y aducen que la Nota 1 amplía la cobertura más allá de las entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo 1 mismo, para englobar también otras entidades descritas en la *Ley de Organización de la Administración*.

7.39 Una referencia a la Nota 1 del Anexo 2 (entidades de los gobiernos subcentrales) apoyaría en principio la interpretación más estricta. En su parte pertinente, la Nota 1 al Anexo 2 dice así:

> "1. Las entidades administrativas de los gobiernos subcentrales incluyen las *organizaciones subordinadas* bajo *control directo* y las oficinas según lo establece la *Ley de Autonomía Local* de la República de Corea."

7.40 Es preciso hacer otras observaciones importantes con respecto a esta Nota al Anexo 2. En primer lugar, en ella figura la expresión "organizaciones subordinadas", en contraste con "redes de organizaciones subordinadas". Esto respaldaría una interpretación de la Nota 1 al Anexo 1 en el sentido de que la expresión "redes de organizaciones subordinadas" es una expresión especializada y no tiene un significado más amplio que incluya las organizaciones subordinadas (ni, por cierto, las "sucursales" o las "organizaciones subsidiarias"). Además, implica, *a contrario*, que no está previsto incluir las organizaciones subordinadas en general si no se citan concretamente como en la Nota 1 al Anexo 2. Observamos, con todo, que la traducción del original coreano puede haber aportado una cierta ambigüedad a esta cuestión.

7.41 La segunda observación es que cuando Corea quiso hacer referencia a entidades sujetas al control directo de las entidades enumeradas, hizo esa referencia expresamente. La falta de tal referencia en la Nota 1 al Anexo 1 implica que el "control directo" no es un criterio aplicable a esa Nota. La cuestión del control se examinará más adelante, en la subsección iii).

---

[706] *Ibid.*

7.42 No obstante, debemos observar que la interpretación de la Nota 1 al Anexo 1 como disposición definitoria implica una estructura especial de la lista del Anexo 1 en la que una serie de *organizaciones* se define en términos de cargos y no de entidades. Otro aspecto inhabitual de la Nota 1 es que si la lista de cargos definitoria de las redes de organizaciones subordinadas fuera global, podría llegarse a la conclusión de que cada una de las entidades específicamente enumeradas en el Anexo 1 no tiene más contenido que el que le proporciona la *Ley de Organización de la Administración*. El problema que plantea esa observación es que los Estados Unidos afirman que las entidades del Gobierno central enumeradas en el Anexo 1 **incluyen** redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes. Convenimos con los Estados Unidos en que el término "incluyen" no es normalmente un término limitador o definitorio. La definición adecuada de "incluir" es: "contener como *parte* de un todo o como elemento subordinado".[707]

7.43 A nuestro juicio, el uso del término "incluyen", junto con la utilización inhabitual de una lista de individuos para definir las redes de organizaciones subordinadas, aporta ambigüedad a la interpretación de la Nota 1, y por ello al sentido de todo el Anexo 1, incluidas las Notas. Aunque examinaremos con más detalle los demás aspectos del Apéndice de Corea y las Notas pertinentes, nos parece útil, de conformidad con el párrafo a) del artículo 32 de la *Convención de Viena*, examinar ahora los antecedentes de negociación de la adhesión de Corea al ACP para aclarar algo más la Nota 1. Precisamente en este asunto hay pruebas muy específicas a ese respecto que facilitarán la interpretación.[708]

7.44 La oferta original de Corea en 1990 preveía la cobertura ACP de 35 entidades del Gobierno central. En febrero de 1991, Corea proporcionó a los signatarios del Acuerdo de la Ronda de Tokio una *Explicación Suplementaria de la Nota de la República de Corea fechada el 29 de junio de 1990 relativa al Acuerdo sobre Contratación Pública*.[709] En la sección 3 de la *Explicación Suplementaria* figuraba una "aclaración de las Notas contenidas en la oferta de Corea". En aquel momento la Nota 1 era en lo fundamental la misma que figuraba en el Apéndice de Corea. En su parte pertinente, la aclaración de la Nota 1 dice así:

> "La Nota 1 tiene por objeto aclarar la cobertura de los órganos del Gobierno central, englobados en 35 de las 37[710] entidades compradoras.
>
> El significado y las categorías de las redes de organizaciones subordinadas, los órganos administrativos especiales de carácter local y los órganos dependientes se establecen en la *Ley de Organización de la Administración* de Corea en la forma siguiente:
>
> - Redes de organizaciones subordinadas: oficina del ministro, viceministro, ministro auxiliar, director general, director, etc."[711]

---

[707] *New Shorter Oxford English Dictionary*, *supra*, volumen 1, página 1337.

[708] Más adelante nos referiremos de nuevo a los antecedentes de negociación del Apéndice de Corea en general.

[709] Documento probatorio Kor-117.

[710] En otras partes de la *Explicación Suplementaria* las cifras dadas son 35 de 47. *Ibid*., página 5. Esto puede ser un error tipográfico, pero no afecta a nuestro examen.

[711] *Ibid*., página 26.

7.45 Esto arroja luz sobre dos aspectos de la interpretación de la Nota 1. En primer lugar, la *Explicación Suplementaria* tenía por objeto, como en ella se indicaba, *aclarar* qué órganos del Gobierno central estaban comprendidos. Es, por tanto, una aclaración del alcance de la lista que figura en el Anexo 1. La Nota 1 no tenía en sí misma por objeto hacer extensiva la cobertura a entidades distintas de las enumeradas en el Anexo 1. En segundo lugar, la cobertura basada en cargos tiene carácter expreso. Ello nos lleva a lo observado en el párrafo 7.42 *supra* en el sentido de que el Anexo 1 no tiene prácticamente más contenido que el que le da la *Ley de Organización de la Administración*. La respuesta es que esto es en efecto así, porque de hecho la Nota 1 define la amplitud de la cobertura enumerando componentes de las propias entidades del Gobierno central; su finalidad no era referirse a algo exterior a esas entidades, como podría deducirse del término "incluyen".

7.46 En la *Explicación Suplementaria* figuraba también una lista de entidades del Gobierno central que se caracterizaban como "la totalidad de las entidades del Gobierno central". Con respecto al Ministerio de Transportes, indicaba lo siguiente:

> "Ministerio de Transportes
>
> - Oficinas de Aviación Regionales (2)
> - Oficina de Aviación Regional de CHEJU
> - Oficina de Inspección de Vuelos del Director General - Estaciones VOR-TAC (5)
> - Oficinas de Investigación sobre Accidentes Marinos"[712]

7.47 Como se indica más arriba, Corea ha mantenido que las entidades que están comprendidas en el Anexo 1 de su Apéndice son las Oficinas de Aviación Regionales de Seúl y Pusan. La referencia a dos oficinas de aviación regionales en la *Explicación Suplementaria* respalda esa afirmación. Así lo corroboran las pruebas derivadas posteriormente de las preguntas formuladas por las CE a Corea a finales de 1993, que permiten llegar a la conclusión de que las Oficinas de Aviación Regionales enumeradas en el marco del Ministerio de Transportes eran los organismos aeroportuarios regionales de Seúl y Pusan incluidos en la Nota 1 como órganos administrativos de carácter local. Cabe destacar que el KAA no está incluido en la lista que figura en la *Explicación Suplementaria*. *Explicación.* Observamos que el KAA estaba a cargo de 10 aeropuertos regionales (aunque aparentemente no estaba él mismo localizado en una región en el ejercicio de sus funciones y no era, por tanto, regional) y que en consecuencia habría sido un elemento importante de la oferta de Corea. Habida cuenta de ello, su omisión de la lista nos parece significativa.

7.48 Por consiguiente, la Nota 1 aclara el alcance de la cobertura de las entidades del Gobierno central que figuran en la lista del Anexo 1. Evidentemente, incluso a la luz de esta conclusión sobre la relación entre la lista de entidades incluidas en el Anexo 1 y la aclaración en la Nota 1, el término

---

[712] *Ibid*., página 11. Observamos asimismo que estos antecedentes de la negociación también aportan claridad al significado de la Nota General 1 b) y permiten interpretar en forma coherente el Anexo 1 a la luz de esa Nota General. Recordamos que los Estados Unidos adujeron que la Nota General 1 b) no tenía ningún sentido si el proyecto AII no estaba sujeto al ACP, porque en ese caso no se referiría a nada en absoluto, siendo así que el tratado no debe interpretarse en forma que prive de sentido a alguna de sus partes. Sin embargo, la *Explicación Suplementaria* confirma el sentido que de otro modo deriva de una lectura de la *Ley de Organización de la Administración* en la forma en que se hace referencia a ella en la Nota 1 al Anexo 1. Es decir, Corea no hizo extensivas las ventajas del Acuerdo en lo que respecta a las adquisiciones para aeropuertos de las Comunidades Europeas y algunos otros signatarios, pero esto no entraña necesariamente la inclusión del proyecto AII en la Nota 1 al Anexo 1, sino que implícitamente hace referencia a las autoridades aeroportuarias regionales. Examinaremos esta cuestión más adelante en el contexto de los antecedentes generales de la negociación de la adhesión de Corea al ACP.

"incluyen" no deja de ser parte de la Nota 1. Por lo demás, aunque es cierto que las definiciones de "redes de organizaciones subordinadas, órganos administrativos especiales de carácter local y órganos dependientes" son prácticamente sinónimos de las "entidades del Gobierno central" en el Anexo 1, cabe hacer algunas distinciones. Con arreglo a las pruebas de que disponemos, la Oficina del Ministro no está incluida en las oficinas especificadas en la *Ley de Organización de la Administración*, pero evidentemente dependería del Ministerio. Esto significa, por ejemplo, que los trabajos o proyectos que por disposición legal específica son competencia del Ministro están comprendidos en la lista del Anexo 1, aunque no se "incluyen" en virtud de la definición contenida en la *Ley de Organización de la Administración*. Observamos a ese respecto que el NADG, en tanto que grupo de tareas especial, no figura entre las definiciones de la *Ley de Organización de la Administración*, y que su trabajo se rige por reglamentos promulgados por el Ministro de Construcción y Transportes (párrafo 4.14). Parece, en consecuencia, que el NADG está incluido en la lista del Anexo 1 (como reconoce Corea), pero no está incluido en razón de la Nota 1. En contraste, los trabajos del KAA no son asignados por el Ministro; el KAA no está enumerado en el Anexo 1; y la Nota 1 no incluye expresamente al KAA.

7.49 A continuación analizaremos si como consecuencia de la relación entre el MOCT y el KAA las contrataciones del KAA están comprendidas (al menos con respecto al AII, si no en forma más amplia) aunque el KAA no esté expresamente incluido. Como se observa en el párrafo 7.29 *supra*, queda por determinar si existe la posibilidad de inclusión de determinadas adquisiciones de una entidad que no está enumerada como consecuencia de su relación con una entidad enumerada. Cabe afirmar que estas son cuestiones generales que afectan a los Apéndices de cualquier Miembro, con independencia de su estructura y contenido y de las precisiones que contengan sus notas.

iii) Evaluación de los argumentos de las partes: La cuestión del "control"

7.50 Los Estados Unidos aducen que el KAA puede considerarse como parte del MOCT porque está controlado, al menos a los efectos del proyecto AII, por el MOCT. Como se observa en el párrafo 7.29 *supra*, cabe preguntarse si, con independencia de lo que figure concretamente en una lista, una entidad que se considera "controlada" por una entidad enumerada está también comprendida en los compromisos ACP del Miembro de que se trata.[713] En caso afirmativo, y como complemento de esta segunda pregunta, cabe preguntarse si el KAA está incluido en esa categoría.

7.51 Corea ha analizado esta cuestión en forma algo distinta, aduciendo que si aceptáramos la prueba del control propugnada por los Estados Unidos, varias entidades abarcadas en los compromisos del Anexo 3 de Corea (y de otros Miembros) se verían *de jure* desplazadas al Anexo 1, porque podría aducirse que estaban bajo el "control" de entidades del Anexo 1. Esto es importante porque cambiaría los niveles de umbral negociados con respecto a las entidades incluidas en el Anexo 3.

