



14 de marzo de 2014

Honorable Ángel Matos García  
Presidente de la Comisión de Desarrollo de la  
Industria Turística  
Presidente de la Comisión de Asuntos Federales  
E Internacionales y Asuntos del Veterano  
Cámara de Representantes de Puerto Rico  
PO Box 9022228  
San Juan, Puerto Rico 00902-2228

**R.C. de la C. 489**

Estimado señor Representante:

Agradecemos la oportunidad de expresarnos en torno a la R.C. de la C. 489 para declarar política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al gobierno de los Estados Unidos de América para que se exima a Puerto Rico de la aplicación de las Leyes de Cabotaje, ordenar a la Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico hacer las gestiones y crear las alianzas necesarias para la implantación de esta política pública, instruir al Secretario de Estado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que haga alianzas estratégicas necesarias con países que tengan marinas mercantes para lograr que se exima a Puerto Rico de la ampliación de las Leyes de Cabotaje, y que notifique al Presidente y al Congreso de los Estados Unidos de América de la adopción de esta política pública; y reclamarle al Comisionado Residente de Puerto Rico en Washington que adopte esta política pública y lleve a cabo las acciones necesarias para ponerla en vigor.

La Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) apoya esta resolución por las razones expuestas en la ponencia que recientemente sometimos sobre la R.S. 237 y que incluimos como anejo.

Con toda mi admiración y respeto, quedo de usted

Cordialmente,

Lic. Manuel Reyes Alfonso  
Vicepresidente Ejecutivo


Anejo (1)



28 de enero de 2014

Honorable Rossana López León  
Presidenta  
Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social  
Senado de Puerto Rico  
PO Box 9023431  
San Juan, Puerto Rico 00902-3431

Re: RS 237



Lcdo. Manuel Reyes Alfonso  
Vicepresidente Ejecutivo

Agradecemos la oportunidad de expresarnos en torno a la R. del S. 237 que ordena a las Comisiones de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica y de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social del Senado de Puerto Rico realizar un estudio abarcador sobre el impacto económico del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico y Estados Unidos, a consecuencia de la imposición de las Leyes de Cabotaje Federal, tomando como base el informe presentado por la "Government Accountability Office" (GAO), el 14 de marzo de 2013.

Para la Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA), el tema de las Leyes de Cabotaje es uno de mucha importancia como demuestran varias resoluciones en asambleas de socios, ponencias y comentarios ante este honorable cuerpo por los pasados 20 años. Sin embargo, nos vemos en la obligación de comenzar estableciendo que nuestras prioridades han sido alteradas en todos los sentidos por la imposición de la llamada "patente nacional" el pasado año. Para nuestro sector, todo otro tema cede ante la magnitud del daño que este nuevo impuesto nos causa, y por ende a los consumidores y a la economía. Los costos de operar negocios en Puerto Rico siempre han sido un reto para los empresarios pero la patente significa que la industria de alimentos tendrá una tasa contributiva promedio de 80% y en algunos casos superará el 100% de sus ingresos. No hay palabras para describir este abuso que evidentemente no es comparable con el costo que se impone a través de las Leyes de Cabotaje.

Después de 8 años de recesión, los empresarios locales necesitamos ayuda. Más importante aún, la "patente nacional" está en control de esta Legislatura y las Leyes de Cabotaje no. Por tanto, aprovecharemos cada ocasión para solicitar que se enmiende y corrija esta situación con la urgencia que amerita.

Pero la patente no es la única contradicción de éste y pasados gobiernos. En el tema específico del transporte marítimo, MIDA junto a la Asociación de Navieros, la Cámara de Comercio, la Asociación de Industriales y más de veinte empresas, nos encontramos en un proceso legal para detener el cobro por la inspección de furgones. No porque nos opongamos a mayor seguridad y ni siquiera a las inspecciones per sé. De lo que se trata es de que añada un costo innecesario e inefectivo. ¿Cómo podemos pedir al Congreso que reduzca el costo impuesto a la economía por las Leyes de Cabotaje si esta Asamblea no evalúa los costos que añadimos localmente?

