

ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS

RESTRICTED
S/NGMTS/W/2
21 de octubre de 1994

(94-2155)

**Grupo de Negociación sobre Servicios de
Transporte Marítimo**

CUESTIONARIO SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Nota de la Secretaría

El presente cuestionario se ha elaborado, conforme a lo acordado en la segunda reunión del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo, celebrada el 13 de julio de 1994, para su distribución a todos los participantes y observadores en el Grupo. Según lo convenido en la tercera reunión del Grupo, celebrada el 17 de octubre de 1994, los participantes en la negociación deberían facilitar a la Secretaría sus respuestas por escrito el 15 de enero de 1995 a más tardar.* Se invita a los gobiernos que tengan la condición de observador a que envíen sus contestaciones dentro de ese mismo plazo.

*Se agradecería que, para facilitar el tratamiento de la documentación, remitieran una copia impresa y una copia legible por máquina en disquete.

Observaciones preliminares

El alcance que se ha dado al cuestionario no afecta al alcance de las negociaciones fijado en el mandato del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo. Queda entendido que la información facilitada en respuesta a las preguntas que no sea directamente pertinente al alcance de las negociaciones en curso (por ejemplo en las secciones referentes a la legislación sobre competencia y las conferencias marítimas) se utilizará para establecer los antecedentes fácticos de las negociaciones y no implica en modo alguno una ampliación del alcance de éstas.

El objetivo del cuestionario no es, en modo alguno reflejar la posición que los participantes puedan adoptar en las negociaciones o en sus listas finales de compromisos, sino facilitar el intercambio de información con arreglo a un formato común.

El cuestionario se divide en dos partes. Las preguntas responden al propósito de obtener, de la forma más completa posible, información sobre la estructura del mercado y la estructura normativa de los participantes en el sector de los servicios de transporte marítimo, incluidos, cuando sea pertinente, tanto el transporte de mercancías como el de pasajeros. La Parte I se refiere a la estructura de los mercados de transporte marítimo en relación con el transporte marítimo internacional, los servicios auxiliares y el acceso a las instalaciones portuarias y la utilización de las mismas. En ella se trata de recopilar toda la información estadística posible sobre buques, corrientes comerciales, organización del transporte de mercancías y servicios portuarios y auxiliares. La Parte II se refiere a la estructura normativa: en ella se pretende abordar los enfoques normativos globales y las medidas concretas aplicables a los servicios de transporte marítimo y comprende preguntas basadas en dos elementos: el enfoque de la liberalización del AGCS, que se centra en los principios de acceso a los mercados, trato nacional y trato de la nación más favorecida y otros aspectos que, aunque no están necesariamente abarcados por las disciplinas del AGCS, son especialmente pertinentes al sector de los servicios de transporte marítimo. Las preguntas de ambas Partes, I y II, sólo se refieren a los servicios de transporte marítimo internacional. El transporte de cabotaje no está incluido en el ámbito del presente cuestionario.

En el presente cuestionario se han adoptado las mismas definiciones que figuran en el artículo XXVIII del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios.

I. Estructura del mercado

Debería indicarse la fecha más reciente (año civil) respecto de la que se disponga de datos. Podrían facilitarse también, cuando se considerara apropiado (por ejemplo, en caso de grandes diferencias en el grado de contenedorización entre el tráfico Norte/Norte y el tráfico Norte/Sur) respuestas desglosadas por grandes categorías. Queda entendido que los participantes pueden utilizar definiciones diferentes, o aplicar definiciones diferentes a las expresiones utilizadas en la presente sección (por ejemplo "tonelaje", "de propiedad o explotación nacional"). En interés de la transparencia, convendría que los participantes facilitaran, cuando correspondiera, sus propias definiciones nacionales.

Buques

1. ¿Cuál es la estructura de la flota de propiedad o explotación nacional (número total de buques, tonelaje y pabellones, por tipos principales de buques)?

ESTRUCTURA DE LA FLOTA DE PROPIEDAD O EXPLOTACIÓN NACIONAL				
Tipos de buques ¹	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional ²	Pabellón extranjero	Pabellón nacional ²	Pabellón extranjero
Petroleros				
Buques para el transporte de gas licuado				
Buques para el transporte de sustancias químicas				
Cargueros mixtos				
Mineraleros/graneleros				
Buques de carga general				
Portacontenedores				
Buques frigoríficos				
Buques de carga especial				
Buques Ro-Ro				
Transbordadores y transbordadores de pasajeros				
Total buques				

1 Buques de 1.000 toneladas de arqueado bruto o más, excluidos los buques pesqueros y otros buques no comerciales.

2 En su caso, deberían facilitarse datos separados sobre los buques y tonelajes registrados en otros registros o en registros internacionales.