La noción de "control" en general

7.52 Queremos en primer lugar recordar la observación que antes hicimos con respecto a la Nota 1 al Anexo 2 del Apéndice de Corea. Entre otras cosas, observamos que la expresión "control directo" figuraba en esa Nota como medio de describir el alcance de las concesiones incluidas en el Anexo 2. Dado que Corea utilizó el término expresamente con respecto al Anexo 2, cabría sostener que su ausencia en la Nota 1 al Anexo 1 implica que no es aplicable a este último Anexo. Aunque tal constatación negativa no puede pasarse por alto, recordamos también que en esta sección estamos

[713] A nuestro juicio, los argumentos de los Estados Unidos sobre las sucursales y las organizaciones subsidiarias, en la medida en que no se hayan tratado en la anterior sección, se recogen este análisis general de la cuestión del "control".

analizando si la sujeción a las disposiciones del ACP puede resultar de la relación de control entre dos entidades con independencia de los Apéndices y de la forma en que las Partes traten de definirlas. Sin embargo, es evidente que cuanto más explícito sea el Apéndice, menos posibilidades habrá de que exista esa cobertura.

7.53 Los Estados Unidos han hecho referencia a la decisión del Órgano de Apelación en el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y la exportación de productos lácteos (Canadá - Productos lácteos)* como pauta para determinar lo que constituye "control" de una entidad. Sin embargo, lo que se trataba de determinar en esa diferencia era si las juntas de comercialización de productos lácteos del Canadá eran "organismos gubernamentales".[714] A nuestro juicio, esto no es lo que estamos examinando en la presente diferencia. Aunque los empleados del KAA, el KOACA y la IIAC no son empleados del Gobierno (salvo en virtud de una "ficción jurídica" creada por ley por lo que respecta a determinadas acciones criminales), ninguna parte ha sostenido que no son organismos "gubernamentales". Estamos de acuerdo en que lo son. La cuestión es aquí más restringida. ¿Son en la práctica esos organismos "gubernamentales" parte integrante, o agentes, de entidades gubernamentales *sujetas al cumplimiento del ACP*?

7.54 De hecho, los Estados Unidos han reconocido que para responder a esas preguntas pueden aplicarse distintos criterios. Se debatieron mucho las consecuencias que debíamos extraer, en su caso, de la exclusión del actual ACP de los términos pertinentes que figuran en el artículo I del Acuerdo de la Ronda de Tokio. En dicho artículo se establecía lo siguiente:

"Artículo I

Alcance

1. El presente Acuerdo se aplicará:

[…]

c) a las compras hechas por entidades que estén bajo el control directo o sustancial de las Partes y otras entidades designadas, por lo que respecta a sus procedimientos y prácticas de compra. Hasta los exámenes y la celebración de las nuevas negociaciones a que se hace referencia en las Disposiciones finales, el alcance del presente Acuerdo está determinado por la lista de entidades y, en la medida en que puedan haberse hecho rectificaciones, enmiendas o modificaciones, de sus entidades sucesoras, que figura en el Anexo I."

7.55 Corea adujo que actualmente la cobertura del ACP vigente está exclusivamente definida por las listas, y en ningún caso cabe aducir que incluya una norma indicativa sobre el control directo.[715] En respuesta a una pregunta del Grupo Especial sobre los efectos de la existencia de esos términos para comprender las negociaciones entre las partes en 1991-1993, los Estados Unidos respondieron que los citados términos en nada afectaban al análisis por el Grupo Especial de la respuesta de los

[714] Informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Canadá - Medidas que afectan a la importación de leche y la exportación de productos lácteos* (WT/DS103 y WT/DS113), adoptado el 27 de octubre de 1999, párrafos 96-102.

[715] Corea hizo referencia a un informe de la Comisión de Comercio Internacional de los Estados Unidos con respecto a la naturaleza de los términos del párrafo 3 del artículo I del Código de la Ronda de Tokio. Véase el Documento probatorio Kor-73.

Estados Unidos a las disposiciones promulgadas por Corea en 1991. Los Estados Unidos hicieron después la siguiente declaración:

> con respecto a la ampliación de la cobertura a los contratos celebrados por "entidades sujetas al control directo o sustancial de las Partes", en el informe de 1979 de la USITC se afirma que "la expresión más amplia "control directo sustancial" tiene aparentemente por objeto abarcar no sólo entidades gubernamentales sino también agentes contratantes cuasigubernamentales". En otras palabras, esa referencia al control no lo es al control de las "entidades del Gobierno central" sobre sus subdivisiones. Se refiere, por el contrario, al control ejercido por las Partes en el Código (es decir, los gobiernos mismos) sobre sus "agentes contratantes cuasigubernamentales".[716]

7.56 Estamos de acuerdo con esa declaración tanto por lo que respecta a la naturaleza de los términos del apartado c) del párrafo 1 del artículo I del Acuerdo de la Ronda de Tokio como en lo tocante a la distinción entre los dos tipos de "control". El apartado c) del párrafo 1 del artículo I se refería a la cuestión más amplia de si una entidad era o no "gubernamental", y no a la relación entre dos entidades "gubernamentales" a los efectos del ACP. Sin embargo, en el asunto *Canadá - Productos lácteos*, el Grupo Especial y el Órgano de Apelación se referían también a esa cuestión más amplia. De hecho, estimamos que a ese respecto el ACP es prácticamente *sui generis.* En el marco de los Acuerdos del GATT/OMC es importante determinar si una acción es adoptada por una entidad "gubernamental" o por un particular, ya que se considera que los acuerdos abarcados regulan únicamente acciones "gubernamentales". Sin embargo, cuando se ha determinado que se trata de medidas "gubernamentales", por lo general importa poco, desde una perspectiva jurídica, cuál sea la entidad "gubernamental" que aplica las medidas. No obstante, en el marco del ACP esto es una cuestión crucial. Hay obligaciones que afectan a determinadas entidades gubernamentales pero no a otras.

7.57 Los términos "control directo" o incluso "control" no se utilizan en el sentido en que los Estados Unidos desean utilizarlos.[717] No se han definido así en el contexto del Acuerdo de la Ronda de Tokio ni en ninguna otra parte. No compartimos la opinión de los Estados Unidos de que debe interpretarse, con carácter general, que el ACP contempla una prueba del control. Sin embargo, tampoco creemos que esta cuestión carezca de importancia. A nuestro juicio, la cuestión del "control" de una entidad sobre otra puede ser un criterio pertinente, entre otros, para determinar el ámbito de aplicación del ACP, como se examina más abajo.

iv) Evaluación de la relación de las entidades pertinentes

7.58 Como se indica más arriba, estimamos que las entidades que no están enumeradas en un Anexo 1 del ACP, ya sea en la lista del Anexo o en una Nota al Anexo, pueden a pesar de todo estar sujetas a la aplicación del Acuerdo. A nuestro juicio, esto es así porque una interpretación demasiado estricta de la expresión "entidad del Gobierno central" puede resultar en una cobertura en virtud del Anexo 1 menor de la que pretendían los signatarios. Por otro lado, una interpretación demasiado amplia de la expresión puede llevar a la cobertura de entidades que los signatarios nunca quisieron incluir.

---

[716] Respuestas de los Estados Unidos a la segunda serie de preguntas del Grupo Especial, página 10.

[717] El término "control" aparece en el apartado b) del párrafo 6 del artículo XXIV, pero con referencia a la privatización. Es decir, se usa en la misma forma que en el análisis del asunto *Canadá - Productos lácteos* para determinar si una entidad es o no gubernamental, y no para examinar la relación entre entidades.

7.59 En el presente asunto, opinamos que las cuestiones pertinentes son: a) Si una entidad (en este caso el KAA) es esencialmente parte de una entidad del Gobierno central enumerada (el MOCT) - en otras palabras, si las entidades están jurídicamente unificadas; 2) Si el KAA y sus sucesores han venido actuando en nombre del MOCT. La primera determinación es necesaria porque si entidades que son esencialmente parte de entidades del Gobierno central enumeradas o están jurídicamente unificadas con ellas no se consideran comprendidas, se produciría una gran incertidumbre sobre la cobertura real, ya que ésta dependería de la estructura interna de una entidad, que las demás partes negociadoras pueden no conocer. La segunda determinación es necesaria porque los contratos que se celebren realmente en nombre de una entidad enumerada (como ocurre, por ejemplo, cuando existe una relación principal/agente[718] entre la entidad enumerada y otra entidad) deben considerarse comprendidos en el Anexo 1 porque tendrían la condición jurídica de contratos celebrados por el MOCT. A nuestro juicio, los objetivos del ACP no podrían alcanzarse si una entidad enumerada en el Apéndice de un signatario pudiera eludir las disciplinas del Acuerdo encargando a otro organismo gubernamental, no enumerado por sí mismo en el Apéndice de ese signatario, que celebrara contratos en su nombre.

¿Están las entidades jurídicamente unificadas?

7.60 En lo tocante a la primera cuestión, opinamos que el KAA no está jurídicamente unificado con el MOCT ni es parte de él. Son varios los factores que nos inducen a llegar a esta conclusión. Entre ellos cabe mencionar los siguientes: el KAA fue establecido por ley como entidad jurídica independiente; elaboró y adoptó sus propias normas complementarias; tenía sus propios administradores y gestores, que no eran empleados del Gobierno[719]; publicó anuncios de licitaciones y solicitudes de propuestas por propia iniciativa; celebró contratos con los adjudicatarios en su propio nombre; y financió partes[720] del proyecto AII con su propio patrimonio.[721]

7.61 Hay, con todo, algunos indicios de la existencia de una relación entre el MOCT y el KAA y sus sucesores. Los principales miembros del consejo de administración del KAA son designados por el MOCT, y el resto de los directores son designados por esos miembros principales. Hay indicios de control, al menos en lo tocante al proyecto AII, que revelan un cierto grado de supervisión o vigilancia del KAA por parte del MOCT. Esto es algo que después examinaremos con más detalle en relación con la segunda cuestión, pero a nuestro juicio ese grado de "control" afecta a la supervisión o vigilancia, y no a la identidad común de las entidades. Este tipo de relaciones es común en el sector público. Si no existieran sería difícil coordinar eficazmente las funciones gubernamentales. Pero no

---

[718] Las partes hicieron referencia varias veces a la noción de "agencia". El término "agencia" no aparece en el ACP, pero podría aplicarse en términos muy generales a una entidad que actúe jurídicamente en nombre de otra.

[719] Esto, como se observa más arriba, es independiente de la determinación de si tal condición de sus empleados significa que el KAA no es una entidad "del Gobierno".

[720] Véanse los párrafos 2.61, 2.101 y 2.130.

[721] Corea adujo también que el hecho de que el KAA hubiera elaborado y adoptado su propio reglamento, distinto de los reglamentos de aplicación general del Gobierno, era un indicio de la independencia del KAA. Reconocemos que cabe aducir que las facultades pre-existentes para elaborar reglamentos en materia de contratación separados de los de la entidad KAA era parte son indicios de independencia. No obstante, observamos asimismo que la cuestión de los reglamentos en materia de contratación separados y no coherentes es el núcleo de la reclamación a este respecto, y que en términos generales no debe considerarse que la incompatibilidad en cuestión constituye por sí misma una justificación. En consecuencia, el valor probatorio de esta presunta independencia es lo bastante dudoso como para que no hayamos fundamentado en él nuestro análisis.

todas las relaciones de esa naturaleza llevan a constatar que una entidad es, en la práctica, parte de otra entidad. Desde luego, a los efectos del ACP tal resultado aportaría gran incertidumbre en la cobertura de los Apéndices. El ACP se ha basado siempre en lo que se incluye afirmativamente en los Apéndices[722], y la estructura y objetivos del ACP no justifican ampliar esa cobertura si no existen indicios claros de unidad efectiva de las entidades. Habida cuenta de todo ello, los indicios de independencia del KAA y sus sucesores nos parecen convincentes, y constatamos que esas entidades no son parte del MOCT.[723]

Facultades jurídicas para la ejecución del proyecto AII

7.62 La segunda cuestión es si el KAA y sus sucesores actuaban o no en nombre del MOCT, al menos en lo tocante al proyecto AII. Es decir, si el proyecto AII era realmente, desde una perspectiva jurídica, competencia del MOCT. Para responder a esas preguntas debemos examinar las disposiciones que rigen la construcción del AII.[724]

7.63 Los Estados Unidos invocan reiteradamente la *Ley de Aviación* de Corea en apoyo de su opinión de que el MOCT es la entidad jurídicamente competente para la ejecución del proyecto AII. Los párrafos 1) y 2) del artículo 94 estipulan lo siguiente:

> "1) Los proyectos de desarrollo aeroportuario serán ejecutados por el Ministro de Construcción y Transportes, *si bien* esto no se aplicará si en la presente Ley o en otras leyes y disposiciones subordinadas se establece otra cosa (cursiva en el original).
>
> 2) Toda persona distinta del Ministro de Transportes que desee hacerse cargo de proyectos de desarrollo aeroportuario deberá obtener el permiso del Ministro de Construcción y Transportes en las condiciones prescritas por Decreto Presidencial."[725]

---

[722] Véase el Informe de la USITC, Documento probatorio Kor-73.