En el caso de la inspección de furgones, estamos hablando de más de \$20 millones anuales en los muelles que se multiplican a través de la cadena y nos hace menos competitivos en la manufactura y encarece los productos que importamos. Y lo peor es que después de dos años no existe resultado constatable que justifique ese gasto.

Ante esto, no es casualidad que nuestra economía no mejora. Somos hoy menos competitivos que lo que éramos cuando se perdió la sección 936 del Código de Rentas Internas federal. El sector empresarial paga hoy muchas más contribuciones LOCALES que en el 2006. Hace apenas unas semanas la Secretaria de Hacienda celebraba que las contribuciones corporativas para el mes de diciembre habían aumentando en más de 100% comparado con diciembre de 2012, no por eficiencias en el cobro o fiscalización, sino por nuevas imposiciones. El agotamiento del sector privado se hizo evidente con su silencio y nadie en el país, ni la prensa ni los economistas, cuestionó la enorme contradicción de ese anuncio. Se nos ha olvidado la máxima económica; "there is no free lunch". Las contribuciones que pagan las corporaciones en última instancia salen de los consumidores de bienes y servicios. Y los bonos sólo se van a poder pagar en la medida en que exista un ambiente en donde las empresas se sientan cómodas en invertir, generar empleos y por ende riqueza. No es que las empresas no quieran contribuir, es que no se puede operar cuando las tasas son 70, 80, 130% o más.

Así pues, reconocemos el esfuerzo e interés de la Honorable senadora López León y la felicitamos por ello, pero nos vemos obligados a llamar la atención al hecho de que es contradictorio expresar preocupación por el costo que añaden las leyes de cabotaje cuando aquí añadimos tantos costos y tropiezos a la cadena de abastos. Es contradictorio hablar del deseo de generar desarrollo económico y buscar leyes especiales para dar incentivos cuando al mismo tiempo incrementamos exponencialmente las contribuciones corporativas. Es contradictorio salir a buscar empresarios exitosos en el extranjero para que se muden a la Isla con promesas de no pagar contribuciones cuando a los empresarios del patio se les está

asfixiando. Pedimos por favor a los senadores(as) hoy presentes que re-evalúen este tema de manera prioritaria.

Entrando ahora en el tema de las Leyes de Cabotaje, la falta de resultados para lograr interés del Congreso en el pasado nos debe llevar a ser prácticos. En términos de estudios económicos, se han realizado muchos, pero ninguno verdaderamente exhaustivo y todos han sido cuestionados de una forma u otra. En el caso del estudio reciente del GAO, la falta de análisis y de datos es evidente y decepcionante. Máxime cuando socios de MIDA sacaron de su tiempo para proveer evidencia comparativa del costo de transportación entre diferentes destinos. Poco tiempo después, nuestros amigos de la Asociación de Navieros hicieron público un estudio realizado por Estudios Técnicos el cual no cuestiona el mayor costo de operar buques de bandera estadounidense, pero se inclina hacia la teoría de que a pesar del mayor costo existen ciertos beneficios que cuando se añaden a la ecuación cambian el resultado a favor de las Leyes de Cabotaje.

Entonces, dado que nadie realmente argumenta que los costos de utilizar barcos de bandera de EEUU son menores que los internacionales, la discusión debe centrarse en determinar y documentar la falta de proporción en la distribución de ese costo entre las diferentes jurisdicciones que forman parte de los EEUU y hacer reclamos y sugerencias para atender la disparidad. Es decir, asumiendo como cierto que PR debe contribuir a mantener una marina mercante en caso de emergencia, la pregunta es si PR, Hawaii y Alaska están pagando proporcionalmente más que el resto de las jurisdicciones continentales que también se benefician de tener esa marina mercante. La respuesta nos parece evidente debido a que el resto de los EEUU continentales cuenta con vías alternas de transportación.

Bajo esta premisa, el acercamiento a la controversia sería uno de justicia y proporción, porque incluso considerando a Hawaii y Alaska, Puerto Rico es la jurisdicción más pobre de los EEUU y depende en mayor proporción que el resto del tráfico de cabotaje. La estrategia entonces ante el Congreso no sería abiertamente en contra de las Leyes de Cabotaje sino de intentar que su costo sea mejor distribuido y se alivie la carga para nuestra economía.

