

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/5

24 de abril de 1995

(95-0987)

Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo

NOTA SOBRE LA REUNIÓN DE LOS DÍAS 6 Y 7 DE ABRIL DE 1995

1. El Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo celebró su quinta reunión los días 6 y 7 de abril de 1995. El Presidente dijo que, después de la última reunión del Grupo, Colombia se había incorporado al Grupo como participante pleno, con lo que el número total de participantes pasaba a ser de 40. Además, había 16 gobiernos y tres organizaciones con la condición de observador en el Grupo.
2. El orden del día de la reunión figuraba en el aerograma WTO/AIR/46 de fecha 22 de marzo de 1995. El Presidente dijo que se proponía centrarse en el examen de los 10 conjuntos adicionales de respuestas al cuestionario recibidos desde la última reunión y dedicar algún tiempo a debatir el proyecto de lista sobre servicios de transporte marítimo y las observaciones conexas recibidas del Canadá, las CE y los Estados Unidos.
3. El primer punto del orden del día era el examen de las peticiones de la condición de observador. El Grupo decidió conceder esa condición a Bulgaria, país que en la actualidad estaba negociando su adhesión a la OMC.
4. El segundo punto del orden del día era el examen de las respuestas al cuestionario sobre servicios de transporte marítimo. El Presidente dijo que se habían recibido y hecho distribuir al Grupo 25 conjuntos de respuestas al cuestionario, es decir, poco más de la mitad del número total de participantes en el Grupo. Además, no se había recibido ninguna respuesta de los gobiernos observadores. Habida cuenta de la necesidad del Grupo de avanzar hacia la fase de negociación de su labor, alentó con firmeza a las delegaciones -tanto a las de los países participantes como a las de los países observadores- que aún no lo hubieran hecho a que presentaran sus respuestas en aras de la transparencia y de la celeridad. A continuación se invitó a los participantes a que formularan una breve declaración para presentar sus comunicaciones y a que respondieran a las preguntas de otras delegaciones.
5. El primer conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Noruega (S/NGMTS/W/2/Add.6). En relación con las preguntas 6 a 11 de la Parte I del cuestionario, el representante de Noruega explicó que la falta de datos estadísticos sobre la organización del transporte de mercancías se debía a que el mercado noruego era abierto y no había una verdadera necesidad de reglamentarlo. Dijo que el porcentaje estimado del transporte marítimo en líneas regulares realizado por conferencias hacia Noruega era del 40 por ciento, mientras que el del transporte contenedorizado de mercancías, desde y hacia Noruega, en buques de línea era de alrededor de un 80 por ciento. En relación con la respuesta a la pregunta 6, confirmó que en Noruega no hay definiciones de "transporte marítimo internacional" o cabotaje; el transporte que se realizaba desde y hacia las instalaciones mar adentro, en particular las dedicadas a la exploración petrolífera, se consideraba transporte de cabotaje. En relación con la respuesta a la pregunta 22 confirmó que, en efecto, existían algunos vínculos entre el régimen reglamentario de las CE y el de Noruega con arreglo al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE). Dijo que este Acuerdo contenía el Reglamento N° 954/79 del Consejo de las CE, en el que se basaba la aplicación por las CE y Noruega de la Convención sobre un Código de Conducta

de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas. En relación con la respuesta a las preguntas 29 y 30 dijo que la Ley sobre Conferencias Marítimas, entre otras cosas, daba aplicación al Código de las Conferencias Marítimas pero no reglamentaba las conferencias marítimas en sí.

6. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Chile (S/NGMTS/W/2/Add.13). En relación con la respuesta a la pregunta 1 de la Parte I del cuestionario, el representante de Chile confirmó que sólo había buques frigoríficos de pabellón extranjero cuya propiedad, control o explotación fueran chilenos y que ello se debía a las condiciones a las que estaba sujeta la financiación obtenida para la construcción de esos buques. En relación con la aparente contradicción entre las respuestas a las preguntas 1 y 4 de la Parte I del cuestionario, dijo que el porcentaje del 22 por ciento que correspondía a la carga frigorizada en el total de la carga que se transportaba por vía marítima en buques de pabellón nacional indicado en la respuesta a la pregunta 4, abarcaba no sólo el transporte de carga realizado por buques especializados de carga sino también el transporte de mercancías en cámaras frigoríficas instaladas en buques de otro tipo.

