vinetur

La industria del alcohol lleva a los tribunales el veto de Estados Unidos a las bebidas canadienses

El recurso busca amparar a todos los importadores afectados por una prohibición que tensiona el comercio entre ambos países

sábado 10 de octubre de 2026



La Wine & Spirits Shippers Association (WSSA) informó este viernes, 9 de octubre, de que el Liberty Justice Center prevé presentar a finales de este mes un recurso judicial contra las medidas de la sección 338 de Estados Unidos, después de la prohibición que

desde el 29 de septiembre impide la entrada en el país de casi todo el vino, la cerveza y los destilados procedentes de Canadá.

La restricción deja fuera a una parte de los productos a granel. El vino a granel puede cruzar la frontera, pero paga un arancel del 50% por la sección 338. Los destilados a granel quedan exentos tanto de la prohibición como de ese arancel. La asociación señala que el efecto económico directo de la medida no es muy alto en el producto embotellado, porque las exportaciones canadienses hacia Estados Unidos en ese formato no suponen un volumen elevado.

El recurso que prepara el Liberty Justice Center buscará amparo para todos los importadores afectados y no solo para los demandantes ya identificados. La WSSA añade que está canalizando el interés de las empresas que quieran participar en la acción. Como medida práctica, abogados especializados en comercio citados por la asociación aconsejan a los viajeros no llevar alcohol canadiense al cruzar la frontera.

Las conversaciones comerciales entre Estados Unidos y Canadá siguen oficialmente suspendidas desde la ruptura del 22 de agosto, aunque continúan contactos de bajo perfil, de acuerdo con la actualización de la WSSA. Al mismo tiempo, los productos estadounidenses siguen fuera de los lineales en casi todas las provincias canadienses. Esa situación está dañando a los productores de Estados Unidos: las exportaciones de vino al mercado canadiense caen un 87% y las de destilados, un 70%.

Para el sector de bebidas, la combinación de prohibición, aranceles y retirada de productos de los puntos de venta obliga a revisar compras, rutas y márgenes. También puede alterar el aprovisionamiento de importadores, distribuidores, bodegas y destilerías en un mercado en el que vino, cerveza y licores cruzan la frontera en ambos sentidos.

En paralelo, la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos abrió el pasado 2 de octubre el periodo de comentarios públicos sobre el acuerdo entre Estados Unidos, México y Canadá. Las aportaciones formarán parte de la revisión conjunta prevista para 2027 y podrán presentarse hasta el 12 de enero de 2027 a través de los expedientes federales habilitados por la USTR. La WSSA añade que las conversaciones entre Estados Unidos y México continuaron durante las reuniones recientes del G20 en

Milwaukee, con un avance bilateral más fluido, mientras Canadá sigue al margen. La siguiente ronda sobre México, prevista primero para finales de septiembre, se ha desplazado a algún momento de octubre, y la asociación espera que el alcohol de bebidas mexicano mantenga el acceso libre de aranceles.

La actualización recoge además varios frentes judiciales abiertos sobre aranceles. En el caso del IEEPA, el Tribunal de Comercio Internacional de Estados Unidos ha certificado una acción colectiva para los importadores con entradas ya liquidadas de forma definitiva. Si esa decisión se mantiene, esos operadores podrán reclamar devoluciones de los derechos pagados sin presentar una demanda individual.

Sobre la sección 122, cuyos aranceles terminaron el 24 de julio, la apelación del Gobierno está ya en manos del Tribunal Federal de Apelaciones del Circuito Federal. Las prórrogas han aplazado los escritos y la vista podría no celebrarse hasta enero. Mientras tanto, el Liberty Justice Center prevé pedir al Tribunal de Comercio Internacional la certificación de otra acción colectiva y la suspensión de la liquidación para todas las entradas afectadas por la sección 122. La entidad busca entre dos y cinco importadores que hayan pagado esos aranceles para actuar como demandantes.

En el litigio por la sección 301, vinculado a aranceles por trabajo forzoso, los jueces formularon nuevas preguntas a ambas partes después de la vista del pasado 30 de septiembre. Las respuestas deben presentarse el próximo 16 de octubre. La WSSA confía en una resolución antes de Acción de Gracias, aunque admite que revertir esos aranceles será más difícil.

La asociación también advierte de otros problemas logísticos que siguen afectando al comercio internacional de bebidas. En el Rin, la breve mejora de los niveles de agua no se ha mantenido. La escala de Kaub cayó hasta cerca de 0 centímetros este miércoles, 7 de octubre, y quedó ligeramente por debajo este jueves, 8 de octubre, tras bajar unos 9 centímetros en tres días. Si la situación empeora, el transporte en barcaza puede dejar de ser viable desde el punto de vista operativo. Mientras tanto, continúan los recargos por baja navegabilidad y las barcazas que siguen operando acumulan esperas de unas 36 horas en Amberes y de 56 horas en Róterdam. La recomendación para las cargas que atraviesan el interior de Alemania es preparar alternativas por carretera o

ferrocarril, con más gasto.

En Irlanda, los sindicatos de la función pública han convocado una huelga de 24 horas para el próximo 14 de octubre. La protesta afectará a los servicios aduaneros de Revenue en puertos y aeropuertos, y la capacidad de despacho de mercancías será muy limitada durante esa jornada. Sin una ruta verde, las mercancías no podrán salir de puertos, aeropuertos ni otros recintos autorizados.

En los puertos alemanes, en cambio, se ha evitado por ahora la huelga indefinida. La comisión sindical de ver.di ha aceptado la oferta de la patronal portuaria: una subida salarial del 3,4% durante 12 meses, con efecto retroactivo al 1 de agosto, más un aumento de 200 euros en la paga de vacaciones y, desde el 1 de enero, una asignación anual adicional de 416 euros para las terminales de contenedores de mayor volumen. Falta aún la aprobación formal de las empresas, pero la amenaza de paros de duración indefinida se ha rebajado. Aun así, la congestión y los desajustes de calendario continúan en Bremerhaven, Hamburgo, Amberes y Róterdam.

En España, los temporales y las lluvias siguen alterando el transporte, sobre todo en el este y el noreste, incluida el área de Valencia. La WSSA habla de al menos dos fallecidos, decenas de rescates de vehículos, suspensiones de la red ferroviaria y retrasos. Aunque la situación se ha calmado en los últimos días, la inestabilidad meteorológica persiste y pueden registrarse nuevas demoras.

Por mar, la presión continúa en varias rutas. En el estrecho de Ormuz, los ataques a petroleros registrados la semana pasada fueron los más numerosos desde el inicio del conflicto, y el monitor marítimo británico contabilizó nueve en la primera semana de octubre. Omán evacuó a la tripulación de un petrolero alcanzado el 6 de octubre. Los tránsitos siguen reducidos a unos pocos al día, frente a una media habitual de 85, mientras el Brent ronda los 100 dólares y los carburantes se mantienen caros en casi todas las regiones.

En el canal de Panamá, la capacidad diaria subirá el próximo 15 de octubre hasta 33 tránsitos con la incorporación de más pasos Neopanamax. En Suez, la mayoría de las navieras ha vuelto a usar el canal en sus rutas entre Asia y Europa, lo que recorta tiempos de tránsito y, en teoría, libera cerca del 6% de la capacidad total de la flota

que había quedado ocupada por la ruta larga alrededor de África. Pese a ese cambio, el riesgo de guerra en el mar Rojo sigue alto y asegurar la carga continúa siendo complicado.