[723] Si el KAA se considerara parte del MOCT, los 10 aeropuertos regionales administrados por el KAA habrían estado también comprendidos en el Anexo 1. Como se observa en el párrafo 1.1 *supra*, aunque el Grupo Especial pidió a las Partes (y especialmente a los Estados Unidos) que abordaran esta cuestión, no se presentó ninguna prueba de que se considerara a los 10 aeropuertos regionales administrados por el KAA como parte de la oferta de Corea.

[724] Observamos que Corea planteó la cuestión de la aplicabilidad del párrafo 3 del artículo I del ACP a la presente situación. Esa disposición establece lo siguiente:

> En caso de que alguna entidad en el contexto de una contratación abarcada por el presente Acuerdo exija a empresas no incluidas en el Apéndice I que adjudiquen sus contratos con arreglo a prescripciones especiales, se aplicará el artículo III *mutatis mutandis* a dichas prescripciones.

Esta disposición se aplica "en el contexto de una contratación abarcada por el presente Acuerdo". Esto significa que ya se ha acordado que existe una entidad abarcada competente en materia de contratación. La cuestión es aquí si la entidad de que se trata, el KAA, está comprendida. La disposición contempla también que una entidad abarcada exija a una *empresa* en particular que adjudique contratos para un proyecto. No es claro qué orientación puede esto ofrecer para determinar la relación entre dos entidades. Por consiguiente, estimamos que esta disposición no puede orientarnos en la presente situación.

[725] Documento probatorio Kor-115. La versión de la ley en vigor en 1991 está incluida en el Documento probatorio Kor-114, donde el texto del párrafo 1) del artículo 94 está redactado en forma algo distinta a la de la última versión. Esta diferencia, que podría deberse simplemente a la traducción, no afecta a nuestro análisis.

7.64 El párrafo 3) del artículo 94 establece que la tierra y las instalaciones del aeropuerto revertirán al Estado una vez finalizado el proyecto. El artículo 95 establece los requisitos que el "operador del proyecto" al que se refiere el artículo 94 debe cumplir por lo que respecta a la elaboración de planes para el proyecto y a la obtención de la aprobación del Ministro antes de iniciar los trabajos, conforme a lo establecido en el Decreto Presidencial.

7.65 Corea ha respondido que la reserva estipulada en el párrafo 1) del artículo 94 significa que la disposición reguladora es la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y no la *Ley de Aviación.*

7.66 Compartimos la interpretación que Corea hace de esas disposiciones. Nos parece claro que en la *Ley de Aviación* se prevén al menos dos métodos para la construcción de aeropuertos. Uno de ellos es la construcción por el MOCT, en cuyo ocaso se aplica en su totalidad la *Ley de Aviación*. Otro es la construcción por otras entidades, con arreglo a lo establecido en otras leyes. La *Ley del Aeropuerto de Seúl* es una de ellas.[726] Los Estados Unidos aducen[727] que la remisión al párrafo 1) del artículo 95 de la *Ley de Aviación* en el apartado 16 del párrafo 1) del artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* demuestra que la *Ley de Aviación* sigue siendo la disposición reguladora. No creemos que esto refuerce la posición de los Estados Unidos. De hecho, en todo caso más bien respaldaría la conclusión opuesta. El apartado 16 del párrafo 1) del artículo 8 se remite únicamente a la prescripción en el artículo 95 de la *Ley de Aviación* sobre la presentación al MOCT de un plan operacional por un operador de proyectos. El párrafo 1) del artículo 95 de la *Ley de Aviación* requiere la aprobación del plan operacional por el MOCT; el artículo 7 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* exige al operador del proyecto que elabore un "plan de ejecución" para obtener la aprobación. El apartado 16 del párrafo 1) del artículo 8 crea la presunción (ficción jurídica) de equiparar la aprobación estipulada en el párrafo 1) del artículo 7 a la estipulada en el párrafo 1) del artículo 95 de la *Ley de Aviación*. Uno de los aspectos que implican lo contrario de lo que afirman los Estados Unidos es la muy limitada remisión al párrafo 1) del artículo 95 en el contexto de una serie de remisiones en el artículo 96. El artículo 8 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* hace redundantes esas remisiones del artículo 96. Como ha indicado Corea[728], la redundancia en esas dos leyes no sería necesaria si de hecho la *Ley de Aviación* fuera la disposición reguladora del proyecto AII. Observamos, además, que el párrafo 3) del artículo 95 de la *Ley de Aviación* parece hacer una distinción entre los planes operacionales elaborados directamente por el MOCT y los planes operacionales simplemente aprobados por el MOCT.[729]

7.67 En la *Ley del Aeropuerto de Seúl* hay muchas disposiciones que regulan la relación entre el KAA y el MOCT. Como se indica en el párrafo anterior, esas disposiciones serían, cuando menos, innecesarias si la *Ley de Aviación* fuera la disposición reguladora. Además, el artículo 4 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* prevé que el MOCT elabore un plan maestro del proyecto que incluya la *dirección general* de la construcción, un *esquema* del plan de construcción, el período de construcción y un plan

---

[726] *Ley del Aeropuerto de Seúl*, Ley Nº 4383 (31 de mayo de 1991) en la forma enmendada por la Ley Nº 4436 (14 de diciembre de 1991), Documento probatorio Kor-12; *Ley de la Corporación del Aeropuerto de Seúl*, en la forma enmendada por las Leyes N°s 4435 y 4436 (14 de diciembre de 1991), Documento probatorio Kor-14.

[727] Párrafos 4.90-4.94, 4.101-4.104 y 4.114-4.116.

[728] Párrafos 4.95-4.100. Véanse también los párrafos 4.86-4.89, 4.105-4.108 y 4.112-4.113.

[729] Aunque estimamos que la remisión a que se hace referencia en el texto es la más destacable a efectos de nuestras Constataciones, observamos que los Estados Unidos citaron otras remisiones. Citaron, por ejemplo, remisiones en los artículos 2.1 y 2.2 a) de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* a definiciones contenidas en la *Ley de Aviación*. Esas remisiones no nos parecen convincentes en apoyo de la opinión de los Estados Unidos. Es de sentido común que dos normas relativas a cuestiones de aviación partan de definiciones comunes.

de financiación, así como otras cuestiones que el MOCT estime necesarias.[730] Esas cuestiones de naturaleza general son elementos habituales en la supervisión de un proyecto por un ministerio, pero no implican que la otra entidad sea un agente de ese ministerio.

7.68 El artículo 6 de la *Ley del Aeropuerto de Seúl* establece que el plan maestro será ejecutado por los gobiernos estatal y locales y por lo que posteriormente se denominaría KAA. El artículo 7 requería al KAA que elaborara un plan de ejecución y lo sometiera a la aprobación del MOCT, junto con cualquier alteración que no fuera de menor entidad.[731] Hay, evidentemente, una cierta relación entre el MOCT y el KAA. El MOCT tiene funciones específicas de supervisión continua. Sin embargo, no estamos convencidos de que esa supervisión fuera de tal naturaleza que hiciera del KAA un mero agente del MOCT en un proyecto aún circunscrito al ámbito de competencia del MOCT en materia de contratación.

7.69 A los efectos de nuestro análisis en el marco del ACP es importante destacar que la contratación parece ser competencia del KAA. Los Estados Unidos han presentado ejemplos de solicitudes de ofertas que identifican al MOCT o a la Oficina de Compras, pero no estimamos que esos casos aislados que se nos han presentado constituyan prueba suficiente de que el MOCT está a cargo de las contrataciones para el AII.[732] Observamos que la entidad actualmente encargada del AII, la IIAC, tiene 557 empleados, y que el personal del NADG está compuesto por 30 funcionarios del MOCT.[733] Aunque reconocemos que una entidad más pequeña puede utilizar un agente más grande, no parece que la IIAC sea meramente una cáscara vacía. Tomamos también nota de la declaración de Corea de que el MOCT no desempeña función alguna en las contrataciones para el AII.[734] No disponemos de ninguna prueba que arroje dudas sobre esa declaración.

7.70 Los Estados Unidos han indicado que en el sitio Web del MOCT se afirma que el NADG está a cargo del proyecto AII. Como se ha señalado anteriormente, tomamos también nota de la advertencia de Corea de que el sitio Web de un ministerio no es un documento con validez jurídica, y que en este caso fue preparado por el Departamento de Relaciones Públicas del MOCT, que para describir las funciones del Ministerio podía tener prioridades que no fueran la exactitud técnica. Evidentemente, con arreglo a la legislación coreana, el MOCT tiene funciones relacionadas con el proyecto AII. Esas funciones parecen ser las de supervisión. No creemos que la supervisión por una entidad gubernamental de un proyecto cuya ejecución ha sido delegada por ley a otra entidad (que ya hemos constatado es independiente y no está sujeta al cumplimiento del ACP) lleve necesariamente a concluir que hay entre ellas una relación principal/agente.

Conclusión

7.71 Tras examinar las cuestiones planteadas en esta subsección, reiteramos nuestra anterior conclusión de que la respuesta debe ser que por lo general los Miembros pueden, de conformidad con lo negociado, decidir qué entidades (y qué contratos celebrados por esas entidades) se incluyen en sus

---

[730] Documento probatorio Kor-12 a).

[731] *Ibid.*

[732] Documentos probatorios US-25, US-75 y US-76. Observamos asimismo que varios ejemplos de esos documentos presentados por los Estados Unidos para probar la existencia de contrataciones incompatibles con las disposiciones del ACP no revelan relación alguna con el MOCT. Véanse los documentos probatorios US-34 al 43. Véase también el documento probatorio Kor-48 (A-N).

[733] Párrafo 2.82.

[734] Párrafos 4.50, 4.69, 4.77 y 4.78. Documento probatorio Kor-116.

apéndices, y en qué anexos se incluyen. La cuestión del "control" y otros indicios de afiliación no son objeto de disposiciones expresas del ACP, sino materia interpretable por lo que respecta al contenido de los apéndices mismos. Por consiguiente, la cuestión de si una parte puede utilizar una nota para excluir una entidad que de otro modo parecería abarcada en la concesión contenida en un anexo en particular es precisamente el tipo de cuestión que puede matizarse mediante precisiones en notas, como constató el Grupo Especial en el asunto *Estados Unidos - Azúcar* (párrafos 7.30-7.31, *supra*).

7.72 Debemos también observar, no obstante, que esta libertad para definir el alcance de los compromisos no es absoluta. Los Estados Unidos señalaron que los contratos celebrados por el NADG estaban indiscutiblemente sujetos al ACP aunque el NADG no estuviera enumerado expresamente ni directamente comprendido en la definición de las redes de organizaciones subordinadas o de otra forma en la Nota 1 al Anexo 1. Corea respondió que el NADG era simplemente un grupo de tareas especial del MOCT. Sin embargo, esta respuesta de Corea en cierto modo elude las dificultades planteadas por ese ejemplo. Puede haber algo más allá de los confines estrictos del texto del Apéndice que deba ser examinado. Si una Parte excluye expresamente una entidad en una nota, no queda lugar a dudas. Un Miembro puede también enumerar afirmativamente entidades en un anexo distinto de aquel donde figura una entidad afiliada. Pero si el Apéndice nada dice acerca de una entidad, puede ser necesario trascender sus límites para determinar si dos entidades están afiliadas de tal forma que legalmente pueden considerarse como la misma entidad (lo que parece ser el caso del MOCT y el NADG) o si una puede estar actuando en nombre de la otra.