7. En relación con la respuesta a las preguntas 1, 2 y 3 de la Parte II, el representante de Chile dijo que el principio rector de la política marítima chilena era la libertad del transporte marítimo y que únicamente se aplicaba la reciprocidad en respuesta a las restricciones impuestas a los buques chilenos. Por ejemplo, se habían aplicado medidas de reciprocidad con respecto a la reserva de carga en el tráfico bilateral con Bolivia y el Paraguay. No pudo citar ningún caso en que se hubiera adoptado una medida de reciprocidad en relación con la exclusión del tráfico. Subrayó que, si bien en el decenio de 1970 la reciprocidad era esencial para fomentar la participación de buques chilenos en el transporte del comercio de Chile, ese principio ya no se utilizaba como instrumento de administración del transporte de mercancías. En lo concerniente a los agentes marítimos, dijo que todos los buques que atracaban en puertos chilenos debían tener un agente; los agentes estaban autorizados a ocuparse de la gestión del buque así como también de aspectos comerciales como, por ejemplo, los conocimientos de embarque. Los agentes marítimos debían ser nacionales pero los "agentes generales", según establecía el Código de Comercio, podían ser extranjeros a los efectos de ejercer actividades comerciales en Chile.

8. En relación con la respuesta a la pregunta 4, el representante de Chile dijo que las empresas extranjeras de transporte multimodal no podían ser propietarias de camiones u otro equipo en Chile sino solamente arrendarlos o alquilarlos. Además, las empresas de transporte multimodal, para poder realizar actividades en Chile, debían ser personas jurídicas chilenas. En ese contexto, se refirió a los acuerdos sobre transporte terrestre en la región del cono sur, en virtud de los cuales se reservaba el tráfico de cabotaje a los países signatarios. En lo concerniente al transporte ferroviario dijo que la inversión privada, tanto nacional como extranjera, representaba el 55 por ciento del total de las inversiones en el sector. En relación con la respuesta a la pregunta 5, confirmó que en los puertos estatales existía libertad de contratación de servicios auxiliares (transferencia de carga, porteo, estiba y desestiba). Dijo que ya se otorgaban concesiones a empresas privadas para la construcción de puertos y que actualmente se estaba examinando en el Parlamento la cuestión de la inversión privada en los puertos. En relación con las respuestas a las preguntas 20, 21 y 22, dijo que Chile no había ratificado el Código de las Conferencias Marítimas y que el acuerdo con el Brasil era el único concertado por Chile en virtud del cual se establecía la participación en la carga: sólo el petróleo y sus derivados estaban excluidos del ámbito de aplicación de ese acuerdo. En relación con la respuesta a la pregunta 8 c), confirmó que no se aplicaban restricciones al transporte en el tráfico efectuado por buques de pabellón extranjero en jurisdicción chilena y desde y hacia Chile.

9. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Indonesia (S/NGMTS/W/2/Add.14). En relación con la respuesta a la pregunta 1 de la Parte I, el representante de Indonesia dijo que no había buques de pasajeros nacionales que realizaran transporte internacional. En relación con la respuesta a la pregunta 13, dijo que las empresas navieras extranjeras podían transportar mercancías sin limitaciones en cuanto al volumen, pero era obligatorio que una empresa

naviera de Indonesia actuara en calidad de agente. Sólo se autorizaba que las empresas navieras extranjeras prestaran servicios de agencia de transporte marítimo, servicios de estación y depósito de contenedores, servicios de transitarios y servicios de almacenamiento si constituirían una empresa conjunta con una empresa indonesia. Sin embargo, en estos casos la participación de las empresas extranjeras en el capital social de la empresa conjunta podía elevarse hasta el 95 por ciento. En relación con la respuesta a la pregunta 2 de la Parte II, dijo que en Indonesia había 137 puertos abiertos al comercio internacional y que las compañías navieras extranjeras podían tocar esos puertos sin que se aplicaran limitaciones en cuanto a la cantidad o a la frecuencia. Para las operaciones de manipulación en los puertos esas compañías debían recurrir a una empresa naviera indonesia. También en relación con la misma respuesta, confirmó que la expresión "mercancías que son objeto del transporte marítimo internacional" se refería a las cargas de importación/exportación, es decir, las cargas transportadas hacia y desde Indonesia.

10. En relación con la respuesta a la pregunta 5, el representante de Indonesia añadió que en su país no había puertos privados y que la administración de puertos estaba a cargo de una sociedad de propiedad estatal. Sin embargo, los particulares podían suministrar servicios auxiliares con tal de que fueran nacionales de ese país. En relación con la respuesta a la pregunta 4, dijo que sólo las empresas nacionales podían realizar actividades de transporte multimodal nacional. En cuanto a la respuesta a la pregunta 8, recordó al Grupo que Indonesia no había contraído ningún compromiso en su lista en la esfera de los servicios auxiliares. En relación con la respuesta a la pregunta 9, dijo que el Gobierno alentaba pero no obligaba a las empresas navieras extranjeras a reducir cada vez más su capital accionario en las empresas conjuntas con compañías indonesias. En relación con la misma respuesta, dijo que existiría la posibilidad de que los proveedores extranjeros establecieran empresas conjuntas con proveedores indonesios para el suministro de servicios de explotación en materia de transporte multimodal internacional. Dijo que el domicilio de las empresas conjuntas debía vincularse claramente con las actividades que realizaran en los puertos.