En esa misma línea de evitar la confrontación, debemos hacer evidente que el objetivo expreso de las Leyes de Cabotaje de mantener una flota mercante bien equipada y capaz de servir eficientemente en caso de emergencia o guerra no se está cumpliendo y por ende debe evaluarse su funcionamiento. Aparte del éxodo de barcos estadounidenses a otras banderas que discutiremos más adelante, la flota que aún queda bajo bandera norteamericana, especialmente la que sirve entre los EEUU y Puerto Rico, es anticuada, superando los 35 años, por lo que no podría servir eficientemente en caso de emergencia. Es evidente que esta no es la situación ideal para los EEUU lo cual debería provocar apertura para escuchar soluciones y

alternativas que más allá de ayudar a PR, puedan ayudar a los EEUU a cumplir con su objetivo de mantener una marina mercante eficiente y bien preparada para casos de emergencia.

Posiblemente lo más urgente es el tema del costo en la construcción de los barcos. Según algunos conocedores, el costo de construir los barcos en EEUU puede ser hasta 3 veces mayor que en el mercado Internacional. En este momento, una de las navieras que sirve a nuestro mercado ya ha anunciado la construcción de 2 barcos. Aunque se argumenta que la eficiencia de las nuevas tecnologías representará ahorros en la operación y por ende que los costos de los fletes no subirán a causa de esa inversión, la realidad es que si a esa mejora en eficiencia le añadiéramos una reducción sustancial en el costo de capital de construir los barcos, posiblemente podríamos estar hablando de reducciones en los costos de transportación.

Para evitar este costo existen dos alternativas, eximir a las navieras del requisito de comprar barcos hechos en EEUU, para lo cual existe el precedente de los barcos cruceros, o que los EEUU los subsidie de tal forma que nuestra economía no tenga que pagar ese diferencial. Esta última puede que ya esté ocurriendo en alguna medida con contratos de subsidios individuales entre las empresas y el gobierno federal pero no contamos con la información. Puerto Rico debe insertarse o al menos estar debidamente informado cuando el gobierno federal toma determinaciones de subsidios para la construcción de barcos que van a servir nuestro mercado.

De otra parte, debe considerarse la dificultad adicional que esta legislación conlleva al no permitir la libre competencia. Como organización que representa comerciantes, entendemos perfectamente que cada empresa naviera tiene como objetivo maximizar sus ganancias y establece sus precios de acuerdo a sus expectativas o necesidades de ingreso. De igual manera, entendemos que las empresas navieras se han visto afectadas por la crisis económica que sufre la Isla con una reducción en el volumen de sus negocios desde el 2006 y por ende tienen que hacer ajustes como el resto de la cadena ha tenido que hacer. No es en el mejor interés de nuestra economía que esas líneas marítimas pierdan dinero e incluso se vean forzadas a abandonar las rutas a Puerto Rico porque eso agravaría aún más nuestro aislamiento económico. Precisamente por nuestra dependencia en estas empresas, debemos verlas como socios estratégicos y parte integral de las soluciones para mejorar nuestra economía.

Sin embargo, existe una diferencia fundamental entre el resto del sector empresarial y las empresas navieras que operan el mercado de Puerto Rico bajo las Leyes de Cabotaje, y es que precisamente en virtud de esas leyes, no existe libre competencia. Estamos sujetos a lo que se conoce como un oligopolio. Este fenómeno está bien documentado en la teoría económica por lo que quisiéramos citar brevemente algunas descripciones que entendemos son pertinentes a esta discusión:

*En microeconomía, un oligopolio (del griego oligo=pocos, pollo=vendedor) es un mercado dominado por un pequeño número de vendedores o prestadores de servicio (oligopólicos-oligopolistas). Debido a que hay pocos participantes en este tipo de mercado, cada oligopólico está al tanto de las acciones de los otros. Las decisiones de una empresa afectan o causan influencias en las decisiones de las otras. Por medio de su posición ejercen un poder de mercado provocando que los precios sean más altos y la producción sea inferior. Estas empresas mantienen dicho poder colaborando entre ellas evitando así la competencia. <http://es.wikipedia.org/wiki/Oligopolio>*