7.73 En la presente diferencia, aún no podemos llegar a la conclusión, basándonos en el texto del Apéndice 1 de Corea y de las Notas que en él figuran, de que el KAA y sus sucesores, en tanto que entidades, están incluidos en los compromisos del Apéndice de Corea, o de que el proyecto AII está de otro modo incluido. Debemos, por lo demás, tener en cuenta las ambigüedades del texto de la Nota 1 al Anexo 1 que un análisis de dicho texto no resolvió plenamente, induciéndonos a acudir a parte de los antecedentes de negociación de la adhesión de Corea al ACP. Por consiguiente, completaremos nuestro examen del alcance del Anexo 1 de Corea examinando más a fondo los aspectos pertinentes de los antecedentes de negociación de la adhesión de Corea al ACP.

3. Negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP

7.74 Como se ha indicado anteriormente, la Nota 1 al Anexo 1 de Corea no está exenta de ambigüedad. Como ayuda para la interpretación de la Nota 1 al Anexo 1 recurrimos al examen de un aspecto especialmente importante de los antecedentes de negociación. Al hacerlo no emprendimos un examen más amplio de los antecedentes de negociación, porque estabamos examinando un aspecto limitado y una prueba que guardaba especial relación con su interpretación. Es evidente que hay dificultades para interpretar el texto del Apéndice, algunos de cuyos aspectos son ambiguos, y queremos asegurarnos de que no hay otros aspectos de los antecedentes de negociación que puedan llevarnos a modificar las conclusiones a las que llegamos con respecto a la Nota 1. Además, los Estados Unidos han alegado concretamente que cuando tuvieron lugar las negociaciones las partes entendieron que existía una concesión con respecto al proyecto AII, con independencia de la entidad encargada de su ejecución. Por consiguiente, nos parece oportuno proceder a un examen más detallado de los antecedentes de negociación en su conjunto.

7.75 Para comenzar nuestro análisis de esta cuestión, debemos abordar ciertas cuestiones relacionadas con el recurso a los antecedentes de negociación que se plantearon en la diferencia *Comunidades Europeas - Equipo informático*. En esa diferencia, el Órgano de Apelación constató concretamente que el nivel de expectativas razonables o expectativas legítimas en el contexto de reclamaciones no basadas en infracción de disposiciones no contribuía al examen de los antecedentes de negociación para resolver cuestiones relacionadas con una reclamación por infracción. Una de las razones es que cuando se trata de reclamaciones no basadas en infracción de disposiciones lo importante es determinar cuáles eran las expectativas razonables de la parte demandante. Sin

embargo, cuando es necesario ir más allá del texto en un caso de reclamación por infracción, lo importante es evaluar las pruebas objetivas del entendimiento mutuo entre las partes negociadoras.[735] Esto involucra no sólo a las partes demandante y demandada, sino posiblemente también a otras partes en las negociaciones. Es importante observar que existe una diferencia de perspectiva entre las expectativas razonables de una parte y el entendimiento mutuo de todas las partes. La información disponible en el curso de las negociaciones puede estar al alcance de algunas partes y de otras no. En otras palabras, las pruebas presentadas al Grupo Especial pueden ser distintas en los dos análisis, y su ponderación y su valor probatorio también pueden ser diferentes.

7.76 Empezamos por observar de nuevo que Corea proporcionó en febrero de 1991 una *Explicación Suplementaria* de su oferta inicial de 1990.[736] Posteriormente, el 22 de abril de 1991, los Estados Unidos iniciaron negociaciones bilaterales con Corea sobre su oferta de adhesión. En el curso de esas negociaciones, los Estados Unidos formularon a Corea una serie de preguntas relacionadas con su oferta.[737] La pregunta 6 decía así:

> "¿Qué relación hay entre el Grupo de Desarrollo Aeroportuario y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las compras realizadas para el Grupo de Desarrollo Aeroportuario? Sírvanse identificar todos los ministerios encargados de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos."

7.77 Corea respondió así:

> "La construcción de nuevos aeropuertos está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes. Está previsto completar el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto en 1997 tras la finalización del plan básico en 1992 y el plan de trabajo en 1993. La empresa Bechtel, de los Estados Unidos, participa en los proyectos de plan básico.
>
> La organización encargada de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto es la Oficina de Compras. Sin embargo, hasta la fecha no se ha establecido el plan de contratación concreto porque todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica."[738]

7.78 El 14 de diciembre de 1993, Corea hizo su oferta final. Dicha oferta contenía también Notas Generales aplicables a todos los anexos. La Nota General 1 dice así:

> "Corea no hará extensivas las ventajas del presente Acuerdo
>
> a) en lo que respecta a la adjudicación de contratos por la Administración Nacional de Ferrocarriles,

---

[735] *Comunidades Europeas - Equipo informático*, párrafos 81-84, 93.

[736] Véase el párrafo 7.44.

[737] Párrafos 2.51 y 4.328.

[738] Párrafos 2.52 y 4.330.

b) en lo que respecta a las adquisiciones para aeropuertos realizadas por entidades incluidas en el Anexo 1,

c) en lo que respecta a las adquisiciones destinadas al transporte urbano (incluidas las líneas de metro) por las entidades incluidas en los Anexos 1 y 2

a los proveedores de bienes y servicios de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, Austria, Noruega, Suecia, Finlandia y Suiza, mientras Corea no acepte que esos países conceden un acceso comparable y efectivo a las empresas coreanas en sus mercados correspondientes."

7.79 A finales de noviembre de 1993, las Comunidades Europeas formularon preguntas a Corea sobre la cobertura de los aeropuertos.[739] Aparentemente, no recibieron respuesta escrita. Sin embargo, en una nota interior de las CE se indica que Corea respondió que los aeropuertos estaban abarcados, pero indicó entre paréntesis "Seúl, Pusan" como ejemplos de los aeropuertos que se incluirían. Esto implica que son, por consiguiente, los aeropuertos incluidos en razón de la Nota 1 al Anexo 1. Es decir, esta prueba es coherente con nuestra conclusión expuesta en el párrafo 7.47. En la nota de régimen interior de las CE no se hacía referencia al KAA ni al proyecto AII.[740] A continuación, las Comunidades Europeas y varios otros Miembros introdujeron reservas por las que se excluía la cobertura de los aeropuertos para Corea. Esta fue aparentemente la causa de la reserva de Corea estipulada en la Nota General 1 b) del Apéndice I arriba citada.

7.80 Como se analizará con más detalle en las siguientes dos secciones, es evidente que la respuesta de Corea a la pregunta de los Estados Unidos no fue tan completa y detallada como normalmente se requeriría en las negociaciones del ACP.[741] Cuando Corea transmitió su respuesta ya había promulgado disposiciones en las que se encomendaba a otra entidad (distinta del MOCT) la ejecución del proyecto AII. Ya se estaban preparando otras normas para designar al KAA como esa entidad. Corea ha declarado que sabía que el objeto de las preguntas de los Estados Unidos era el proyecto AII.[742] Cabe afirmar que, en el mejor de los casos, la respuesta de Corea fue totalmente inadecuada.

7.81 Observamos, sin embargo, que la respuesta de julio de 1991 de Corea a la pregunta de los Estados Unidos se matizó indicando que los planes de contratación no se habían ultimado. Además, esa matización iba precedida de la palabra "pero", que claramente significa que la declaración que la precedía no debía haberse considerado absoluta. Reconocemos que el "pero" se refiere al plan de contratación, mientras que la pregunta y la parte anterior de la respuesta se refieren a las entidades contratantes competentes. Sin embargo, la respuesta de Corea estaba lo bastante matizada como para haber planteado interrogantes. Por lo demás, es importante destacar que los Estados Unidos (no tenemos pruebas de que otras Partes tuvieran conocimiento de esta respuesta concreta de Corea) dispusieron de más de dos años y medio antes de llegar a un acuerdo final, período durante el cual esa ambigüedad podía haberse aclarado. Las Comunidades Europeas y otras partes negociadoras tomaron medidas en 1993 para aclarar la cobertura de los aeropuertos, y recibieron respuestas que contribuyen a la impresión general de que no hubo entendimiento mutuo entre las partes en el sentido de que las contrataciones para el proyecto AII estaban a cargo de una entidad abarcada. De hecho, parece que

[739] Respuesta de las CE a la primera serie de preguntas del Grupo Especial, Anexo IV.

[740] *Ibid.*, Anexo V.

[741] El Grupo Especial observa que en ninguna parte de este informe ha hecho constatación alguna de que Corea actuara de mala fe en ningún momento de las negociaciones sobre su adhesión al ACP.

[742] Párrafo 4.343.

las partes negociadoras distintas de los Estados Unidos entendieron claramente que el proyecto AII no esta comprendido.[743] Habida cuenta del tiempo transcurrido y de las medidas adoptadas por otros Miembros, los Estados Unidos no debían haberse conformado con las conclusiones a las que según comunican a este Grupo Especial llegaron basándose en esa respuesta matizada de Corea fechada en 1991.

7.82 En resumen, y con respecto a la interpretación de los antecedentes de negociación de la adhesión de Corea al ACP, recordamos nuestra conclusión de que esta información aclara que la Nota 1 al Anexo 1 pretendía ser de carácter definitorio, y de que el texto del Apéndice de Corea no incluye la cobertura del KAA y sus sucesores. A nuestro juicio, los antecedentes de negociación en su conjunto, al reflejar lo que las diversas partes en las negociaciones entendieron con respecto a la oferta de Corea, confirman nuestra conclusión de que no hubo entendimiento mutuo sobre la cobertura del KAA.

7.83 Concluimos, por consiguiente, que el proyecto de construcción del AII no estaba comprendido, porque las entidades encargadas de las contrataciones para el proyecto no son entidades abarcadas en el sentido del artículo I del ACP. Además, el tipo de afiliación que nos parece necesario para que una entidad no enumerada esté sujeta a la aplicación del ACP no se da en el presente caso. Por consiguiente, no hay razón para que sigamos adelante y hagamos a este respecto constataciones específicas sobre la presunta incompatibilidad de las prácticas en materia de contratación adoptadas por Corea.[744]

C. ALEGACIÓN DE ANULACIÓN O MENOSCABO SIN INFRACCIÓN

1. Aspectos generales

a) Fundamentos en que se apoya la reclamación

7.84 Observamos, en primer lugar, que el fundamento de la reclamación no basada en infracción de disposiciones que hacen los Estados Unidos en el contexto del presente asunto es distinto del que normalmente se invoca en esas reclamaciones.[745] Para explicar claramente esa diferencia es preciso referirse, en primer lugar, al fundamento de las reclamaciones no basadas en infracción tradicionales.

7.85 El Grupo Especial encargado del asunto *Japón - Medidas que afectan a las películas y el papel fotográfico de consumo* (*Japón - Películas)* resumió así el criterio que tradicionalmente se utiliza para resolver casos no basados en infracción de disposiciones:

> El texto del párrafo 1 b) del artículo XXIII establece tres elementos que la parte reclamante ha de demostrar que concurren para formular una reclamación al amparo del párrafo 1 b) del artículo XXIII que pueda ser admitida a trámite: 1) la aplicación de una medida por un Miembro de la OMC; 2) una ventaja resultante del acuerdo

[743] El hecho de que sólo los Estados Unidos recibieran una respuesta de Corea que podía haber generado expectativas razonables para los Estados Unidos de que la situación fuera distinta se examinará más abajo en relación con la reclamación no basada en infracción.

[744] Observamos que de haber sido necesarias esas constataciones, Corea no había adoptado ninguna posición en respuesta a las alegaciones de los Estados Unidos ni presentado pruebas para refutar las presentadas por los Estados Unidos.

[745] Las alegaciones de los Estados Unidos se hacen de conformidad con una parte del párrafo 2 del artículo XXII del ACP que es equivalente al apartado b) del párrafo 1 del artículo XXIII del GATT de 1994.

pertinente; y 3) anulación o menoscabo de la ventaja a consecuencia de la aplicación de la medida[746]

A esto podemos añadir la idea, desarrollada en todos esos casos, de que la anulación o menoscabo de la ventaja a consecuencia de la medida debe chocar con las expectativas razonables de la parte demandante en el momento de concertarse el acuerdo.

7.86 Por tanto, las reclamaciones no basadas en infracción de disposiciones requieren determinar si existe: 1) la aplicación de una medida por un Miembro de la OMC; 2) una ventaja resultante del acuerdo pertinente; y 3) anulación o menoscabo de la ventaja a consecuencia de la aplicación de la medida que el Miembro exportador no hubiera podido razonablemente prever.