11. En respuesta a una pregunta de carácter general sobre el acceso a los mercados, el representante de Indonesia dijo que el Ministerio de Transporte no había establecido ningún procedimiento específico para las cargas de exportación. En relación con la respuesta a la pregunta 15, confirmó que todos los servicios enumerados en la pregunta 13 se ofrecían en condiciones no discriminatorias. Análogamente, en relación con la respuesta a la pregunta 16, confirmó que no existían medidas que limitasen el acceso a los puertos marítimos en las mismas condiciones en que se concedía a los proveedores nacionales. En relación con la respuesta a la pregunta 22, explicó que el Gobierno no aplicaba el Código de las Conferencias Marítimas y que las conferencias sólo debían notificarse. En relación con la respuesta a la pregunta 27, aclaró que se entendía por cargas estatales las de propiedad del Estado, independientemente de que fueran de carácter comercial o no.

12. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Hong Kong (S/NGMTS/W/2/Add.15). En relación con la respuesta a la pregunta 8 a) de la Parte II del cuestionario, el representante de Hong Kong dijo que se aplicaban limitaciones en forma de monopolios o proveedores exclusivos de servicios en lo concerniente al suministro de boyas, al practicaje y a la concesión de licencias que habilitaran a los buques para el transporte de pasajeros. El suministro de boyas lo efectuaba el Gobierno mientras que el practicaje lo realizaba un proveedor exclusivo por razones de seguridad. El transporte de pasajeros por buques nacionales en aguas de Hong Kong se consideraba de cabotaje y estaba reservado a los proveedores de Hong Kong mientras que otras formas de actividades de cabotaje estaban abiertas a todos. Las decisiones relativas al desarrollo de terminales (por ejemplo, terminales de contenedores) eran adoptadas por la Junta de Desarrollo Portuario -un órgano integrado por representantes del sector público y del sector privado- y se basaban en el movimiento de mercancías en Hong Kong. Una vez adoptada la decisión de construir una terminal de carga, se hacía una oferta pública razonable y de carácter no discriminatorio, abierta a todos aquellos interesados en la construcción, propiedad o explotación de esas terminales.

13. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de México (S/NGMTS/W/2/Add.16). En relación con la respuesta a la pregunta 10 de la Parte II del cuestionario, la representante de México dijo que la abreviatura API en la versión española de la respuesta significaba "Administración Portuaria Integral". Dijo que el límite máximo a la participación extranjera del 49 por ciento se aplicaba a los servicios tales como los de API y de practica pero que para algunos otros servicios era posible una participación más elevada sujeta a la aprobación de la Comisión de Inversiones Extranjeras. Dijo que en un futuro próximo aportaría aclaraciones a otras preguntas planteadas durante la reunión.

14. El conjunto siguiente de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Côte d'Ivoire (S/NGMTS/W/2/Add.17). La representante de Côte d'Ivoire dijo que la política marítima de su país se basaba en la aplicación del Código de las Conferencias Marítimas y en los acuerdos bilaterales concluidos con la mayoría de los países europeos y que uno de sus objetivos principales era el logro de un acceso armonizado a los mercados a nivel subregional. En relación con la respuesta a la pregunta 29 dijo que, tal como se decía en ella, en la actualidad no existía ninguna ley que regulara la competencia sino sólo el propósito por parte de la Administración Marítima de empezar a examinar la cuestión.

15. El conjunto siguiente de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Malasia (S/NGMTS/W/2/Add.19). En relación con la respuesta a la pregunta 9 de la Parte I del cuestionario, la representante de Malasia dijo que su país había concertado acuerdos bilaterales con 12 países con objeto de compartir información sobre cuestiones marítimas y cuestiones relativas a la seguridad marítima mediante comités conjuntos; esos acuerdos no incluían una cláusula n.m.f. ni tampoco se referían a la participación en el transporte de las mercancías. En relación con la respuesta a la pregunta 13, confirmó los datos que figuraban en el cuadro y añadió que, en cuanto al mantenimiento y reparación de buques, no había proveedores extranjeros en sí sino que en Malasia algunos astilleros tenían participación extranjera. En relación con la respuesta a la pregunta 14, confirmó que sólo cinco empresas de explotación de servicios de transporte de contenedores podían estar presentes al mismo tiempo en el mercado de Malasia y que todas debían ser nacionales; la referencia al transporte interior por camión se refería a los camiones bajo control aduanero.