Comercio

2. ¿Qué parte del comercio internacional, en volumen y/o valor, se realiza por mar? ¿Cuáles son los porcentajes respectivos?

3. ¿Qué porcentajes estimados del comercio internacional total realizado por mar, en volumen y/o valor, corresponden a las exportaciones y a las importaciones (en caso de no disponerse de datos aduaneros de importación/exportación, podrían facilitarse, en lugar de ellos, los datos de carga/descarga en los puertos)?

4. ¿Cuál es el porcentaje estimado del comercio internacional total realizado por mar, en términos de volumen y/o valor, que corresponde al realizado por buques de pabellón nacional (convendría desglosar la información en transporte marítimo por graneleros/buques de línea regulares y/o por buques de pabellón nacional, buques de pabellón del interlocutor y buques que realizan operaciones de tráfico entre terceros países)?

5. ¿Cuál es el porcentaje estimado del volumen y/o valor del tráfico entre terceros países en comparación con el volumen y/o valor del tráfico interior realizado por buques de pabellón nacional?

Organización del transporte de mercancías

6. ¿Cuál es el valor y/o volumen del tráfico internacional total correspondiente al transporte marítimo en líneas regulares, al transporte de carga seca a granel y al transporte de carga líquida a granel?

7. ¿Qué porcentaje estimado del tráfico exterior de su país representa en términos de volumen y/o valor, el transporte marítimo en líneas regulares realizado por conferencias y consorcios?

8. ¿Cuál es el porcentaje estimado, en términos de volumen y/o valor, que corresponde al transporte marítimo en buques de conferencia al que es aplicable el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas?

9. ¿Cuál es el porcentaje estimado, en términos de volumen y/o valor, del transporte de mercancías en el tráfico sujeto a acuerdos bilaterales distintos a los aplicados de conformidad con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas?

10. ¿Qué porcentaje estimado, en términos de volumen y/o valor, del transporte de mercancías en buques de línea está contenedorizado?

11. ¿Cuál es el porcentaje estimado, en términos de volumen y/o valor, del transporte de mercancías en buques de línea realizado en régimen de transporte multimodal (puerta a puerta)?

Servicios portuarios y auxiliares

12. ¿Cuál es el tráfico nacional total portuario correspondiente a cargas del tráfico internacional? ¿Cuál es el tráfico portuario internacional en los principales puertos nacionales -es decir, en aquellos puertos a los que corresponde en conjunto al menos el 90 por ciento del movimiento total de mercancías? ¿Qué porcentaje estimado de ese tráfico (o movimiento de mercancías) está contenedorizado (en la medida de lo posible, sírvanse distinguir entre tráfico portuario de carga a granel y de buques de línea/contenedores)?

13. Sírvanse indicar el grado de presencia en el mercado de abastecedores extranjeros (es decir de empresas controladas por capital extranjero) en comparación con la de proveedores nacionales en los siguientes servicios auxiliares (tal y como se definen, en su caso, en el proyecto de lista modelo):

Servicios de estación y depósito de contenedores

Servicios de agencia de transporte marítimo

Servicios de transitarios

Servicios de manipulación de la carga

Servicios de almacenamiento

Servicios de despacho de aduana

Mantenimiento y reparación de buques.

14. Sírvanse indicar el grado de presencia en el mercado de empresas proveedoras de propiedad absoluta extranjera en comparación con la de proveedores nacionales que realizan operaciones de transporte interior por camión, ferrocarril o vía acuática de mercancías objeto de tráfico internacional transportadas por agua.

II. Estructura normativa

Por "medidas" se entiende en la presente sección las "medidas adoptadas por gobiernos y autoridades centrales, regionales o locales y/o instituciones no gubernamentales en ejercicio de facultades en ellas delegadas por gobiernos o autoridades centrales, regionales o locales", de conformidad con el párrafo 3 a) del artículo I del AGCS.

