

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.11

31 de enero de 1995

(95-0193)

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

Original: inglés

## COMUNICACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

### Respuesta al cuestionario sobre servicios de transporte marítimo

La siguiente comunicación se distribuye a los miembros del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo a petición de los Estados Unidos.

#### I. Estructura del mercado

##### Buques

1.

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional				
Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de peso muerto (miles)	
	al 1° de julio de 1994	al 1° de enero de 1994	al 1° de julio de 1994	al 1° de enero de 1994
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	153	176	10. 014	20. 857
Buques para el transporte de gas licuado	14	6	905	204
Buques para el transporte de sustancias químicas	16	10	474	195
Cargueros mixtos	2	6	14	529
Mineraleros/graneleros	20	33	917	2. 019
Buques de carga general	29	4	455	45
Portacontenedores	99	15	4. 121	201
Buques frigoríficos		18		134
Buques de carga especial	2	11	45	208
Buques Ro-Ro	32	7	608	35
Transbordadores y buques de pasajeros		3		18
Los demás				
Total buques	367	289	17. 553	24. 445

Buques de 1.000 toneladas brutas o más.

Comercio

2. En 1993 el porcentaje estimado del comercio internacional total de los Estados Unidos realizado por mar fue del 85 por ciento en volumen y del 48 por ciento en valor.

3. En 1993, en términos de volumen, las importaciones representaron el 60 por ciento del comercio internacional total de los Estados Unidos realizado por mar y las exportaciones el 40 por ciento; en valor, los porcentajes correspondientes fueron el 65 por ciento en el caso de las importaciones y el 35 por ciento en el de las exportaciones.

4. En 1993 el porcentaje estimado del comercio internacional total realizado por mar, en términos de volumen, se distribuyó entre buques de pabellón nacional, buques que ostentaban el pabellón del interlocutor comercial y buques con el pabellón de terceros países del modo siguiente:

	Pabellón de los Estados Unidos	Pabellón del interlocutor comercial	Pabellón de terceros países
Buques de línea regulares	15,3	8,8	75,9
Graneleros	2,6	8,0	89,4

5. No se dispone de información sobre el tráfico entre terceros países realizado por buques de pabellón estadounidense.

Organización del transporte de mercancías

6. En 1993 los porcentajes del comercio internacional por mar de los Estados Unidos por tipos de servicio fueron los siguientes:

	Volumen	Valor
Buques de línea regulares	12,6	73,5
Carga seca	38,9	15,5
Carga líquida	48,4	11,0

7. No se dispone de información.

8. Los Estados Unidos no son parte en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

9. El porcentaje, en términos de volumen, del comercio internacional por mar de los Estados Unidos sujeto a acuerdos bilaterales de distribución de la carga es inferior al 1 por ciento para el pabellón nacional, inferior al 1 por ciento para el pabellón del interlocutor comercial y aproximadamente del 2 por ciento para el pabellón de terceros países.

10. En 1993 el porcentaje estimado del comercio internacional por mar de los Estados Unidos realizado en buques de línea regulares que estaba contenedorizado fue del 80 por ciento.

11. El transporte de mercancías en buques de línea realizado en régimen de transporte multimodal representa una parte cada vez más importante de las operaciones de las líneas regulares en los Estados Unidos, aunque no se dispone de datos concretos.

Servicios portuarios y auxiliares

12.

Tráfico portuario total (entrada de buques)		Tráfico portuario sobre la base del 90 por ciento del movimiento de mercancías, en toneladas	
TOTAL (1993)	59.882	38.036	(63 %)
Graneleros	35.172	20.144	(57 %)
Buques de línea	24.710	20.274	(82 %)

13. Los Estados Unidos no recogen datos sobre la nacionalidad de los proveedores de estos servicios. No existe ninguna medida que impida a los proveedores extranjeros de los servicios mencionados desarrollar actividades en los Estados Unidos. No obstante, las personas que realizan operaciones aduaneras en nombre de otros deben poseer una licencia expedida por el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos. Las personas físicas que solicitan esa licencia han de ser ciudadanos de los Estados Unidos. En las sociedades de personas o capitales o las asociaciones que realizan operaciones de aduana debe haber por lo menos un empleado o un asociado que sea un corredor registrado.

14. En el mercado de los Estados Unidos se permite a las filiales de propiedad totalmente extranjera realizar, por lo general sin limitaciones, operaciones de transporte interior de mercancías objeto de tráfico internacional por los tres modos de transporte. La estructura del mercado interior de fletes para las cargas objeto de comercio internacional es favorable al transporte por camión y ferrocarril. Las restricciones en materia de cabotaje se aplican a las mercancías transportadas por agua en las rutas costeras.