16. En relación con la respuesta a la pregunta 2 de la Parte II, dijo que los trámites efectuados en tierra dentro de las instalaciones portuarias se aplicaban básicamente a los buques que transportaban carga peligrosa que hacían escala en puertos malos. En relación con la respuesta a la pregunta 6, dijo que la expresión "normativa marítima" se refería a los convenios e instrumentos internacionales de la OMI, especialmente los relativos al transporte de mercancías peligrosas. En relación con la respuesta a la pregunta 7 dijo que la línea nacional malasia, la Compañía Naviera Internacional de Malasia (MISC), era totalmente de propiedad de nacionales de Malasia pero no había preferencias específicas en relación con la carga. En relación con la respuesta a la pregunta 9 aclaró que, en las agencias de transporte marítimo constituidas en forma de empresas conjuntas, la participación del capital extranjero era del 70 por ciento y la del nacional del 30 por ciento, lo que representaba un cambio radical respecto a la participación permitida hacía dos años. En relación con la respuesta a la pregunta 10 de la Parte II, confirmó que se aplicaban restricciones en materia de cabotaje a los buques de pabellón extranjero, pero era posible prever exenciones. En relación con las respuestas a las preguntas 27 y 28, que se omitieron en su momento, dijo que las cargas no comerciales, es decir, aquellas destinadas a proyectos y organismos gubernamentales, estaban reservadas a las empresas nacionales designadas por el Gobierno y que tenían que solicitar exenciones cuando no podían proveer el transporte necesario.

17. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Rumania (S/NGMTS/W/2/Add.20). En relación con la respuesta a la pregunta 3 de la Parte I del cuestionario, el representante de Rumania dijo que las instalaciones de amarre estaban a disposición de todos los buques; en caso de congestión, la prioridad se concedía a los buques de línea. Dijo que no

existían disposiciones reglamentarias aplicables al transporte en líneas regulares en sí. En relación con la respuesta a la pregunta 20, dijo que algunos acuerdos bilaterales, con inclusión de los que se estaban negociando en la actualidad, se aplicaban al transporte fluvial. Dijo que en los acuerdos bilaterales de transporte marítimo recientes figuraba una disposición sobre el trato de nación más favorecida, que no se incluía en acuerdos negociados tiempo atrás.

18. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Turquía (S/NGMTS/W/2/Add.23). El representante de Turquía dijo que el Gobierno de su país no aplicaba un sistema estricto de asignación de la carga. En relación con la respuesta a la pregunta 29 de la Parte II del cuestionario, informó al Grupo de que su país había promulgado una nueva ley sobre competencia cuya aplicación podía hacerse extensiva en el futuro al sector del transporte marítimo. En relación con las medidas fiscales, señaló que en la lista de exenciones presentada por Turquía figuraba alguna información pertinente a ese respecto.

19. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Ghana (S/NGMTS/W/2/Add.21). En relación con la respuesta a la pregunta 2 de la Parte I del cuestionario, el representante de Ghana dijo que el porcentaje del comercio total realizado por vía marítima era del 95 por ciento (y no del 75 por ciento como se indicó en la respuesta). En relación con la respuesta a la pregunta 3, dijo que el volumen de las exportaciones realizadas por vía marítima era de 2.020.349 toneladas. En relación con la respuesta a la pregunta 4, dijo que la cifra correcta correspondiente al total de carga a granel era de 3.869.675 toneladas y la correspondiente al volumen transportado por la Black Star Line (la empresa nacional de transporte marítimo) era de 119.748 toneladas. En relación con la respuesta a la pregunta 10, dijo que el porcentaje correcto de la carga transportada en contenedores por buques de línea regular era del 29,5 por ciento. En relación con la respuesta a la pregunta 13, dijo que no se aplicaban restricciones a los abastecedores extranjeros de los servicios enumerados en esa pregunta y que había una tendencia cada vez mayor hacia la participación privada en varios servicios portuarios y auxiliares.

20. En relación con la respuesta a la pregunta 20 de la Parte II, dijo que en Ghana no existía ningún sistema de participación en la carga. En África Central y Occidental se estaba llevando a cabo un proceso de liberalización, del que países como Côte d'Ivoire y Senegal eran un ejemplo. En la actualidad no existía una legislación en virtud de la cual se exigiera la participación en la carga, sino en cambio la participación en la información sobre las corrientes de la carga. En Ghana se aplicaba el principio básico de la competencia. En relación con la respuesta a la pregunta 24, confirmó que se concedían a países como Burkina Faso derechos especiales de atraque y servicios especiales de almacenamiento, con miras a reducir el costo de su transporte y de conformidad con lo decidido en la Conferencia Ministerial sobre Transporte Marítimo de los Estados de África Central y Occidental (MINCOMAR). En relación con la respuesta a la pregunta 35, dijo que el Consejo de Cargadores de Ghana, una asociación de cargadores, había experimentado cambios importantes en el sentido de que las entidades que lo componían, que con anterioridad eran públicas y de propiedad estatal, se habían ido privatizando cada vez más; además, la Cámara de Comercio era la entidad que en la actualidad presidía el Consejo. En lo concerniente a las diferencias, dijo que no era común que los propietarios de buques recurriesen a los tribunales por cuestiones tales como tarifas de fletes, exceso de derechos portuarios, etc.