Aspectos generales

1. ¿Cuál es la estructura institucional (ministerios, administraciones u organismos competentes) del sector del transporte marítimo internacional? Sírvanse indicar, cuando proceda, si las medidas se aplican específicamente a ese sector u horizontalmente a todos los sectores, incluido el de transporte marítimo.
2. Sírvanse describir el enfoque normativo general aplicado al transporte de carga (seca y líquida) a granel.
3. Sírvanse describir el enfoque normativo general aplicado al transporte en buques de línea regulares.
4. Sírvanse describir el enfoque normativo general aplicado al transporte multimodal (con inclusión de los aspectos relativos a los servicios auxiliares y al régimen aplicado en los puertos y fuera de ellos). ¿Están las empresas de transporte multimodal, las empresas de transporte marítimo de carga general y de carga a granel, los cargadores y los intermediarios sujetos a limitaciones en cuanto a su capacidad para alquilar o arrendar camiones, vagones o gabarras, así como el equipo correspondiente para la prestación de servicios de transitarios en el interior, o tienen acceso a esos tipos de actividades multimodales y pueden servirse de ellas en condiciones razonables y no discriminatorias?
5. Sírvanse describir el enfoque normativo general aplicado a la administración de los puertos y a la realización de actividades de servicios auxiliares por particulares en las zonas portuarias (así como, cuando proceda, el procedimiento y las condiciones para la asignación de recursos escasos, como los espacios en los muelles, a las empresas comerciales).
6. ¿Qué se entiende, con arreglo a la definición nacional, por "transporte marítimo internacional" y qué aspectos no abarca esa expresión?
7. ¿Qué se entiende, con arreglo a la definición nacional, por "empresa naviera nacional"?

Acceso a los mercados

El presente apartado se basa en el artículo XVI del AGCS, en el que se facilita una lista exhaustiva de las medidas que se consideran limitaciones al acceso a los mercados. Otras partes del presente cuestionario se refieren a otros tipos de medidas que pueden limitar de algún otro modo el acceso a un mercado determinado.

8. Con respecto a los siguientes aspectos, sírvanse indicar si existen medidas que limiten el acceso al mercado nacional de transporte marítimo (sí/no). En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión:

- a) limitaciones al número de proveedores de servicios de transporte marítimo, ya sea en forma de contingentes numéricos, monopolios o proveedores exclusivos de servicios (número de compañías navieras que pueden prestar servicios en un itinerario, monopolios de servicios portuarios, necesidad de licencia para el establecimiento de empresas que suministren servicios auxiliares) o mediante la exigencia de una prueba de necesidades económicas;
- b) limitaciones al valor total de las transacciones de servicios de transporte marítimo, al número total de operaciones de servicios de transporte marítimo o a la cuantía total de la producción de servicios de transporte marítimo (por ejemplo, medidas de reserva de la carga en término de las toneladas de flete o de la cantidad de carga transportada) en forma de contingentes numéricos o mediante la exigencia de una prueba de necesidades económicas;
- c) sistemas institucionales de asignación de la carga, en su caso, en el supuesto de limitaciones a la carga. Sírvanse describir el mecanismo de asignación que se aplica;
- d) limitaciones al número total de personas físicas extranjeras que pueden emplearse en el sector de los servicios de transporte marítimo o que un proveedor de servicios de transporte marítimo pueda emplear y que sean necesarias para el suministro de un servicio específico de transporte marítimo y estén directamente relacionadas con él, en forma de contingentes numéricos o mediante la exigencia de una prueba de necesidades económicas, en lo que respecta:
 - i) al personal esencial empleado en relación con la presencia comercial de una empresa que suministre servicios de transporte que comprendan tanto la oferta de servicios de transporte de carga como servicios auxiliares conexos (por ejemplo, manipulación de la carga);
 - ii) al personal esencial empleado en relación con la presencia comercial de una empresa que no suministre necesariamente tanto servicios de transporte como servicios auxiliares conexos (por ejemplo, de una empresa que suministre *únicamente* servicios auxiliares).

Convendría que dieran una definición de lo que se entiende por "personal esencial".

9. ¿Existen medidas (sí/no) que restrinjan o prescriban los tipos específicos de persona jurídica o de empresa conjunta por medio de los cuales un proveedor de servicios de transporte marítimo puede suministrar un servicio, en lo que respecta a:

- a) la presencia comercial de una empresa que facilite tanto servicios de transporte como servicios auxiliares conexos (por ejemplo, manipulación)
- b) la presencia comercial de una empresa que no suministre necesariamente tanto servicios de transporte como servicios auxiliares conexos (por ejemplo, una empresa que suministre *únicamente* servicios auxiliares)?

En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

10. ¿Existen medidas (sí/no) que impongan limitaciones a la participación de capital extranjero expresadas como límite porcentual máximo a la tenencia de acciones por extranjeros o como valor total de las inversiones extranjeras individuales o agregadas? En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.
11. ¿Cuáles son las condiciones mínimas para tener derecho a ostentar el pabellón nacional?
- a) ¿Implican esas condiciones prescripciones cuantitativas como las indicadas en la pregunta 8 *supra*?
 - b) ¿Implican prescripciones cuantitativas distintas de las indicadas en la pregunta 8 *supra*?
 - c) ¿Implican la obligación de obtener licencia/permiso en relación con el tipo de presencia comercial o con la participación de capital extranjero en una inversión determinada?