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. Administran programas relacionados con el sector del transporte marítimo internacional los siguientes organismos oficiales de los Estados Unidos:

- Departamento de Transporte de los Estados Unidos; aplicación horizontal
- Administración Marítima; aplicación específica
- Servicio de Guardacostas; aplicación específica
- Comisión Marítima Federal; aplicación específica
- Departamento de Estado de los Estados Unidos; aplicación horizontal

2. Salvo por razones de seguridad y relacionadas con el medio ambiente, el transporte marítimo de carga a granel (seca y líquida) no está reglamentado en los Estados Unidos.

3. Véase la respuesta a la pregunta 29.

4. Con una excepción limitada, las empresas de transporte multimodal, las empresas de transporte marítimo de carga general y carga a granel, los cargadores y los intermediarios no están sujetos a limitaciones en cuanto a su capacidad para alquilar o arrendar camiones, vagones o gabarras, así como

el equipo correspondiente, con el objeto de prestar servicios de transitarios en los Estados Unidos, y tienen acceso a esos tipos de actividades multimodales, y pueden servirse de ellas, en condiciones razonables y no discriminatorias. La única excepción es que los no ciudadanos no pueden realizar fletamentos de buques con cesión de la gestión náutica (o de casco desnudo) para el transporte de mercancías objeto del comercio interior de los Estados Unidos.

5. El sistema portuario de los Estados Unidos consta de dos componentes básicos: las obras portuarias y las instalaciones portuarias. Las primeras, que incluyen obras de profundización, espigones y canales de conexión y acceso, son necesarias para que las segundas funcionen con eficiencia. La responsabilidad de las obras portuarias en los Estados Unidos está dividida entre el Gobierno Federal y el puerto local. La responsabilidad de proporcionar instalaciones portuarias en tierra no incumbe en ningún aspecto al Gobierno Federal.

En los Estados Unidos no existe un organismo central de planificación portuaria. La capacidad de los proveedores de servicios de transportes para poseer o arrendar terminales no está sujeta a ninguna limitación; no obstante, los acuerdos sobre terminales entre las empresas de explotación de éstas y las empresas de transporte están reglamentados por el Gobierno Federal. Los puertos marítimos pertenecen principalmente, en propiedad o por arriendo, al sector privado (64 por ciento), y sus instalaciones están destinadas en su mayor parte a la carga seca y líquida a granel. Las instalaciones para la carga general que existen en los puertos marítimos son en general arrendadas para la prestación de servicios de transitarios en el transporte interior de mercancías en los Estados Unidos.

La asignación de recursos escasos, como los espacios en los muelles, depende de los factores del mercado. Las entidades portuarias gozan con frecuencia del dominio eminente y pueden expropiar ("pagar y tomar", según se dice) los terrenos necesarios para las operaciones portuarias. La única reglamentación de la asignación de espacio a los servicios portuarios y auxiliares se realiza a través de la ordenación local del territorio, por lo común de consuno con los Programas de Administración de la Zona Costera aprobados a nivel federal. Esas reglamentaciones se aplican en condiciones no discriminatorias.

La prestación de servicios auxiliares por el sector privado depende de los factores del mercado. No existen disposiciones que limiten el número de proveedores de servicios de transporte marítimo mediante contingentes numéricos, monopolios, pruebas de necesidades económicas, etc. Aunque los proveedores de servicios auxiliares no están, por lo general, bajo control del estado o la administración local, éstos están facultados para promulgar reglamentaciones con objeto de proteger la propiedad y garantizar la salud pública y la seguridad. En esas reglamentaciones quizá se disponga cómo han de fondearse o amarrarse los buques a fin de evitar colisiones y en qué muelles habrán de desembarcarse los pasajeros o recibirse las mercancías o se exija que los buques sean retirados de esos muelles cuando no se estén desarrollando esas actividades. Pero estas normas se aplican en condiciones no discriminatorias.

Pueden existir asimismo reglamentaciones federales sobre cuestiones de seguridad, derechos de aduana y otros aspectos de las operaciones portuarias. También en este caso, las disposiciones se aplican de manera general en condiciones no discriminatorias.

6. La expresión "transporte marítimo internacional" no está definida en las leyes o reglamentos de los Estados Unidos. Según el sentido que se le da generalmente, hace referencia al transporte por agua de mercancías o pasajeros, a cambio de un precio, entre los Estados Unidos (los estados de los Estados Unidos, Guam, Puerto Rico, las Islas Vírgenes, Samoa Americana, el Distrito de Columbia, el Commonwealth de las Islas Marianas Septentrionales y cualquier otro territorio o posesión de los Estados Unidos) y uno o varios países extranjeros. Esta definición no abarca el cabotaje.