7.87 En el presente asunto, los Estados Unidos han afirmado que las medidas que en su opinión infringían el ACP (es decir, la imposición de plazos insuficientes para la presentación de ofertas; la imposición de determinadas prescripciones en materia de calificación; la imposición de determinadas prescripciones en relación con los socios nacionales; y la falta de acceso a procedimientos adecuados de impugnación de las medidas adoptadas por el KAA y sus sucesores en relación con el proyecto AII) anulan o menoscaban ventajas para los Estados Unidos resultantes del ACP, de conformidad con el párrafo 2 del artículo XXII del Acuerdo. Una diferencia crucial entre un caso no basado en infracción tradicional y el presente asunto sería tal vez que, normalmente lo que debe determinarse con respecto a las "expectativas razonables" es si cabía o no prever razonablemente que las ventajas derivadas de una concesión existente se verían menoscabas por la aplicación de las medidas. Sin embargo, aquí, de haber lugar a reclamación no basada en infracción, lo que es preciso determinar es si había o no expectativas razonables de obtener una ventaja derivada de la *negociación* y no de una *concesión.*

b) Argumentos de las partes

7.88 Los Estados Unidos modifican ligeramente el criterio enunciado por el Grupo Especial en el asunto *Japón - Películas* y sostienen que para determinar si existe anulación o menoscabo sin infracción en el marco del ACP es preciso constatar la existencia de los siguientes tres elementos: 1) se ha negociado una concesión, y esa concesión existe; 2) se ha aplicado una medida que trastorna las relaciones de competitividad establecidas; y 3) la medida no podía haberse previsto razonablemente cuando se negoció la concesión.[747] Los Estados Unidos aducen que de los tres elementos pertinentes en una reclamación no basada en infracción, lo único que queda por determinar en el presente asunto es lo primero, es decir, si existe o no concesión.

7.89 Los Estados Unidos sostienen que, de manera análoga, durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, procuraron obtener y obtuvieron la cobertura en el Anexo 1 de todas las

---

[746] *Japón - Películas, supra*, párrafo 10.41, donde se citan los asuntos *CE - Semillas oleaginosas*, IBDD 37S/93, párrafos 142-152; *Australia - Subvenciones al sulfato amónico*, BISD II/188, páginas 192 193 del texto inglés.

[747] Los Estados Unidos citan los siguientes informes: informe del Grupo de Trabajo sobre *Subvenciones Australianas al Sulfato Amónico* (adoptado el 3 de abril de 1950) BISD II/188-196, párrafo 12; informe del Grupo Especial sobre *Trato por Alemania de las Importaciones de Sardinas* (adoptado el 31 de octubre de 1952, G/26, IBDD 1S/58, párrafo 16; informe del Grupo Especial sobre el asunto *Comunidad Económica Europea - Ayudas concedidas para la producción de melocotones en lata, peras en lata, macedonias de frutas en lata y pasas*, 20 de febrero de 1985 (no adoptado), L/5778, párrafo 51; e informe del Grupo Especial sobre el asunto *Comunidad Económica Europea - Primas y subvenciones abonadas a los elaboradores y a los productores de semillas oleaginosas y proteínas conexas destinadas a la alimentación animal* (adoptado el 25 de enero de 1990), L/6627, IBDD 37S/93, párrafos 142-152.

entidades del Gobierno de Corea encargadas de la adquisición de productos y servicios relacionados con proyectos de construcción de nuevos aeropuertos. Según los Estados Unidos, posteriormente Corea aplicó, y sigue aplicando, medidas en materia de contratación que los Estados Unidos no podían haber previsto razonablemente en el momento en que se negoció la cobertura de la construcción de nuevos aeropuertos. Los Estados Unidos aducen que esas medidas trastornan la relación de competitividad establecida entre los proveedores de bienes y servicios de los Estados Unidos y los proveedores de bienes y servicios para el proyecto de construcción del AII, relación de competitividad que puede alcanzar un valor de 6.000 millones de dólares. Sobre esa base, los Estados Unidos aducen que Corea está anulando o menoscabando ventajas para los Estados Unidos resultantes del ACP.

7.90 En respuesta, Corea aduce que no será fácil para los Estados Unidos fundamentar en el párrafo 2 del artículo XXII del ACP su reclamación no basada en infracción. Corea observa que con arreglo al apartado a) del párrafo 1 del artículo 26 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias, "la parte reclamante apoyará con una justificación detallada cualquier reclamación relativa a una medida que no esté en contradicción con el acuerdo abarcado pertinente".

7.91 Corea aduce que los Estados Unidos han de demostrar, en virtud de la prescripción del párrafo 2 del artículo XXII de que se identifique una "ventaja para ellos resultante del ACP", que "concibieron expectativas razonables" de obtener las ventajas derivadas de la aplicación del ACP en las contrataciones para el AII.[748] Corea aduce además que "para que las expectativas de una ventaja sean legítimas, es preciso que las medidas impugnadas no hubieran podido ser razonablemente previstas en el momento en que se negociaron las concesiones arancelarias".[749] Corea afirma que esa condición es evidente, y en apoyo de su opinión hace la siguiente cita: "En caso contrario, el Miembro de que se trate no podría tener expectativas legítimas de un mejoramiento de acceso a los mercados en la medida del menoscabo causado por esas medidas".[750]

7.92 **Corea aduce** que el requisito de que la medida impugnada trastorne la relación de competitividad creada por el Acuerdo implica que es necesario que exista un "acuerdo". Corea aduce además que lo esencial de una reclamación no basada en infracción es que una medida adoptada por una parte, tras la conclusión de un acuerdo, que no se podía haber previsto razonablemente en el momento de concertarse dicho acuerdo, anule o menoscabe una concesión hecha por otra parte. Corea afirma que los Estados Unidos no han especificado qué acuerdo concertado por las partes ha sido anulado o menoscabado por medidas adoptadas por Corea tras la entrada en vigor del acuerdo. Corea afirma asimismo que no pudo ser un acuerdo de incluir el KAA, el KOACA y la IIAC en la cobertura ACP de Corea, dado que Corea nunca aceptó incluir esas entidades en ninguna de su ofertas.

---

[748] *Japón - Películas*, párrafo 10.72. En apoyo de este principio Corea cita *CE - Semillas oleaginosas*, IBDD 37S/93 (párrafos 147-148); *Aplicación de las disposiciones del artículo XVI*, IBDD 10S/217 (párrafo 28) (adoptado el 21 de noviembre de 1961); *Otros obstáculos al comercio*, IBDD 3S/22 (párrafo 13) (adoptado el 3 de marzo de 1955); *Alemania - Sardinas*, IBDD 1S/53 (párrafo 16) (adoptado el 31 de octubre de 1952); *Subvenciones australianas al sulfato amónico*, GATT/CP.4/39, IBDD II/188 (adoptado el 3 de abril de 1950).

[749] *Japón - Películas*, párrafo 10.76.

[750] *Ibid.*

2. Reclamaciones no basadas en infracción en el contexto de los principios del derecho internacional consuetudinario

7.93 A nuestro juicio, la acción por anulación o menoscabo sin infracción de disposiciones, tal como se ha desarrollado en la jurisprudencia del GATT/OMC, no debe analizarse aislándola de los principios generales del derecho internacional consuetudinario. Como se observa más arriba, la premisa básica es que los Miembros no deben tomar medidas que, aunque sean compatibles con la letra del tratado, puedan servir para socavar las expectativas razonables de los interlocutores en la negociación. Esto se ha planteado tradicionalmente en el contexto de medidas que podrían menoscabar el valor de las concesiones arancelarias negociadas. A nuestro juicio, se trata de un desarrollo ulterior del principio *pacta sunt servanda* en el contexto del apartado b) del párrafo 1 del artículo XXIII del GATT de 1947 y las diferencias planteadas en el marco de ese Acuerdo General, y posteriormente en el de los Acuerdos de la OMC, en particular por lo que respecta al artículo 26 del ESD. El principio *pacta sunt servanda* se enuncia en el artículo 26 de la *Convención de Viena*[751] en la forma siguiente:

> "Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe."

7.94 Parece evidente que los Miembros de la OMC están de acuerdo en que el cumplimiento de buena fe incluye ulteriores medidas que pudieran anular o menoscabar las ventajas que razonablemente podría preverse obtendrían otras partes en las negociaciones pertinentes. La coherencia de esa interpretación con los principios generales del derecho internacional consuetudinario se ve confirmada por los antecedentes de negociación de la *Convención de Viena*. Según el informe de la Comisión de Derecho Internacional a la Asamblea General, los Miembros que negociaron la Convención contemplaron así esta cuestión:

> "Algunos Miembros estimaron que sería conveniente enunciar también que toda parte debe abstenerse de ejecutar actos encaminados a frustrar el objeto y el fin del tratado. Sin embargo, la Comisión estimó que ello está claramente implícito en la obligación de aplicar el tratado de buena fe y prefirió enunciar la norma *pacta sunt servanda* en la forma más sencilla posible."[752]

7.95 La doctrina sobre casos no basados en infracción va más allá del mero respeto del objeto y fin del tratado tal como se expresan en su letra. Las disposiciones vigentes (es decir, las concesiones) deben respetarse teniendo en cuenta su efecto material en las posibilidades competitivas. En ese sentido es una extensión del requisito de actuar de buena fe.

7.96 Tenemos presente que en virtud del párrafo 2 del artículo 3 del ESD debemos tratar, en el contexto de cada diferencia en particular, de aclarar las disposiciones vigentes de los Acuerdos de la OMC de conformidad con las normas usuales de interpretación del derecho internacional público.[753] Sin embargo, la relación entre los Acuerdos de la OMC y el derecho internacional consuetudinario

---

[751] También en el preámbulo de la *Convención de Viena* figura una referencia al principio *pacta sunt servanda*.

[752] *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional* (1966), volumen II, página 232.

[753] Observamos asimismo que no vemos en ello fundamento para deducir *a contrario* que las normas del derecho internacional distintas de las relativas a la interpretación no son aplicables. A este respecto, el párrafo 2 del artículo 3 contempla un problema específico que se había planteado en el marco del GATT, consistente en que, entre otras cosas, el recurso a los antecedentes de negociación se estaba utilizando en forma que cabría considerar incompatible con las normas usuales del derecho internacional público para la interpretación de los tratados.

tiene mayor alcance. El derecho internacional consuetudinario se aplica en forma general a las relaciones económicas entre los Miembros de la OMC, siempre que los Acuerdos de la OMC no se "aparten" de él. Para decirlo de otra forma, siempre que no exista conflicto o incompatibilidad, o una expresión en un Acuerdo de la OMC abarcado que implique otra cosa, opinamos que las normas consuetudinarias del derecho internacional son aplicables a los Tratados de la OMC y al proceso de elaboración de tratados en el marco de la OMC.

7.97 Como ha aducido Corea, los casos no basados en infracción de disposiciones tienen carácter excepcional en el marco del sistema de solución de diferencias de la OMC. El apartado a) del párrafo 1 del artículo 26 del ESD establece que:

> "La parte reclamante apoyará con una justificación detallada cualquier reclamación relativa a una medida que no esté en contradicción con el acuerdo abarcado pertinente."

7.98 Como indica el Grupo Especial en el asunto *Japón - Películas*:

> "aunque la acción por anulación o menoscabo sin infracción de disposiciones constituye un instrumento importante y aceptado del mecanismo de solución de diferencias de la OMC/GATT y ha figurado "en los textos" durante casi 50 años, sólo en ocho asuntos grupos especiales o grupos de trabajo han realizado un examen sustantivo de reclamaciones formuladas al amparo del párrafo 1 b) del artículo XXIII. De ello se desprende que tanto las partes contratantes del GATT como los Miembros de la OMC han adoptado al respecto un enfoque prudente y que, de hecho, han considerado que esa acción es un instrumento excepcional de la solución de diferencias. A este respecto señalamos que en el asunto *CEE - Semillas oleaginosas* las dos partes en ese asunto, las Comunidades Europeas y los Estados Unidos, confirmaron la necesidad de adoptar un enfoque prudente respecto de la acción por anulación o menoscabo sin infracción de disposiciones y de considerar que ese concepto es excepcional. La razón de esta prudencia es evidente. Los Miembros negocian las normas que convienen en seguir y sólo excepcionalmente prevén la posibilidad de que se dirijan contra ellas impugnaciones por medidas que no infringen esas normas".[754]

A pesar de esa prudencia, el Grupo Especial encargado del asunto *Japón - Películas* opinó que la acción no basada en infracción de disposiciones tenía un papel importante, el de proteger las expectativas razonables en materia de oportunidades de competencia mediante concesiones negociadas.