*En el oligopolio con colusión tácita, se produce lo que se denomina el liderazgo de precios, dado lo destructivo de una guerra de precios para los integrantes de oligopolio, las empresas siguen a las primeras que suben los precios. <http://economia-facil.blogspot.com/2007/10/oligopolio-concepto-y-caracteristicas.html>*

Es decir, además de que los costos de estas empresas son mayores por las regulaciones aplicables, el hecho de que se trata de un oligopolio, por definición, tiende a provocar precios más altos. Nos parece evidente que el sistema regulatorio actual facilita que este tipo de cosas ocurran. Las llamadas Leyes de Cabotaje, fuerzan un oligopolio para luego pretender aplicarle legislación creada para asegurar la competencia como lo son los estatutos antimonopolios local y federal. Hay una contradicción inherente en la regulación de este mercado y es evidente que no funciona.

Pero no siempre fue así. En el pasado, Puerto Rico contaba con dos circunstancias que reducían en algo este riesgo. De una parte, el Federal Maritime Commission (FMC) tenía autoridad para aprobar las tarifas de los navleros e incluso se hacían vistas públicas a esos efectos. En esos procesos, era la navlera la que tenía que justificar si las tarifas eran razonables y justas y las partes afectadas podían impugnar en los tribunales las determinaciones del FMC. Estos procesos proveían además información sobre los costos reales de operación de estas empresas. Eso cambió con varias enmiendas hasta el punto que actualmente es el Surface Transportation Board (STB) a quien se le someten las tarifas pero no existe un proceso de aprobación como tal y sólo en el caso de que los aumentos sean superiores a 7.5% en un período de 12 meses, y exista una querrela formal, ellos podrían intervenir. 49 USC sec. 13701.

Actualmente no existe un mecanismo efectivo de revisión de estas tarifas pero tampoco existe libre competencia para garantizar que las mismas se mantengan bajas. Suponemos que las enmiendas federales a estas regulaciones se basaron en el deseo de desregular la transportación a nivel de los EEUU confiando en el poder autoregulador que de cierta forma genera la libre competencia pero posiblemente no consideraron el impacto en una jurisdicción como la nuestra donde las Leyes de Cabotaje no permiten esa competencia. En todo caso, no parece razonable que una economía dependiente de este tráfico, y que por ende debe verse como un "utility", no tenga ningún poder para revisar la razonabilidad de las tarifas y evitar

abusos salvo en casos de colusión explícita. Ya explicamos anteriormente que en un contexto de oligopolio, la colusión puede ocurrir de manera tácita y esto técnicamente no constituiría una violación a las leyes anti-monopolio.

El otro aspecto que aminoraba el peligro de estos comportamientos era la existencia de una naviera pública que por ende no respondía exclusivamente al interés de lucro. El objetivo original del gobierno en adquirir una naviera en la década de los 70s era precisamente controlar los aumentos en precios. Conocemos de las Ineficiencias y las razones para su posterior venta en la década de los 90, pero es menester considerar que en el pasado se buscaron alternativas para atender este problema. Igualmente es menester considerar que cuando se tomó la determinación de vender Navieras de PR, todavía existía parte del sistema regulatorio del que hacíamos referencia por lo que posiblemente no se consideró en el análisis de la transacción el grado de indefensión en que nos provocaría en el futuro. Ese es precisamente nuestro argumento, hemos pasado al extremo de estar totalmente desprotegidos y una petición que entendemos razonable y fácilmente justificable es que se apruebe legislación especial para lidiar con la contradicción de haber eliminado los controles contando con que la competencia autoregularía sin tomar en cuenta que en nuestro mercado las Leyes de Cabotaje no permiten la libre competencia.

### **Alternativas**

Las organizaciones empresariales siempre hemos creído que la exclusión de la Isla de las Leyes de Cabotaje es una alternativa. Pero si el gobierno federal no está dispuesto, entonces tiene el deber de proveer un marco regulatorio que evite los abusos del oligopolio generado por las mismas, proveer excepciones y/o proveer subsidios para que la modernización de su flota no sea a costa de nuestra economía.