Trato nacional

El presente apartado se basa en el artículo XVII del AGCS, que define el trato nacional como un trato no menos favorable que el dispensado a los servicios nacionales y a los proveedores nacionales de servicios. Según este artículo, la prescripción de trato nacional puede cumplirse mediante el otorgamiento de un trato formalmente idéntico o formalmente diferente. Se considera que un trato es menos favorable si "modifica las condiciones de competencia en favor" de los servicios nacionales o de los proveedores nacionales de servicios.

12. ¿Existen medidas que establezcan discriminaciones en favor de los servicios nacionales de transporte marítimo o de los proveedores nacionales de esos servicios, en lo que respecta al transporte marítimo internacional, los servicios auxiliares y el régimen portuario, en una de las siguientes formas:
- a) concesión de trato preferencial directo exclusivamente a las empresas navieras nacionales (por ejemplo, concesión de subvenciones por gastos de explotación a las empresas navieras nacionales, derechos discriminatorios portuarios o percibidos por la prestación de servicios auxiliares, impuestos sobre los fletes o sobre los servicios de transporte marítimo) o
 - b) concesión de un trato preferencial indirecto exclusivamente a las empresas navieras nacionales (por ejemplo, préstamos sin interés o a bajo tipo de interés o tratamiento fiscal preferencial, incluido el reembolso a las empresas navieras nacionales de los impuestos percibidos sobre los servicios internacionales)?

En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. Sírvanse indicar cuáles de los siguientes servicios se ofrecen a los usuarios en los puertos (con referencia, en su caso, a las diferencias a nivel nacional y subnacional):

Practicaje
Ayuda en las operaciones de remolque
Avituallamiento, abastecimiento de combustible y agua
Recolección de basuras y eliminación de lastre
Medios auxiliares de navegación

Servicios de explotación en tierra esenciales para la utilización de los buques, incluidos los servicios de comunicaciones y de suministro de agua y energía eléctrica
Servicios de reparación de urgencia
Servicios de fondeo y amarre.

14. ¿Cuáles de los servicios enumerados *supra* -de los que pueda disponerse- han de utilizarse obligatoriamente?
15. ¿Cuáles de los servicios enumerados *supra* se ofrecen en condiciones no discriminatorias?
16. ¿Existen medidas discriminatorias que limiten el acceso a los puertos marítimos en las mismas condiciones en que se concede a los proveedores nacionales de servicios (sí/no)? ¿Hay puertos con actividades de tráfico internacional cerrados a los buques que sean propiedad de nacionales de otros países o sean explotados por nacionales de otros países o en los que la entrada de esos buques esté restringida? En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.
17. ¿Existen medidas que establezcan discriminaciones entre los buques extranjeros y nacionales (de pabellón nacional o de propiedad o explotación nacional) en lo que respecta al acceso a las instalaciones portuarias y a la utilización de las mismas (sí/no)? ¿A qué instalaciones concretas afectan esas medidas? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.
18. ¿Existen medidas que obliguen a utilizar instalaciones de las terminales (por ejemplo instalaciones/servicios distintos de los enumerados *supra*)? ¿A qué instalaciones concretas se refieren esas medidas? ¿Hay alguna discriminación al respecto entre los proveedores extranjeros y nacionales de servicios de transporte marítimo? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.
19. ¿Algunas de las medidas enumeradas *supra* (en las preguntas 8 a 18) son aplicadas por entidades no gubernamentales?

Trato de la nación más favorecida

El presente apartado se basa en el artículo II del AGCS, a tenor del cual se entiende por trato de la nación más favorecida el otorgamiento inmediato e incondicional a los servicios y a los proveedores de servicios de cualquier otro Miembro de un trato no menos favorable que el concedido a los servicios y proveedores de servicios de cualquier otro país.