7.99 A nuestro parecer, estas observaciones de otros grupos especiales son enteramente coherentes con el principio *pacta sunt servanda*. La inmensa mayoría de las medidas adoptadas por los Miembros que sean coherentes con la letra de los tratados que los obligan serán también coherentes con su espíritu. Sin embargo, a veces puede ocurrir que algunas medidas, aunque son aceptables con arreglo a una serie de normas (a este respecto se hace referencia a menudo al Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias), no son compatibles con el espíritu de otros compromisos, como los que figuran en Listas negociadas. Es decir, esas medidas frustran las oportunidades de competencia que son el efecto razonablemente previsto de esos compromisos. Con todo, debemos observar también que, si bien la carga de la prueba recae en términos generales sobre el demandante, no tenemos intención de introducir aquí un nuevo requisito alegando que el demandante está obligado a demostrar afirmativamente la mala fe efectiva de otro Miembro. Del desarrollo de las diferencias

---

[754] *Japón - Películas*, párrafo 10.36.

anteriores a la conclusión de la Ronda Uruguay se deduce con relativa claridad que ese requisito nunca se estableció, y no hay en el texto actualmente vigente indicio alguno de su imposición posterior. En definitiva, lo que habrá de demostrarse es que se han tomado medidas que frustran el objeto y fin del tratado y anulan las ventajas que cabía prever razonablemente se derivarían de su aplicación.

7.100 Una de las cuestiones que se plantean en la presente diferencia es si las reclamaciones no basadas en infracciones pueden darse en contextos distintos del enfoque tradicional que representa el principio *pacta sunt servanda*. ¿Puede, por ejemplo, la cuestión del error en la negociación del tratado abordarse con arreglo al párrafo 26 del ESD y el párrafo 2 del artículo XXII del ACP? No vemos por qué no habría de ser así. Las partes están tan obligadas a negociar de buena fe como obligadas a aplicar el tratado de buena fe. Nos parece claro (como se observa en los párrafos 7.110 y 7.121 *infra*) que es necesario que las negociaciones en el marco del acuerdo objeto de nuestro examen (el ACP) se celebren en forma especialmente abierta y franca.

7.101 Por consiguiente, basándonos en las numerosas pruebas aportadas por ambas partes en la diferencia, examinaremos la reclamación por anulación o menoscabo planteada por los Estados Unidos en el marco de principios del derecho internacional que son generalmente aplicables no sólo al cumplimiento de los tratados sino también a su negociación.[755] Hacer otra cosa podría crear una laguna en la aplicabilidad general del derecho a las diferencias planteadas en el marco de la OMC, y no vemos en el texto de los Acuerdos de la OMC indicio alguno de que se pretendiera crear esa laguna. Si se estimara que la acción no basada en infracción de disposiciones no podría poner remedio a problemas como los que se han planteado en el presente caso por lo que respecta a la buena fe y el error en la negociación de los compromisos ACP (y, cabría añadir, en los compromisos en materia de aranceles y servicios derivados de otros Acuerdos de la OMC), no se podría hacer nada al respecto en el marco del mecanismo de solución de diferencias de la OMC si se decidiera que las normas del derecho internacional consuetudinario relativas a la buena fe y al error en la negociación de los tratados no eran aplicables. Como se adujo anteriormente, esto no estaría en conformidad con la relación normal entre el derecho internacional y el derecho de los tratados o con los Acuerdos de la OMC.

7.102 Si, como creemos, las acciones no basadas en infracción representan una extensión de la obligación de actuar de buena fe en la aplicación de un tratado y pueden también aplicarse a la buena fe y al error en las negociaciones del ACP, también deberán aplicarse los recursos especiales para casos en que no existe infracción contemplados en el artículo 26 del ESD en lugar de los recursos tradicionales del derecho de los tratados que no son pertinentes en lo que respecta al ACP (véase el análisis que figura en la nota 769 *infra*).

---

[755] Observamos que el párrafo 1 del artículo 7 del ESD requiere que en la solicitud de establecimiento de un grupo especial y en el mandato del grupo se haga referencia al acuerdo abarcado de que se trate. Esto no es óbice para emprender un análisis más amplio como el que estamos aquí haciendo, ya que el ACP sería el acuerdo abarcado de referencia y, en nuestra opinión, nos estamos limitando a examinar en todos sus aspectos la reclamación no basada en infracción planteada por los Estados Unidos. Lo hacemos simplemente en el contexto más amplio del derecho internacional consuetudinario, en lugar de limitarlo al análisis tradicional circunscrito al principio *pacta sunt servanda* en sentido amplio. Los mandatos tienen por objeto determinar adecuadamente las reclamaciones de las partes, y por consiguiente el alcance del examen del grupo especial. No creemos que haya fundamento alguno para aducir que los mandatos tienen por objeto *excluir* toda referencia a las normas más amplias del derecho internacional consuetudinario para analizar adecuadamente una reclamación sometida al Grupo Especial.

a) El enfoque tradicional: *pacta sunt servanda* en sentido amplio

7.103 Como en la presente diferencia los Estados Unidos plantearon la reclamación no basada en infracción, al menos teóricamente, con arreglo al enfoque tradicional, primero examinaremos en ese contexto los elementos de hecho de la diferencia. A nuestro entender, hay una ligera diferencia entre las reclamaciones no basadas en infracción tradicionales relativas al ACP y otros casos no basados en infracción planteados en el marco del GATT. Aquí la secuencia analítica sería la siguiente: 1) hubo una concesión sobre entidades acordada; 2) como consecuencia de ella se creó una expectativa razonable de disfrutar de oportunidades de competencia en las licitaciones; 3) el Miembro que hizo la concesión, incluida la concesión sobre entidades, adopta una medida que no infringe disposiciones del ACP; y 4) como consecuencia de ello, las oportunidades de competencia en materia de licitación previstas no se materializan, y las ventajas de la concesión han sido anuladas o menoscabadas.

7.104 Habida cuenta de esos elementos, examinaremos ahora las circunstancias del presente caso. En 1990 Corea hizo su oferta inicial de cobertura cuando solicitó su adhesión al Acuerdo de la Ronda de Tokio. En febrero de 1991, Corea proporcionó una *Explicación Suplementaria*. Como observamos más arriba, en esa explicación de febrero de 1991 los aeropuertos estaban comprendidos en el marco del Ministerio de Transportes.[756] Se hacía referencia a dos autoridades aeroportuarias regionales cuyo nombre no se daba y a una autoridad aeroportuaria citada por su nombre. No se hacía referencia alguna al proyecto AII ni al KAA. Como también hemos observado anteriormente, el significado de la Nota 1 al Anexo 1 propuesta se aclaraba de forma que indicaba inequívocamente que tenía por objeto servir como guía del alcance de la cobertura en virtud del Anexo 1.

7.105 El 1º de mayo de 1991, los Estados Unidos enviaron a Corea una serie de preguntas, incluida una sobre la aplicación del ACP a la construcción de aeropuertos. El 31 de mayo de 1991, la Asamblea Nacional de Corea promulgó la *Ley del Aeropuerto de Seúl*, que con arreglo a las comunicaciones de Corea al Grupo Especial fue el fundamento jurídico de la transferencias de las facultades del MOCT a otras entidades. De lo contrario, la *Ley de Aviación* habría requerido que la construcción de las instalaciones estuviera a cargo del Ministro de Transportes. El 26 de junio de 1991, el Ministerio de Transportes inició los trabajos legislativos preparatorios que en diciembre de 1991 desembocarían en la designación del KAA como entidad encargada del proyecto AII.

7.106 El 1º de julio de 1991, Corea respondió a las preguntas de los Estados Unidos. Citaremos de nuevo aquí tanto la pregunta de los Estados Unidos como la respuesta de Corea, porque nos parece muy importante examinarlas a la luz de los hechos descritos en los dos párrafos precedentes. Los Estados Unidos preguntaron:

> "¿Qué relación hay entre el Grupo de Desarrollo Aeroportuario y el Ministerio de Comunicaciones? ¿Incluye la oferta de cobertura del Ministerio de Comunicaciones formulada por Corea las compras realizadas para el Grupo de Desarrollo Aeroportuario? Sírvanse identificar todos los Ministerios encargados de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción de nuevos aeropuertos."

Corea respondió así:

> "La construcción de nuevos aeropuertos está a cargo del Nuevo Grupo de Desarrollo Aeroportuario, dependiente del Ministerio de Transportes. Está previsto completar el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto en 1997 tras la finalización del plan

[756] Véase el párrafo 7.44.

básico en 1992 y el plan de trabajo en 1993. La empresa Bechtel, de los Estados Unidos, participa en los proyectos de plan básico.

La organización encargada de la contratación de mercancías y servicios relacionados con la construcción del nuevo aeropuerto es la Oficina de Compras. Si embargo, hasta la fecha no se ha establecido el plan de contratación concreto porque todo el proyecto de construcción del aeropuerto se encuentra únicamente en fase de planificación básica."

7.107 Tras esa respuesta, el 10 de julio de 1991 el MOCT hizo público un proyecto de ley que contenía enmiendas de la *Ley del Aeropuerto de Seúl.* La cuestión se debatió después ampliamente a nivel gubernamental, y el 21 de octubre de 1991 el proyecto de ley se presentó a la Asamblea Nacional. Fue aprobado por la Asamblea Nacional el 20 de noviembre de 1991 y firmado por el Presidente y publicado en el *Boletín Oficial* el 14 de diciembre de 1991.

7.108 Nos resulta muy difícil comprender cómo pudo Corea responder como lo hizo el 1º de julio de 1991, no decir nada más en ese momento o en los meses sucesivos y no señalar nada de ello a la atención de los Estados Unidos. El 31 de mayo de 1991 ya se habían aprobado las disposiciones de habilitación que retiraban al MOCT las facultades de ejecución directa del proyecto, y ello al menos un mes antes de que Corea respondiera a la pregunta formulada por lo Estados Unidos. Además, por entonces ya había planes de designar a una entidad específica (el KAA) como entidad encargada del AII. No obstante, en julio de 1991 Corea respondió que a la sazón el MOCT (por conducto del NADG) era la entidad encargada del proyecto AII. Corea matizó su respuesta afirmando que los planes de contratación no se habían establecido, pero por entonces Corea sabía mucho más que eso y debía haberlo comunicado a los Estados Unidos en la respuesta. Corea no ha invocado razones válidas para no haberlo hecho.

7.109 No estamos de acuerdo con el argumento de Corea de que en el marco del ACP lo único que hay que determinar es si las entidades están comprendidas. Es cierto que los Apéndices están estructurados en términos de entidades, pero esa no es la base de las negociaciones. Los Miembros no negocian para que se incluyan entidades como tales entidades. No negocian para incluir nombres en una lista, sino para que queden incluidas las adquisiciones que son competencia de las entidades abarcadas. Como han observado otros grupos especiales, la finalidad de las negociaciones sobre compromisos incluidos en Listas es garantizar las oportunidades de competencia, que en el contexto del ACP están vinculadas al acceso a los proyectos, y no simplemente a una lista de nombres de entidades gubernamentales.

7.110 A nuestro juicio, un acuerdo de las características del ACP requiere respuestas completas y puntuales a las preguntas. Las negociaciones sobre cobertura en los mercados de contratación pública son difíciles. Cada mercado tiene sus propias características, que sólo la parte que responde conoce plenamente. Como ejemplo de las dificultades que se plantean a este respecto recordamos lo difícil que es comprender plenamente la estructura de la cobertura del Gobierno de Corea con arreglo a la *Ley de Organización de la Administración*. Corea ha afirmado que en su opinión no estaba obligada a tratar de adivinar lo que interesaba a los Estados Unidos y a proporcionarles mayor información. Sin embargo, Corea afirmó también que en su respuesta no hizo referencia a las autoridades aeroportuarias regionales que había ofrecido incluir porque sabía que los Estados Unidos estaban realmente interesados en el AII. Claramente, la última respuesta era correcta. El alcance de la pregunta de los Estados Unidos era objetivamente evidente. Y Corea, que lo sabía, estaba obligada a dar una respuesta franca y completa. La integridad del sistema de negociación así lo exige. A nuestro juicio, la actuación de Corea no estuvo a la altura de lo que se espera de las partes que negocian su adhesión al ACP.