21. El siguiente conjunto de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Filipinas (S/NGMTS/W/2/Add.24). La representante de Filipinas dijo que en la actualidad no había empresas navieras nacionales de propiedad estatal o empresas que realizaran en Filipinas actividades de suministro de servicios auxiliares. En respuesta a una pregunta de un participante, dijo que se había dictado la Orden Ejecutiva N° 769 a fin de incorporar a la legislación filipina las disposiciones del Código de Conducta; sin embargo, la ley en sí no se aplicaba ya que no se habían negociado acuerdos bilaterales que se basaran en las disposiciones de ese Código. El Decreto Presidencial N° 1466 relativo a la reserva de carga contratada o pagada por el Estado seguía todavía en vigor, aunque en los últimos años las

exenciones de sus disposiciones habían tenido mayor aplicación que el decreto mismo. En relación con las respuestas a las preguntas 4 y 8 a) de las Partes I y II respectivamente del cuestionario, dijo que había un tope del 40 por ciento a la participación de los inversores extranjeros en los servicios públicos tales como el transporte y las comunicaciones; en algunos casos, las entidades que desearan dedicarse al transporte marítimo debían cumplir el requisito de un capital mínimo desembolsado; a fin de obtener su autorización, las empresas debían demostrar su capacidad para el desarrollo de las actividades comerciales pertinentes. En relación con la respuesta a la pregunta 13 de la Parte I, dijo que en el caso de las empresas abastecedoras de servicios auxiliares parcialmente de propiedad extranjera los directores generales (presidentes) y los directores de explotación (directores gerentes) debían ser de nacionalidad filipina.

22. En relación con la respuesta a la pregunta 8 de la Parte II, con respecto a las medidas de reserva de la carga, confirmó que el transporte de la carga cuya exportación/importación y/o transporte fuera pagado con fondos estatales había de efectuarse en buques que enarbolaran el pabellón filipino; se otorgaban exenciones con respecto a medidas de reserva de la carga en los casos concretos determinados por la ley. Filipinas aplicaba esas medidas de reserva de la carga de manera muy liberal. En relación con las respuestas a las preguntas 20, 21 y 22, dijo que la Orden Ejecutiva N° 769 sólo alentaba una mayor participación en el tráfico bilateral y no una aplicación estricta de la participación en la carga entre líneas nacionales y líneas de países que se encontraran en el otro extremo de cualquier tráfico específico. En relación con la respuesta a la pregunta 21 dijo que, en la actualidad, no se percibía que existiera la intención de negociar nuevos acuerdos de participación en la carga.

23. El conjunto siguiente de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de Singapur (S/NGMTS/W/2/Add.25). El representante de Singapur dijo, refiriéndose a las cifras indicadas en la respuesta a la pregunta 3 de la Parte I del cuestionario, que la cifra correcta correspondiente a las exportaciones realizadas por vía marítima era de 114,8 millones de toneladas de flete. Se presentarían al Grupo, por escrito, aclaraciones sobre otras respuestas.

24. El conjunto siguiente de respuestas al cuestionario que se examinó fue el de la Argentina (S/NGMTS/W/2/Add.22). En relación con las respuestas dadas a las preguntas 6 a 11 de la Parte I del cuestionario, el representante de la Argentina dijo que no había datos al respecto ya que las empresas que transportaban el comercio exterior argentino no estaban obligadas a suministrar esa información. En relación con la respuesta a las preguntas 13 y 14 dijo que, en principio, no se aplicaban restricciones a los servicios a los que se referían esas preguntas. En relación con la respuesta a la pregunta 8 c) de la Parte II del cuestionario, dijo que la Secretaría de Transporte y la Subsecretaría de Transporte Marítimo eran las entidades responsables en materia de acuerdos bilaterales. En relación con la respuesta a la pregunta 8 d), dijo que no se disponía de información sobre los porcentajes de los miembros extranjeros y nacionales en las tripulaciones de los buques explotados por armadores argentinos. En relación con la respuesta a la pregunta 12, dijo que las empresas navieras argentinas no eran beneficiarias de préstamos a tasas preferenciales, de tratamiento impositivo especial ni de devolución de impuestos, contrariamente a lo que se decía en la respuesta correspondiente de la versión inglesa del documento S/NGMTS/W/2/Add.22. En respuesta a una pregunta formulada por un participante, dijo que el Decreto N° 1493, que otorgaba la condición de nacional a los buques extranjeros, tenía una vigencia de tres años.