7. La expresión "empresa naviera nacional" no está definida en las leyes o reglamentos de los Estados Unidos. Distintos tipos de empresas explotadoras de buques deben cumplir diversos requisitos en materia de participación de ciudadanos de los Estados Unidos en el capital y en la administración. Véanse las respuestas a las preguntas 8 d), 9, 10 y 11 *infra*.

Acceso a los mercados

8.a) No existe ninguna medida que limite el número de proveedores de servicios de transporte marítimo en forma de contingentes numéricos, monopolios, proveedores exclusivos de servicios, etc.

8.b) No existen medidas que limiten el valor total de las transacciones de servicios de transporte marítimo, el número total de operaciones de servicios de transporte marítimo o la cuantía total de la producción de servicios de transporte marítimo, salvo las mencionadas en la respuesta a la pregunta 27 *infra*.

8.c) A excepción de ciertas reservas de cargas oficiales para el pabellón de los Estados Unidos y de las relativas a los buques que transportan mercancías en los Grandes Lagos, en el tráfico con Canadá, que deben reunir las condiciones exigidas para participar en el tráfico de cabotaje estadounidense, los Estados Unidos no poseen sistemas institucionales de asignación de la carga. Véase la respuesta a la pregunta 27 *infra*.

8.d) Existen dos medidas que limitan el número total de personas físicas extranjeras que pueden trabajar en el sector de los servicios de transporte marítimo:

- i) cuando una entidad comercial sea propietaria de uno o varios buques que participen en el tráfico interior de los Estados Unidos o de uno o varios buques construidos con ayuda de subvenciones a la construcción, financiados con ayuda de garantías para la financiación de buques, explotados con la asistencia de subvenciones por gastos de explotación o que se beneficien de determinadas moratorias fiscales, su presidente u otro jefe ejecutivo y el presidente de su consejo de administración deberán ser ciudadanos de los Estados Unidos, al igual que la mayoría de los miembros de ese consejo; y
- ii) en los buques matriculados con arreglo a la legislación de los Estados Unidos, los extranjeros no deberán representar más del 25 por ciento del número total de marineros no cualificados y deberán haber sido admitidos legalmente en los Estados Unidos como residentes permanentes. Los miembros cualificados de la tripulación, incluidos los oficiales, deberán ser ciudadanos de los Estados Unidos.

En general, no se aplica ninguna limitación a las personas físicas extranjeras que suministran únicamente servicios auxiliares (véase Servicios Portuarios y Auxiliares, respuesta a la pregunta 13, y Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas, respuesta a la pregunta 18).

9.a) Las únicas medidas que limitan o prescriben los tipos específicos de persona jurídica por medio de los cuales un proveedor de servicios de transporte marítimo puede suministrar un servicio están relacionadas con la propiedad y administración de los buques que participan en el tráfico interior de los Estados Unidos o reciben alguna de las prestaciones del Gobierno de los Estados Unidos enumeradas en el inciso i) del apartado d) de la respuesta 8 *supra*.

9.b) No. No se aplica ninguna limitación al tipo de persona jurídica que suministra los servicios mencionados.

10. Además de las descritas en la respuesta a la pregunta 11 *infra*, existen ciertas limitaciones de la propiedad de los buques matriculados en los Estados Unidos que reciben alguna de las prestaciones del Gobierno de los Estados Unidos enumeradas en el inciso i) del apartado d) de la respuesta 8 *supra*.

11. Los buques de cinco (5) toneladas netas por lo menos no registrados con arreglo a la legislación de un país extranjero pueden ser matriculados en los Estados Unidos cuando son propiedad de:

- 1) un particular ciudadano de los Estados Unidos;
- 2) una asociación, sociedad fiduciaria, empresa conjunta u otra entidad:
  - a) cuyos miembros son en su totalidad ciudadanos de los Estados Unidos, y
  - b) capacitada para gozar de la titularidad de un buque de conformidad con la legislación de los Estados Unidos o de uno de sus estados;
- 3) una sociedad de personas cuyos socios colectivos son ciudadanos de los Estados Unidos y en la que ciudadanos de los Estados Unidos poseen una participación mayoritaria; o
- 4) una sociedad de capital establecida con arreglo a la legislación de los Estados Unidos o de uno de sus estados, si su presidente u otro jefe ejecutivo y el presidente de su consejo de administración son ciudadanos de los Estados Unidos y los miembros de ese consejo que no son ciudadanos sólo representan una minoría del número necesario para constituir quórum. Véase también la respuesta al inciso i) del apartado d) de la pregunta 8.

#### Trato nacional

12.a) A fin de mantener los costos de explotación de los buques que ostentan el pabellón de los Estados Unidos al nivel de los de los competidores extranjeros, se concede a algunos buques de pabellón estadounidense (aproximadamente el 20 por ciento de la flota de propiedad privada) que participan en los tráficos internacionales una Subvención Diferencial de Explotación (ODS). Las subvenciones se abonan de conformidad con contratos de ODS, con un período de vigencia de 20 años, concertados entre el Gobierno de los Estados Unidos y las empresas navieras, por los que éstas se comprometen a equipar sus buques con elementos relacionados con la defensa nacional y a ponerlos a disposición de las autoridades en caso de emergencia nacional.