Cada una de estas alternativas tendrá oposición por lo que la presión debe ser constante pero flexible y estratégica. Debemos reconocer la realidad del poderío de los intereses en contra e intentar trabajar alrededor de ello. Por ejemplo, es difícil entender cómo los navieros puedan oponerse a que tratemos de abaratar sus costos de capital buscando una excepción al requisito de la construcción. Sin embargo lo hacen porque sus grandes aliados para sostener el oligopolio son las uniones y demás intereses relacionados a la construcción y mantenimiento de barcos.

De otra parte, debe crearse algún tipo de comisión o equipo de trabajo de expertos locales para evaluar la cadena completa de abastos en la Isla e identificar áreas de oportunidad para reducir ineficiencias. Como decíamos al inicio, las navieras tienen que hacer dinero y no es el único lugar donde pueden existir ineficiencias. Evidentemente el cargo por la inspección de furgones debe ser eliminado inmediatamente porque no aporta nada a la seguridad y sólo representa un

costo en la cadena que para colmo se lo lleva una empresa del exterior. Estamos sacando millones más de nuestra economía y empobreciéndonos. Así mismo hay que mirar el tráfico terrestre que ha sido uno de los impedimentos más grandes para la realización del Puerto de Traslado en Ponce. El costo de la mano de obra en los muelles y la utilización del espacio son otras áreas a evaluar y así puede haber muchas otras. En particular, sabemos que el tema contributivo volverá a incidir en el movimiento de carga al requerir el pago del IVU en la entrada lo cual debemos asegurarnos se haga sin añadir más costos e Ineficiencia a la cadena. Lo que sí podemos decir es que este asunto no se puede dejar para mañana. Sea como causa o consecuencia de la crisis económica, la reducción poblacional agrava todas las Ineficiencias al tener menos personas para dividir su costo. Además, una Isla que quiera tener oportunidades de competir en este nuevo mundo globalizado, tiene por obligación que tener un sistema de transportación que represente una ventaja y no un impedimento.

En aras de llegar a la mesa con algo que ofrecer, otra alternativa podría ser proponer que los EEUU se beneficie de su relación con PR creando un segundo registro de barcos a los cuales se les provean ciertos beneficios que compensen los mayores costos. En la introducción del estudio titulado "Comparison of US and Foreign-flag Operating Costs", el Departamento de Transportación de EEUU admite que 540 buques propiedad de estadounidenses se encuentran en lo que se conocen como "banderas de conveniencia" mientras sólo 100 están bajo su bandera. De hecho, fueron los propios navieros estadounidenses los propulsores de este fenómeno y los creadores de los registros como el de las Islas Marshall. Lo mismo ocurre con las principales marinas mercantes del mundo porque los navieros buscan abaratar sus costos. Ante este fenómeno conocido como "flagging-out" muchas jurisdicciones han creado unos segundos registros con unos beneficios especiales para mantener los buques bajo su bandera. Así pues, España creó un segundo registro en las Islas Canarias, Portugal con la Isla Madeira, Francia con las Islas Kerguelen, Reino Unido con la Isla de Man, Holanda con sus Antillas, y muchas otras naciones han hecho lo propio. Hace unos años el Congreso exploró hacer lo propio pero no se consideró la relación especial con Puerto Rico.<sup>1</sup> Esto podría representar una oportunidad para Puerto Rico de presentarse como solución a un problema que al gobierno de EEUU le preocupa al tener su marina mercante fuera. Para nosotros podría representar, además de un punto de negociación, una oportunidad de desarrollo económico al abrir la posibilidad de atraer servicios relacionados como lo podrían ser los seguros, etc. Evidentemente esto es un tema que necesita investigación pero consideramos merece ser explorado.