25. Durante la reunión, el Presidente dedicó parte del tiempo para que las delegaciones cuyas respuestas se habían examinado en la última reunión del Grupo formularan aclaraciones.

26. El representante de Egipto dijo que, actualmente, estaba pendiente en la Asamblea Nacional egipcia no una ley, como había informado al Grupo con anterioridad, sino una serie de proyectos de ley que modificarían varias leyes vigentes sobre el sector del transporte marítimo. Dijo que facilitaría al Grupo el texto de las nuevas leyes una vez que éstas fueran promulgadas.

27. El representante de los Estados Unidos aclaró que, contrariamente a lo que había afirmado en la última reunión del Grupo, algunas ventas de la Corporación de Crédito para Productos Básicos, tales como las relativas a determinada ayuda alimentaria y a programas de asistencia al extranjero, se vinculaban con la contratación pública. En relación con la respuesta a la pregunta 7 de la Parte I del cuestionario, dijo que hasta ahora no se habían recopilado datos sobre las conferencias y que hacerlo supondría tiempo y recursos considerables. En relación con la respuesta a la pregunta 14, dijo que no creía que el movimiento internacional de mercancías mediante el transporte multimodal entre distintos lugares se viese afectado negativamente por las restricciones en materia de cabotaje. En relación con la respuesta a la pregunta 20 de la Parte II, confirmó que los Estados Unidos sólo habían celebrado un acuerdo de participación en la carga: el acuerdo marítimo bilateral con la República Popular de China en el que se establecía la paridad en el transporte de mercancías en buques de línea para las cargas comerciales de exportación e importación, con el objetivo de que los buques de cada país transportaran, por lo menos, la tercera parte de esas cargas. En relación con la respuesta a la pregunta 25, confirmó que con arreglo al artículo 19 de la Ley sobre la Marina Mercante de 1920 podían adoptarse medidas para corregir condiciones desfavorables, incluso en el tráfico de los Estados Unidos no atendido por buques de ese país. En la información complementaria facilitada en el documento S/NGMTS/W/2/Add.11/Suppl.1. figuraban aclaraciones a otras preguntas planteadas en febrero.

28. El representante de las Comunidades Europeas dijo que todavía se estaban recopilando datos sobre segundas matriculaciones pero que, en todo caso, la información facilitada en las respuestas de las CE abarcaba todos los buques que enarbolaban pabellones de los Estados miembros de la UE; en cierta medida, en la labor se tropezaba con dificultades debido a las definiciones diferentes de los Estados miembros de lo que constituía una segunda matriculación. Confirmó que ningún tráfico de las CE abarcado por buques de línea de conferencias marítimas era objeto de medidas gubernamentales que aplicaran alguna forma de participación en la carga (por ejemplo, 40-40-20). En relación con la respuesta a la pregunta 13 de la Parte I del cuestionario, aclaró que ni en España ni en Portugal se aplicaban restricciones a los servicios auxiliares enumerados; confirmó las restricciones mencionadas en la respuesta con respecto a Grecia pero aclaró que, en el caso de los servicios de agencia de transporte marítimo, la restricción se aplicaba a los servicios relativos a la gestión de los buques pero no a las actividades comerciales tal como figuraban en el proyecto de lista "modelo". En relación con la respuesta a la pregunta 14, dijo que se aplicaban restricciones a las vías navegables interiores que estaban vinculadas a la nacionalidad de las gabarras pero que no constituían restricciones a las inversiones extranjeras en sí; además, no existían otras formas de restricciones sobre el acceso y la utilización en el caso de los servicios de vías navegables interiores a los efectos del transporte de las cargas en el interior. En relación con la respuesta a la pregunta 20, dijo que algunos acuerdos tenían una fecha de expiración pero normalmente se renovaban de manera automática, es decir, por lo general, de hecho no estaban limitados en el tiempo.

29. El representante de la República de Corea se refirió a la segunda frase del segundo párrafo completo de la página 6 de la nota sobre la reunión anterior del Grupo celebrada los días 9 y 10 de febrero (S/NGMTS/4) y en relación con la respuesta a la pregunta 8 a) dijo que no había sido tan categórico como se daba a entender en el texto de la nota o en el texto del corrigendum distribuido oficiosamente por su delegación en la reunión: en esa ocasión había indicado que tenía que comprobar si no se aplicaban limitaciones a "otras formas de presencia comercial", con arreglo al párrafo 2 de las definiciones adjuntas al proyecto de lista "modelo". En efecto, las comprobaciones posteriores revelaron que la lista de la República de Corea no se ajustaba completamente al proyecto de lista modelo a este respecto y, por consiguiente, el corrigendum que se distribuyó oficiosamente en la reunión fue rectificado por la delegación coreana mediante el corrigendum oficial que se distribuyó algún tiempo después (S/NGMTS/W/2/Add.7/Corr.1): las palabras "lista modelo" en la respuesta a la pregunta 8 a) que figuraba en el corrigendum oficioso fueron reemplazadas por las palabras "Lista de Corea" en la sección correspondiente del corrigendum oficial. Deseaba asegurar que esta sustitución no se interpretara como un comentario sobre el valor de la oferta hecha por la República de Corea.