7.111 No obstante, el hecho de que consideremos que la respuesta de Corea no fue, por varias razones, satisfactoria, no pone fin a nuestro examen de los hechos. El siguiente dato que debemos tener en cuenta es que la respuesta de Corea a la pregunta de los Estados Unidos se hizo unos dos años y medio antes de la presentación de la oferta final de Corea, y que las facultades para la ejecución del AII se asignaron al KAA dos años antes de esa oferta de 14 de diciembre de 1993. De hecho, el acuerdo no se ultimó realmente hasta el 15 de abril de 1994. Observamos que en una diferencia anterior relativa a una Lista arancelaria en la que había una concesión acordada se constató que era posible fundamentar una reclamación no basada en infracción de disposiciones en medidas adoptadas antes de finalizar las negociaciones que posteriormente menoscabaron las ventajas que razonablemente se preveía resultarían de las concesiones. El Grupo encargado del asunto *Japón - Películas* lo expresó en la forma siguiente:

> en el caso de las medidas que el Japón ha demostrado que han sido introducidas antes de la conclusión de las negociaciones arancelarias correspondientes, consideramos que el Japón ha establecido la presunción de que debe considerarse que los Estados Unidos previeron esas medidas, e incumbe a los Estados Unidos la carga de refutar esa presunción. A este respecto, estimamos que debe considerarse que los Estados Unidos conocían las medidas adoptadas por el Gobierno del Japón en la fecha de su publicación. Somos conscientes de que el conocimiento de la existencia de una medida no equivale a la comprensión de sus repercusiones en el mercado de un determinado producto. Por ejemplo, algunas políticas de aplicación de una medida pueden dar a una medida ambigua un contenido no previsto inicialmente o modificar sensiblemente su contenido. Sin embargo, en los casos en que los Estados Unidos alegan que desconocían la importancia de una medida para las condiciones de acceso a los mercados de las películas o el papel, los Estados Unidos han de demostrar claramente por qué no podían haber previsto razonablemente desde el primer momento los efectos en el mercado de películas o papel de una medida existente y aclarar cuándo se apercibieron de esos efectos … No basta declarar simplemente que la falta de transparencia y el carácter informal de las medidas de un Miembro impedían evaluar sus repercusiones.[757]

7.112 En una situación planteada en esa diferencia, los Estados Unidos demostraron que la medida impugnada (una decisión del Consejo de Ministros) no se publicó hasta nueve días antes de la conclusión de la Ronda Kennedy de negociaciones. El Grupo Especial hizo la siguiente constatación:

> Dado el breve período transcurrido entre la publicación de esta medida concreta y la terminación oficial de la Ronda Kennedy, estimamos que es difícil llegar a la conclusión de que los Estados Unidos deberían haber previsto la Decisión del Consejo de Ministros de 1967, ya que sería poco realista considerar que los Estados Unidos habrían tenido oportunidad de reabrir las negociaciones arancelarias en relación con productos concretos en los últimos días de una ronda de negociaciones multilaterales.[758]

7.113 Por otro lado, cuando la medida se adoptó un mes y medio antes de la conclusión de la Ronda, el Grupo Especial llegó a una conclusión distinta:

> Como hemos indicado antes, hay que considerar que los Estados Unidos conocían los reglamentos japoneses a partir de su publicación. Aunque es concebible que en

[757] *Japón - Películas, supra*, párrafo 10.80.

[758] *Ibid*., párrafo 10.103.

> determinadas circunstancias el Miembro exportador de la OMC no pueda tener razonablemente conciencia de la significación de una medida para los productos importados o de sus posibles efectos dispares en ellos hasta transcurrido algún tiempo desde la publicación, los Estados Unidos no han demostrado que en este caso haya concurrido ninguna de esas circunstancias.[759]

7.114 Recordamos que si bien la respuesta de julio de 1991 de Corea tuvo lugar casi dos años y medio antes de la oferta final de Corea, de las declaraciones y pruebas aportadas por las partes se desprende que los Gobiernos de Corea y los Estados Unidos no volvieron a mantener conversaciones sobre esta materia. Los Estados Unidos nos han indicado que no hicieron más preguntas al respecto porque estaban razonablemente convencidos de que el MOCT estaba comprendido y creían que el MOCT, con arreglo a la legislación coreana, seguía siendo la entidad facultada para ejecutar los proyectos de construcción de aeropuertos.

7.115 Sin embargo, como se observa en la cita del informe del Grupo Especial encargado del asunto *Japón - Películas* que figura más arriba, hay que considerar que los Estados Unidos conocían la legislación coreana. Cabe presumir, por consiguiente, que los Estados Unidos conocían la *Ley del Aeropuerto de Seúl* y las disposiciones promulgadas en diciembre de 1991 que asignaban la ejecución del proyecto al KAA. Incumbe a los Estados Unidos explicar en forma convincente por qué no tenían conocimiento de esas disposiciones o de lo que significaban. Además, Corea ha presentado pruebas que demuestran que el Gobierno y el sector industrial de los Estados Unidos tenían conocimiento efectivo de que el KAA estaba a cargo de la ejecución del proyecto.[760] Además, la respuesta de julio de 1991 de Corea, aunque no era completa, estaba matizada. En el curso de unos dos años y medio, con conocimiento de que una entidad distinta del MOCT estaba a cargo de la ejecución del proyecto, y habida cuenta de las precisiones contenidas en la respuesta de Corea en la que se apoyaban, los Estados Unidos debían, cuando menos, haber hecho nuevas indagaciones.

7.116 Además, las Comunidades Europeas y varios otros Miembros siguieron interesándose por la inclusión de los aeropuertos de Corea. No afirmamos que los Estados Unidos tenían que conocer las comunicaciones bilaterales entre esas partes negociadoras y Corea; sin embargo, ocurrieron también otras cosas. En diciembre de 1993, las Comunidades Europeas y varios otros Miembros incluyeron en sus Apéndices del ACP una excepción relativa a los aeropuertos para proveedores de bienes y servicios de Corea. Corea respondió con la excepción contenida en su Nota General 1 b). No cabe duda de que, dadas esas circunstancias, los Estados Unidos tenían que saber que era preciso pedir a Corea aclaraciones sobre la forma en que ellos entendían la oferta de Corea. Observamos también que el ACP de la OMC no se ultimó hasta cuatro meses después de la oferta final de Corea. Al menos un mes de ese período de tiempo debía aprovecharse, si era necesario, para verificar mediante consultas las cuestiones que hubiera que resolver.[761] No se nos ha aportado prueba alguna de que los Estados Unidos intentaran aprovechar ese período de verificación para aclarar la situación.

7.117 Examinaremos ahora los elementos de una reclamación no basada en infracción de disposiciones tradicional, aplicados en el contexto del ACP, que enumeramos en el párrafo 7.103 *supra*, pero lo haremos en orden inverso para poner de relieve un problema especial que afecta al presente asunto. En relación con el cuarto elemento, los Estados Unidos creen que han perdido posibilidades de competencia en las licitaciones para el proyecto AII. En relación con el tercer

---

[759] *Ibid.*, párrafo 10.111.

[760] Véanse los párrafos 4.561, 4.563-4.566.

[761] Acta de la Reunión del Comité de Contratación Pública celebrada el 15 de diciembre de 1993, Anexo 1, GPR/M/50, 21 de enero de 1994. Documento probatorio US-65.

elemento, los Estados Unidos alegan que es consecuencia de medidas adoptadas por Corea. (Sin embargo, esas medidas son idénticas a las medidas invocadas en la reclamación por infracción formulada por los Estados Unidos.) En relación con el segundo elemento, los Estados Unidos alegan que tenían expectativas razonables sobre las posibilidades de licitar para el proyecto AII (como se expone en los párrafos 7.104 a 7.107 *supra*). Sin embargo, en relación con el primer elemento, ello se basaba en las expectativas razonables derivadas de las negociaciones, no de las concesiones, porque, como hemos constatado en la sección VII.B *supra*, de hecho no existían concesiones de Corea.

7.118 Como se indica más arriba, los Estados Unidos fundamentan su argumentación alegando que tenían expectativas razonables de haber obtenido un compromiso con respecto a un proyecto en particular, pero las concesiones mismas se basan en las entidades abarcadas. Por consiguiente, en contraste con las reclamaciones no basadas en infracción tradicionales, no hay en el presente caso un compromiso efectivo incluido en una Lista.[762] Si hubiera un compromiso, nos encontraríamos ante un caso de infracción, porque las medidas citadas por los Estados Unidos como base de la reclamación por anulación o menoscabo sin infracción (es decir, la insuficiencia de los plazos para la presentación de ofertas y la falta de acceso a procedimientos de impugnación adecuados) constituirían, si se confirmaran, una infracción. Por consiguiente, en ese caso no podría sostenerse una reclamación no basada en infracción de disposiciones tradicional.

7.119 En suma, la respuesta de julio de 1991 de Corea a la pregunta de los Estados Unidos fue insuficiente. Los Miembros tienen derecho a confiar en recibir respuestas francas y completas a las preguntas que formulan durante las negociaciones, especialmente en lo que respecta a las Listas de compromisos afirmativos como las que se adjuntan al ACP. Sin embargo, los Miembros deben proteger también sus propios intereses, y en este caso los Estados Unidos no lo hicieron. Tuvieron bastante tiempo, especialmente dado el amplio conocimiento del papel del KAA, para darse cuenta de que no habían comprendido exactamente la respuesta de Corea. Por tanto, constatamos que incluso si los principios aplicables a una reclamación no basada en infracción de disposiciones tradicional lo fueran también en esta situación, los Estados Unidos no han logrado demostrar, como les incumbía, que tenían expectativas razonables de obtener una ventaja resultante del Acuerdo.

b) Error en la formación de un tratado

7.120 El análisis anteriormente expuesto evidencia que una reclamación no basada en infracción de disposiciones tradicional no encaja bien en la situación objeto de la presente diferencia. Ese tipo de reclamaciones, como ha mantenido la doctrina con ocasión de las diferencias en el marco del GATT y la OMC, se ha basado en la anulación o el menoscabo de ventajas que cabía razonablemente prever como resultado de las concesiones negociadas. En el presente asunto, fueron las negociaciones, y no una determinada concesión, las que presuntamente dieron lugar a las expectativas razonables.

7.121 Habida cuenta de ello, continuaremos con nuestro análisis, recordando en primer lugar nuestra constatación de que las partes que hacen ofertas en las negociaciones sobre concesiones en el marco del ACP tienen la obligación especial de actuar en forma abierta y transparente. Las negociaciones entre las partes en el marco del ACP no tienen la ventaja de disponer de un marco generalmente aceptado como el Sistema Armonizado, por lo que respecta a las mercancías, o incluso la Clasificación Central de Productos, por lo que respecta a los servicios. Los Anexos del ACP que contienen las entidades cuyas adquisiciones están sujetas a la aplicación del Acuerdo son en lo

[762] En el mejor de los casos, los Estados Unidos podrían aducir que el compromiso pertinente era la inclusión del MOCT. Sin embargo, esto no modifica realmente el análisis, porque ya hemos constatado que el KAA era la entidad encargada de las contrataciones para el AII, y que el KAA era independiente. Esto nos remite de nuevo al hecho de que los Estados Unidos aducen que creían que habían obtenido un compromiso, cuando no era así.

fundamental listas preparadas por el país que las presenta y cuya interpretación a veces requiere un profundo conocimiento de la organización gubernamental y los sistemas de contratación pública de otro país. Creemos, por tanto, que la transparencia y la franca comunicación de toda la información pertinente son fundamentales en las negociaciones sobre los Apéndices del ACP.[763]

7.122 A nuestro juicio, y tal como se examina con detalle en la anterior sección, la respuesta de Corea a la pregunta de los Estados Unidos no fue tan franca como debía haber sido. De hecho, en el mejor de los casos podría considerarse incompleta, habida cuenta de la legislación coreana vigente y los planes legislativos en curso. Sin embargo, al abordar este problema, en lugar de preguntarse si hubo anulación o menoscabo de expectativas derivadas de una concesión, tal vez fuera mejor determinar si los Estados Unidos incurrieron forzadamente en error sobre un hecho o situación que suponían existía en relación con el acuerdo sobre la adhesión de Corea al ACP que se estaba negociando. En el presente asunto es evidente que los Estados Unidos incurrieron en error cuando dieron por sentado que el proyecto AII estaba sujeto a la aplicación del ACP como consecuencia de la cobertura de entidades ofrecida por Corea.