Quizá como última alternativa, podría explorarse la Imposición de un recurso en la Organización Mundial de Comercio (World Trade Organization). Puerto Rico no puede acudir directamente a

---

<sup>1</sup> Proyecto de la Cámara de Representantes HR 3262 – Merchant Marine Cost Parity Act of 2001, presentado por los congresistas James L. Oberstar (MN) y Don Young (AK).



dicho foro pero existen otros países u organizaciones con interés de que el mercado de cabotaje de EEUU se abra a la competencia. De hecho, en febrero de 2013 salió una reseña de que el WTO le comunicó a EEUU su frustración por las Leyes de Cabotaje y el World Economic Forum sacó un documento también en 2013 donde comentaba de manera crítica a EEUU y China por este tipo de regulaciones que impiden la competencia. (Enabling Trade Valuing Growth Opportunities). En el caso del WTO, existen múltiples instancias donde los EEUU han cedido en sus regulaciones ante sus determinaciones. (Anejo)

Por todo lo cual, la Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) apoya esta resolución de investigación, recomienda se evalúe solicitar al gobierno federal cambios a nuestro sistema regulatorio tanto para exceptuar del requisito de construcción de los barcos en EEUU como añadir supervisión al establecimiento de tarifas y sugiere la creación de una comisión de expertos para evaluar la cadena completa de suministros y hacer recomendaciones más allá de las leyes de cabotaje. Agradecemos nuevamente la invitación y estamos a su disposición para cualquier pregunta.

## **WTO Complaints About the Jones Act**

**Feb 26, 2013**

Geneva – Several industrialized and some developing countries yesterday conveyed to the United States that they remain frustrated because of its continued denial of market access to US shipping lanes under the nearly century-old Jones Act, WTD has learned (WTD, 11/29/12).

During yesterday's World Trade Organization General Council meeting, trade envoys of the European Union, Japan, Hong Kong, China, Norway, Australia and South Korea all said they were frustrated by the fact that they were closed out of the US markets, saying the US law raises "systemic" and "commercial" concerns.

The US Merchant Shipping Act of 1920 specifies that only ships owned by US citizens, built in US shipyards and run by US crews are permitted to engage in domestic passenger and cargo transport within US waters.

The United States took a security exemption on the issue during the Uruguay Round of trade negotiations.

US trade envoy Michael Punke said Washington is prepared to organize informal meetings and consultations with any member who is interested and also prepared to discuss the issues in a question and answer format, according to a WTO spokesperson.

---

## **WTO sets deadline for COOL compliance**

John Maday, Managing Editor, Drovers CattleNetwork | Updated: 12/05/2012

An arbitrator with the World Trade Organization (WTO) this week set a deadline of May 23, 2013 for the United States to modify its requirements for country of origin labeling (COOL) for meat. In his ruling, the arbitrator says a period of 10 months from July 23, 2012, the date the WTO's Dispute Settlement Body issued its rulings on the issue, is a reasonable time for implementation.

The dispute stems from the 2009 COOL final rule, which USDA issued after Congress passed the COOL Statute. Canada and Mexico oppose the rule and filed a complaint with the WTO claiming it violates previous trade agreements by according less favorable treatment to imported livestock than to like domestic livestock. The WTO ruled in favor of Canada and Mexico, leading to a failed appeal from the United States.

According to **WTO documents**, the United States has agreed to bring COOL policies into compliance with existing trade agreements, but contends that it will need at least 12 months to complete the US regulatory process due to the technical complexities of the COOL measure. It will require, at the outset, a period of at least five months to conduct discussions and review options, to build and organize the broad support necessary for modifications to the COOL regulations, and to prepare a draft rule for internal clearance.

The ruling does not mean an end to COOL, but it remains unclear what any new rules will entail. U.S. government officials have indicated they intend to modify the COOL regulations in a manner that comply with WTO obligations while still providing consumers valuable information about the origin of beef and pork products, an objective that the WTO Appellate Body agreed is legitimate, according to a WTO report.

Quoted in a **Reuters article**, Nkenge Harmon, a spokesperson for U.S. Trade Representative Ron Kirk, says "The United States remains committed to ensuring that consumers are provided with information about the origin of the beef and pork products they buy at the retail level. We intend to bring the COOL requirements into compliance within the period of time established by the arbitrator, and we will continue to work with USDA, Congress, and interested stakeholders in order to do so."