30. El representante de Polonia dijo, al aclarar la respuesta a la pregunta 1 de la Parte I del cuestionario, que había 28 buques polacos con pabellón extranjero que representaban 595.000 toneladas de peso muerto; esta cifra se había obtenido a los efectos de la presente reunión y podía no ser completamente comparable con otras cifras dadas en la respuesta. En relación con la respuesta a la pregunta 7, dijo que no existían datos sobre el transporte en líneas regulares realizado por conferencias marítimas puesto que no se controlaban esos acuerdos comerciales voluntarios ni tampoco se intervenía en ellos, salvo que se violasen las leyes de competencia o antimonopolio. En relación con la respuesta a la pregunta 9, dijo que el porcentaje del tráfico sujeto a acuerdos marítimos bilaterales (ninguno de los cuales incluía disposiciones relativas a la participación en la carga) en general era del 17 por ciento. En relación con la respuesta a la pregunta 12, confirmó que la parte del tráfico portuario total contenedorizada era del 2 por ciento y suministró el siguiente desglose correspondiente a los principales puertos polacos: Gdansk, 23,3 millones de toneladas; Gdynia, 7,8 millones de toneladas; y Szczecin/Swinoujście, 17,5 millones de toneladas. En relación con la respuesta a la pregunta 14, dijo que en Polonia había proveedores extranjeros que se dedicaban a la prestación de servicios de agencia de transporte marítimo, de transitarios y de control de carga.

31. En relación con la respuesta a la pregunta 5 de la Parte II del cuestionario, dijo que en la actualidad el Parlamento estaba considerando un proyecto de ley sobre infraestructura portuaria. En relación con la respuesta a la pregunta 9, dijo que las empresas conjuntas para el desarrollo de actividades de administración de los puertos de mar necesitaban obtener la autorización de las autoridades polacas; no había un enfoque normativo general aplicado específicamente a la administración de los puertos, aunque existían algunas recomendaciones específicas sobre esa cuestión formuladas por la Cámara de Comercio. En relación con la respuesta a las preguntas 6 y 7, confirmó que no había definiciones nacionales de "transporte marítimo internacional" o "empresa naviera nacional". En relación con la respuesta a las preguntas 20 y 21, dijo que Polonia había suscrito 13 acuerdos bilaterales, en ninguno de los cuales figuraban disposiciones sobre participación en la carga. Mencionó en ese contexto los acuerdos con la India, los Países Bajos, Francia, Italia, Grecia, Egipto y Chipre. Los acuerdos bilaterales que trataban sobre cuestiones tributarias eran muy importantes para el sector del transporte marítimo; cuando los acuerdos bilaterales que trataban cuestiones económicas más amplias no incluían medidas tributarias, Polonia se esforzaba para que se incluyeran tales medidas en los acuerdos de transporte marítimo que celebraba con los mismos países. Polonia aplicaba recíprocamente medidas de retorsión a los países que gravaban los ingresos por concepto de flete obtenidos por los buques de pabellón polaco, pero por lo general no imponía tales gravámenes. En relación con la respuesta a la pregunta 26, dijo que los servicios de practica y de remolque estaban reservados a los nacionales de Polonia. Recordó al Grupo que no existían restricciones en lo concerniente al acceso a los puertos o a las instalaciones portuarias de Polonia, que su país no administraba ningún sistema de reserva de carga y que en Polonia los cargadores podían elegir libremente entre los transportistas en buques nacionales y extranjeros.

32. Al finalizar las deliberaciones sobre el segundo punto del orden del día, el Presidente dijo que pediría a la Secretaría que comenzara a preparar una recopilación de las respuestas al cuestionario, tal como lo había propuesto el representante de las Comunidades Europeas. Sugirió que la recopilación se centrara en la Parte II del cuestionario ya que las respuestas correspondientes abarcaban las cuestiones que el Grupo tenía que tratar en etapas ulteriores de su labor.

33. El tercer punto del orden del día era el examen del proyecto de lista sobre servicios de transporte marítimo.

34. El representante de los Estados Unidos explicó que varias propuestas incluidas en las observaciones sobre el proyecto de lista que su delegación había distribuido eran de carácter técnico, y se referían a ideas bastante concretas. En lo concerniente a la cuestión del transporte multimodal y a la entrega puerta a puerta, dijo que era necesario que se transformara la nota actual a la lista a fin de reflejar los compromisos específicos de liberalización en esa esfera.