7.123 El error con respecto a un tratado es un concepto que se ha desarrollado, en el marco del derecho internacional consuetudinario, sobre la base de la jurisprudencia de la Corte Permanente de Justicia Internacional[764] y la Corte Internacional de Justicia.[765] Aunque esos casos se refieren fundamentalmente a las circunstancias en las que el error *no* puede invocarse como razón para invalidar un tratado, implícitamente se acepta que el error puede ser motivo de invalidar (parte de) un tratado. Los elementos desarrollados en la jurisprudencia arriba citada fueron codificados por la Comisión de Derecho Internacional en lo que se convirtió en la *Convención de Viena* sobre el Derecho de los Tratados, de 1969. En su parte pertinente, el artículo 48 de la Convención dice así:

"Artículo 48

Error

1. Un Estado podrá alegar un error en un tratado como vicio de su consentimiento en obligarse por el tratado si el error se refiere a un hecho o a una situación cuya existencia diera por supuesta ese Estado en el momento de la celebración del tratado y constituyera una base esencial de su consentimiento en obligarse por el tratado.

2. El párrafo 1 no se aplicará si el Estado de que se trate contribuyó con su conducta al error o si las circunstancias fueron tales que hubiera quedado advertido de la posibilidad de error."

Como este artículo es en gran medida consecuencia de la jurisprudencia en la jurisdicción pertinente, la Corte Permanente de Justicia Internacional y la Corte Internacional de Justicia, no puede realmente dudarse de que actualmente represente una norma de derecho internacional consuetudinario, por lo que lo aplicaremos al presente asunto.

---

[763] Con lo expresado en este párrafo o en otras partes similares de nuestras constataciones no queremos decir que las partes en negociaciones en otras esferas no tienen una obligación mutua de actuar en forma transparente y abierta.

[764] *Legal Status of Eastern Greenland* (1933) PCIJ, serie A/B Nº 53, página 22, página 71 y voto particular disidente del Juez Anzilotti, páginas 91-92.

[765] Causa del *Templo de Preah Vihear*, ICJ *Reports* 1962, página 6, páginas 26-27.

7.124 Como indicó el Órgano de Apelación en el asunto *Comunidades Europeas - Equipo informático*, las listas son parte integrante de un tratado. Por consiguiente, las negociaciones sobre listas, en el presente caso los anexos del ACP, son en lo fundamental negociaciones de un tratado. Hemos observado que en esas negociaciones los Estados Unidos creyeron que el proyecto AII estaba comprendido. Como hemos constatado en la sección VII.B de estas Constataciones, esto era inexacto. Las adquisiciones para el proyecto AII eran competencia de una entidad no comprendida. Por consiguiente, el error de los Estados Unidos se refería a un hecho o a una situación cuya existencia los Estados Unidos daban por supuesta en el momento de la celebración del tratado. A nuestro entender, de la conducta de los Estados Unidos se desprende asimismo que cabía aducir que esa presunta concesión constituía una base esencial de su consentimiento en obligarse por el tratado en la forma finalmente acordada. Por tanto, a nuestro entender, se cumplen las condiciones iniciales para que exista error en el sentido del párrafo 1) del artículo 48 de la *Convención de Viena*.

7.125 Esto nos obliga a determinar si la cláusula de exclusión contenida en el segundo párrafo del artículo 48 puede obviarse. Aunque antes hemos indicado que la obligación de demostrar buena fe y transparencia en las negociaciones del ACP es especialmente aplicable a la parte "que ofrece", esto no exime a los demás interlocutores en la negociación de su obligación de obrar con diligencia para verificar lo mejor que puedan esas ofertas.[766] También en este caso, los hechos ya expuestos en la anterior subsección[767] demuestran que los Estados Unidos no cumplieron adecuadamente esa obligación. A nuestro entender, no hay prueba alguna que fundamente una constatación de que los Estados Unidos han contribuido con su conducta al error, pero dados los elementos antes citados (como el intervalo de dos años y medio entre la respuesta de Corea a la pregunta de los Estados Unidos y su oferta final, la actuación de la Comunidad Europea con respecto a la oferta de Corea[768], el subsiguiente período de cuatro meses, del que al menos un mes estaba expresamente destinado a la verificación, etc.), concluimos que habida cuenta de las circunstancias, los Estados Unidos debían haber advertido la posibilidad de error. Por consiguiente, el error no habría subsistido al finalizar el período de dos años y medio, cuando se "celebró" la adhesión de Corea. En consecuencia, el error ya no era "excusable", y sólo un error excusable puede considerarse como vicio de consentimiento en obligarse por un tratado.

7.126 Por esas razones, y habida cuenta de todas las circunstancias, opinamos que los Estados Unidos no han demostrado satisfactoriamente la existencia de error como fundamento de una reclamación por anulación o menoscabo de ventajas sin infracción de disposiciones.[769]

---

[766] Véase el informe del Órgano de Apelación sobre el asunto *Comunidades Europeas - Equipo informático*, párrafos 109-110.

[767] Véanse los párrafos 7.104-7.116, *supra*.

[768] Obsérvese que la importancia de la actuación de un tercer Estado para evitar errores ya se puso de relieve en el asunto sobre la *Condición Jurídica de Groenlandia Oriental*, loc. cit. PCIJ, p. 71 (la reacción de los Estados Unidos ante la solicitud de Dinamarca de que no pusieran obstáculos a la solución de la cuestión de Groenlandia, comparada con la reacción de Noruega).

[769] Normalmente, una constatación de error justificable en la formación de un tratado conduciría a la aplicación del artículo 65 de la *Convención de Viena*. Sin embargo, el artículo 65, relativo al procedimiento específico para invocar la invalidez de un tratado, no parece ser parte de las disposiciones de la *Convención de Viena* que pueden considerarse normas consuetudinarias del derecho internacional. Véase también Tribunal de Justicia Europeo, asunto C-162/69 (*Racke v. Hauptzollampt Mainz*), 1998 ECR, I-3655, punto 59. El artículo sobre divisibilidad (artículo 44) abre la posibilidad de separar cláusulas del tratado, como, por ejemplo, concesiones recíprocas separadas en las listas, si no constituyen para la otra parte una base esencial de su consentimiento en obligarse por el tratado en su conjunto (aunque el hecho o la circunstancia a los que se refiere el error constituya una base esencial del consentimiento en obligarse por el tratado (párrafo 1) del artículo 48)).

VIII. CONCLUSIONES

8.1 A la luz de nuestras constataciones expuestas en la sección VII *supra*, concluimos que las entidades que han celebrado contratos para el proyecto AII no son entidades abarcadas en el Apéndice I del ACP de Corea y no están de otro modo englobadas en las obligaciones contraídas por Corea en virtud del ACP.

8.2 A la luz de nuestras constataciones expuestas en la sección VII *supra*, concluimos que los Estados Unidos no han demostrado que las ventajas que razonablemente preveían obtener en virtud del ACP o de las negociaciones conducentes a la adhesión de Corea al ACP se vieron anuladas o menoscabadas por medidas adoptadas por Corea (contrarias o no a las disposiciones del ACP) en el sentido del párrafo 2 del artículo XXII del ACP.

No creemos que sea necesario aplicar ninguna de esas disposiciones a una reclamación no basada en infracción de disposiciones en el marco de los Acuerdos de la OMC, porque el artículo 26 del ESD regula claramente el recurso adecuado.

ANEXO 1

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

WT/DS163/4
11 de mayo de 1999

(99-2009)

Original: inglés

COREA - MEDIDAS QUE AFECTAN A LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

Solicitud de establecimiento de un grupo especial
presentada por los Estados Unidos

La siguiente comunicación, de fecha 11 de mayo de 1999, dirigida por la Misión Permanente de los Estados Unidos a la Misión Permanente de la República de Corea y al Presidente del Órgano de Solución de Diferencias, se distribuye de conformidad con el párrafo 2 del artículo 6 del ESD.

El Gobierno de Corea está empleando, para la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Inchon, prácticas de contratación pública incompatibles con las obligaciones contraídas por Corea en el marco del Acuerdo sobre Contratación Pública (ACP). Entre estas prácticas figuran las siguientes:

- Prescripciones en materia de títulos de aptitud: para poder participar en las licitaciones como contratista principal, el proveedor interesado debe ser titular de una licencia, que a su vez le exige que disponga de instalaciones manufactureras en Corea.

- Prescripciones en materia de socios nacionales: las empresas extranjeras han de asociarse con empresas locales coreanas o actuar como subcontratistas suyos para poder participar en los procedimientos de licitación.

- Ausencia de acceso al procedimiento de impugnación: el ACP exige que los países Miembros establezcan procedimientos eficaces que permitan a los proveedores impugnar las presuntas infracciones del ACP que se produzcan en el contexto de la contratación. Sin embargo, en el caso de la contratación para la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon y de los demás aeropuertos, no existe un procedimiento de esa naturaleza.

- Plazos insuficientes para la presentación de ofertas: se imponen para la recepción de ofertas plazos que son inferiores a los 40 días establecidos en el ACP, como ocurre cuando el procedimiento de licitación se anula sin ninguna explicación y se vuelve a convocar inmediatamente con un plazo de presentación de ofertas más breve.

El 16 de febrero de 1999, el Gobierno de los Estados Unidos solicitó la celebración de consultas con el Gobierno de Corea de conformidad con el artículo 4 del Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias (ESD) y el artículo XXII

del ACP en relación con dichas prácticas. Los Estados Unidos y Corea celebraron consultas en Ginebra el 17 de marzo de 1999, pero no se logró resolver la diferencia.

Durante las consultas, Corea afirmó que las entidades encargadas de la contratación para la construcción del Aeropuerto Internacional de Inchon no están dentro del ámbito de aplicación de las obligaciones de Corea en el marco del ACP y, por consiguiente, no están sujetas a las disposiciones de dicho Acuerdo. Sin embargo, los Estados Unidos señalan que, de hecho, estas entidades están dentro del ámbito de la lista de entidades del Gobierno central de Corea consignadas en el Anexo 1 del Apéndice I del ACP relativo al alcance de las obligaciones de Corea. Durante las negociaciones sobre la adhesión de Corea al ACP, los Estados Unidos negociaron de buena fe para conseguir que el Acuerdo se aplicara a la construcción de aeropuertos en Corea; los compromisos contraídos por los Estados Unidos en el marco del ACP con respecto a Corea y su aceptación de Corea como parte en el Acuerdo se basaron en un equilibrio de derechos y obligaciones, que incluía este aspecto en el ámbito de aplicación del Acuerdo. La afirmación posterior de Corea de que las entidades encargadas de la contratación para el Aeropuerto Internacional de Inchon no están dentro del ámbito de aplicación del ACP altera gravemente ese equilibrio mutuamente convenido.

De conformidad con el párrafo 1 del artículo I del ACP, las obligaciones de Corea dimanantes del ACP son plenamente aplicables a la contratación pública para el Aeropuerto Internacional de Inchon. Por consiguiente, dichas medidas son incompatibles con los artículos III, VIII, XI, XVI y XX del ACP. Además, de conformidad con el párrafo 2 del artículo XXII del ACP, estas medidas, con independencia de que infrinjan o no las disposiciones de dicho Acuerdo, anulan o menoscaban ventajas resultantes para los Estados Unidos del ACP.

Los Estados Unidos siguen interesados en resolver esta diferencia. Sin embargo, al no haberse logrado una solución hasta ahora, los Estados Unidos, para preservar sus derechos, se permiten solicitar el establecimiento de un grupo especial de conformidad con el artículo XXII del ACP, con el mandato uniforme enunciado en el párrafo 4 del artículo XXII del ACP. Los Estados Unidos piden además que la presente solicitud de establecimiento de un grupo especial se inscriba en el orden del día de la próxima reunión del Órgano de Solución de Diferencias, que se celebrará el 26 de mayo de 1999.

_____