---

## W.T.O. Approves \$295 Million in Sanctions Against U.S.

GENEVA (AP) — American goods will face about \$295 million in annual sanctions as a result of the United States' failure to eliminate illegal subsidies to domestic cotton growers, the World Trade Organization ruled on Monday.

The size of the penalty was disappointing for Brazil, which had sought \$2.5 billion worth of economic retaliation against American goods and drug patents.

The W.T.O. ruled that the sanctions should vary depending on American payments each year. Arbitrators used 2006 as a base year for the ruling, and said United States payments would have to increase significantly for Brazil to be allowed to punish American drug patents.

"The cumulated amount of countermeasures to which Brazil is entitled to is \$294.7 million," the W.T.O. said in a two-part, 269-page ruling.

Washington had argued that the award should not exceed \$30 million.

It is the fifth major decision since the Brazilian government brought the case in 2002, claiming that the United States was able to retain its place as the world's second-largest cotton producer by paying out some \$3 billion to American farmers each year. China is the largest exporter of cotton, while Brazil is fifth.

The trade group's condemnation of the United States in September 2004 was seen as a victory for Brazil and for West African countries that claimed to have been harmed by the subsidies. Three decisions since have confirmed that American support programs unfairly

help producers undersell foreign competitors and depress world market prices, dealing a double blow to cotton growers in Brazil and elsewhere.

In response to the legal defeats, Congress has scrapped some export credits and in 2006 repealed the "Step 2" cotton-marketing program that made payments to exporters and domestic mill users as compensation for buying higher-priced American cotton.

But last year it approved a farm bill worth nearly \$300 billion that left a number of other contentious cotton programs intact.

---

## **Antigua gets go-ahead for WTO trade sanctions against US**

**ST JOHNS, Antigua, Thursday January 30, 2013** - The World Trade Organization (WTO) has paved the way for Antigua and Barbuda to suspend certain concessions and obligations it has under international law to the United States in respect of intellectual property rights.

In a move hotly contested by the United States government, the Antigua government is threatening its big neighbour to the north that it will suspend its copyrights and patents on the twin island state, paving the way for unlicensed use of US intellectual property.

This salvo comes as another effort in the long-running battle by Antigua to get the US to either comply with the WTO's 2005 rulings in Antigua's favour in its internet gambling dispute, or to negotiate a fair and reasonable solution with the Antiguan government.

In 2007, the WTO gave Antigua leeway to force America's hand by giving the Caribbean nation the right to waive intellectual property rights protections on some US\$21 million worth of US goods annually, a fraction of the US\$3.44 billion the island requested.

A strong statement by the United States Trade Representative's office called Antigua's move to enforce this decision: "unwise".

"The United States has urged Antigua to consider solutions that would benefit its broader economy. However, Antigua has repeatedly stymied these negotiations with certain unrealistic demands," said Nkenge Harmon, a spokeswoman for the office.

Harmon added: "Government-authorized piracy would undermine chances for a settlement. It also would serve as a major impediment to foreign investment in the Antiguan economy, particularly in high-tech industries."

However, Antigua argues that the remedy is expressly provided for under WTO law and, contrary to what the US has publicly stated, will not constitute "piracy" or theft of intellectual property rights, but a lawful suspension of intellectual property rights, conforming to the judgment of the relevant WTO tribunal.

"The economy of Antigua and Barbuda has been devastated by the United States government's long campaign to prevent American consumers from gambling online with offshore gaming operators. These aggressive efforts to shut down the remote gaming industry in Antigua has resulted in the loss of thousands of good paying jobs and seizure by the Americans of billions of dollars belonging to gaming operators and their customers in financial institutions across the world. If the same type of actions, by

another nation, caused the people and the economy of the United States to be so significantly impacted, Antigua would without hesitation support their pursuit of justice," said Harold Lovell, Antigua's finance minister.

"We once again ask our fellow sovereign nation and WTO member, the United States of America, to act in accordance with the WTO's decisions in this matter, before we move forward with the implementation of the sanctions authorized this day by the WTO," he added.

Read more: <http://www.caribbean360.com/index.php/business/658688.html#ixzz2M1u8GzZY>