35. Varias delegaciones hicieron hincapié en que el proyecto de lista constituía un medio útil para contraer compromisos en el sector y servía como punto de referencia valioso en el camino hacia una mayor transparencia y certidumbre jurídica. Algunas podían aceptar que se celebraran negociaciones sobre nuevos cambios en el proyecto de lista, incluso si ello acarreaba enmiendas de carácter sustantivo en lo concerniente al transporte de la carga más allá de las instalaciones portuarias; sin embargo, para que esa labor fuese fructífera, los participantes debían confirmar en primer lugar que las enmiendas sustantivas de esa índole eran políticamente factibles. Otras delegaciones sostuvieron que no era necesario que se convinieran multilateralmente modificaciones al actual proyecto de lista porque no había nada, ya fueran mejoras u otros cambios, que los países no pudieran adaptar al consignar los compromisos en sus propias listas; además, las enmiendas sustantivas de la índole que abarcara el transporte multimodal irían más allá del mandato del Grupo, que se limitaba a las negociaciones sobre el sector del transporte marítimo en sí y no comprendía otras formas de transporte. Se señaló también que la labor sobre las deficiencias técnicas del proyecto de lista de ninguna manera podían servir de excusa para evitar contraer compromisos o retrasar el avance hacia la fase de negociación de la labor del Grupo; el Grupo debía centrarse en cuestiones concretas, sustantivas y significativas. Una delegación hizo hincapié en que si las cuestiones reflejadas en la "Nota a la Lista" se trataban eficazmente ello podía contribuir mucho a modificar el gran escepticismo de la industria marítima del país representado por esa delegación.

36. El Presidente dijo que podía percibir que se estaba pasando claramente de la etapa fáctica a la etapa de negociación de la labor del Grupo. Dijo que, con los cuestionarios, el Grupo había estado estableciendo mejores fundamentos fácticos para la negociación de los compromisos. Las deliberaciones también habían revelado que el proyecto de lista había desempeñado, y continuaría desempeñando, un papel muy importante como marco fiable para contraer compromisos. Sobre la base de un proceso que podía ser de carácter plurilateral, multilateral o bilateral, el Grupo necesitaba avanzar y abordar la naturaleza precisa de los compromisos y las adaptaciones posibles al proyecto de lista. En ese contexto, sugirió que el Grupo entablara negociaciones intensivas sobre compromisos no más tarde de septiembre y dijo que el proceso se facilitaría mucho si las delegaciones pudieran comenzar a presentar ofertas mejoradas basadas en todos los elementos del proyecto de lista incluso antes de la pausa del verano. Además, en el ínterin, es decir, entre la presente reunión y septiembre, sería útil que la fase fáctica de la labor del Grupo se pudiera llevar a sus etapas finales, e incluso a su conclusión completa.

37. La sugerencia del Presidente de que las negociaciones sobre compromisos deberían estar en curso en septiembre recibió un apoyo considerable. Unas pocas delegaciones anunciaron que estaban dispuestas a presentar una oferta condicional aun antes de la pausa del verano. Algunas otras delegaciones recordaron al Grupo que habían mantenido sus ofertas sobre el tapete e instaron a las demás a que, como punto de partida, restablecieran las mejores ofertas formuladas durante la Ronda Uruguay. Una delegación dijo que el Grupo avanzaba hacia una fase de auténtica negociación pero que no había necesidad de apresurarse; la oportunidad en cuanto al momento de entablar negociaciones sustantivas era un factor decisivo en el sector del transporte marítimo; no bastaba que los países se señalaran los unos a los otros sino que lo importante era el verdadero nivel de las restricciones reglamentarias en vigor. Otra delegación dijo que si el Grupo no avanzaba unido no habría ningún avance, es decir, debía haber transparencia y equidad en las medidas adoptadas por todos los gobiernos participantes. El Presidente dijo que seguiría consultando un poco más acerca del carácter y el calendario precisos de la labor del Grupo en los meses venideros.

38. El punto siguiente del orden del día era otros asuntos. El representante de las Comunidades Europeas se refirió a la segunda frase del segundo párrafo completo de la página 3 del documento S/NGMTS/4 y aclaró que, contrariamente a lo expresado en esa frase, las ayudas públicas concedidas a las compañías navieras establecidas en los Estados miembros de la UE sí guardaban relación con las condiciones de abanderamiento.

39. En lo relativo a las fechas de las futuras reuniones, el Grupo acordó que su próxima reunión se celebrara los días 10 y 11 de julio de 1995. El Presidente indicó que el objetivo de esa reunión sería ocuparse de las respuestas restantes al cuestionario y que, habida cuenta de las deliberaciones que habían tenido lugar dentro del tercer punto del orden del día, en las semanas venideras celebraría consultas con las delegaciones respecto de qué elementos de la siguiente etapa de la labor del Grupo podían también tratarse alrededor de esa fecha.