20. ¿Existen medidas que establezcan algún sistema de participación en la carga con otros países? ¿A qué tipos de transporte de mercancía (en buques regulares, carga a granel, en tráfico de ida o de retorno, limitado a determinados artículos o extensivo incluso a cargas no originarias de los países interesados) se aplica, en su caso, el mecanismo existente de participación en la carga?
21. En caso de existir medidas de esa naturaleza, ¿cómo se aplican (por ejemplo, unilateralmente o por medio de acuerdos bilaterales o plurilaterales)? ¿Con arreglo a qué cuotas de participación en la carga? ¿Qué países abarca el sistema de participación en la carga?
22. ¿Está permitida la participación en la carga sobre la base del artículo 2 del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas? ¿Existen medidas gubernamentales de aplicación de esa disposición? Sírvanse describir, en su caso, de qué forma se aplica la disposición del Código relativa a la participación en la carga.
23. ¿Existen otras medidas relativas al suministro de servicios de transporte internacional y de servicios auxiliares que concedan a algunos países algún tipo de trato preferencial (por ejemplo,

exoneraciones fiscales temporales)? ¿Qué países se benefician de ese trato? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

24. ¿Existen medidas que concedan a algunos países un trato preferencial con respecto al acceso a las instalaciones portuarias y a la utilización de las mismas? ¿A qué instalaciones concretas afectan esas medidas? ¿Qué países se benefician de ellas? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

25. ¿Existen contramedidas que permitan al gobierno una acción unilateral de retorsión frente a medidas que considere que constituyen restricciones de otros países? ¿Son esas contramedidas específicas al sector de los servicios de transporte marítimo? ¿Se aplican a todos los aspectos del sector? De no ser así, ¿a qué aspectos se aplican? ¿Están esas medidas únicamente al alcance de buques de pabellón nacional o de buques de propiedad o explotación nacional? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

26. ¿Existen medidas que permitan al gobierno imponer selectivamente restricciones al suministro de servicios de transporte marítimo y conexos por cualquier motivo, incluidas las condiciones de reciprocidad? ¿Se aplican esas medidas a todos los aspectos del sector? De no ser así, ¿a qué aspectos se aplican? Sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

Contratación pública

27. ¿Existen medidas relativas al acceso a cargas no comerciales? En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión. ¿Cómo se definen las cargas no comerciales? Sírvanse facilitar ejemplos de cargas que se consideran no comerciales.

28. ¿Existen medidas relativas a la contratación de servicios auxiliares del transporte marítimo? En caso afirmativo, sírvanse describir detalladamente las medidas en cuestión.

Legislación sobre competencia

29. ¿En qué medida son aplicables las leyes y reglamentaciones sobre competencia o antimonopolio al sector de los transportes marítimos?

- a) ¿Qué relación hay entre esas leyes y reglamentos y las reglamentaciones de las conferencias y consorcios de líneas regulares (por ejemplo, exención caso por caso o en bloque)?
- b) ¿Qué relación hay entre esas leyes y reglamentos y la reglamentación de los servicios de transporte multimodal (puerta a puerta)?
- c) ¿Qué relación hay entre esas leyes y reglamentos y la reglamentación de los proveedores de servicios que tengan una influencia sustancial o una posición dominante en el mercado?
- d) ¿Qué relación hay entre esas leyes y reglamentos y la reglamentación de los consejos de usuarios?

Conferencias marítimas

30. ¿Existen medidas que supediten la admisión de nuevos miembros a una determinada conferencia a la aprobación de sus miembros? ¿Puede dejar un miembro de formar parte de una conferencia determinada sin incurrir en sanciones?

31. ¿Es necesario registrar o notificar los acuerdos de las conferencias? En caso afirmativo, ¿a qué entidad deben notificarse o ante qué entidad deben registrarse? ¿Puede esa entidad oponerse a los acuerdos o revocar una exención (en relación con la legislación sobre competencia o antimonopolio) concedida anteriormente? ¿Sobre qué base? ¿Qué criterios deben aplicarse al evaluar un acuerdo de una conferencia?

32. ¿Han de registrarse o notificarse las tarifas aplicadas por las conferencias? ¿Tiene facultades la entidad supervisora para garantizar la observancia o imponer el cumplimiento de las tarifas registradas o notificadas?

33. ¿Se exige a las conferencias que permitan medidas independientes en relación con las tarifas?

34. Si fuera procedente, sírvanse describir la estructura institucional y las medidas específicas relativas a los siguientes aspectos:

- a) acuerdos de fidelidad entre conferencias y cargadores;
- b) acuerdos concertados entre conferencias y armadores independientes;
- c) contratos de servicios entre conferencias y cargadores.

Relaciones entre cargadores y transportistas

35. ¿Qué tipos de disposiciones existen acerca de las relaciones entre cargadores y transportistas?

36. ¿Cuáles son las prescripciones pertinentes a las negociaciones sobre tarifas de fletes y a las consultas sobre cuestiones de interés común (por ejemplo, ¿están obligados los transportistas a consultar con los cargadores o con los consejos de usuarios las condiciones de los servicios suministrados?). ¿Cuáles son las disposiciones pertinentes en materia de solución de diferencias? ¿Qué función desempeñan los gobiernos en ese proceso?