Los armadores con los que se concierten contratos de ODS deben ser ciudadanos de los Estados Unidos y reunir determinados requisitos. Para conceder las subvenciones, el Secretario de Transporte debe considerar que esos buques participan en un aspecto esencial del tráfico exterior, necesario para promover el comercio exterior de los Estados Unidos, y que necesitan las subvenciones para hacer frente a la competencia de los pabellones extranjeros.

12.b) A efectos fiscales, el transporte marítimo recibe el mismo tratamiento que los demás sectores, salvo que los ciudadanos de los Estados Unidos que poseen o arriendan buques que reúnen los requisitos requeridos pueden obtener ventajas fiscales gracias a los Fondos de Capital de Construcción y los Fondos de Reserva de Construcción, encaminados a la construcción de buques de determinadas características.

El programa del Fondo de Capital de Construcción (CCF) está destinado a ayudar a las empresas navieras estadounidenses a acumular el capital necesario para construir, reconstruir o adquirir buques de matrícula estadounidense, siempre que la construcción se realice en los Estados Unidos. El programa

tiene por objeto eliminar las desventajas competitivas de las empresas navieras estadounidenses frente a las de pabellón extranjero. El CCF concede moratorias fiscales a las empresas que participan en el comercio exterior de los Estados Unidos, el tráfico en los Grandes Lagos, el tráfico interior [no contiguo] y las pesquerías de los Estados Unidos.

Se permite también que cualquier empresa estadounidense que reúna los requisitos pertinentes de acuerdo con las leyes y reglamentos aplaze el pago del impuesto sobre la renta debido por depósitos de dinero u otras propiedades, si los fondos se utilizan para construir buques en astilleros estadounidenses.

El Fondo de Reserva de Construcción (CRF) es también un programa de asistencia financiera que concede moratorias fiscales a los armadores estadounidenses. A través de él, los armadores que explotan buques dedicados al comercio exterior o interior de los Estados Unidos pueden aplazar el pago de impuestos sobre las ganancias que puedan resultar de la venta o la pérdida de un buque. Los ingresos depositados deben utilizarse para construir, reconstruir o adquirir buques de matrícula estadounidense, siempre que la construcción se realice en los Estados Unidos. Aunque las ganancias resultantes de estas transacciones no son gravables a efectos del impuesto sobre la renta, si los depósitos se invierten debidamente en un buque, su cuantía se deduce de la base utilizada para determinar la depreciación de dicho buque.

Las medidas mencionadas están amparadas por el Acuerdo sobre la observancia de las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción naval comercial y las reparaciones navales y el entendimiento conexo sobre los créditos a la exportación para buques (denominados conjuntamente "Acuerdo de la OCDE sobre Construcción Naval"), cuya entrada en vigor está prevista para el 1º de enero de 1996.

#### Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. Todos los servicios mencionados se ofrecen libremente a los usuarios en los puertos en condiciones no discriminatorias.
14. El practicaaje y la ayuda en las operaciones de remolque pueden ser obligatorios en algunos puertos.
15. Todos los servicios mencionados se ofrecen en condiciones no discriminatorias.
16. Sí. Por motivos de seguridad nacional, los Estados Unidos limitan el acceso a los puertos (así como a las aguas territoriales de los Estados Unidos y las aguas interiores en general) de los buques de determinados países. Los países sujetos a esas restricciones son: Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, Moldova, Rusia, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania, Uzbekistán y la República Popular de China. El acceso de los buques de la República Popular de China se rige por el acuerdo bilateral sobre transporte marítimo de 15 de diciembre de 1988. Con arreglo a éste, los buques dedicados al transporte de cargas comerciales, la pesca y el apoyo de pesquerías, los que realizan investigaciones hidrográficas, oceanográficas y meteorológicas y los yates privados deben presentar con cuatro días de antelación una petición de que se autorice su entrada en los puertos controlados que contienen instalaciones navales. Todos los demás buques de la República Popular de China deben obtener la autorización del Departamento de Estado de los Estados Unidos para poder entrar en los puertos estadounidenses. Los buques de los demás países sujetos a restricciones deben, según los casos, presentar una notificación o una solicitud por anticipado, según el puerto controlado en el que tiene intención de entrar el buque.

Está prohibida la entrada, en los puertos y las aguas territoriales de los Estados Unidos, de los buques de los siguientes países: Camboya, Cuba, Irán, Irak, Libia, República Popular Democrática de Corea (Corea del Norte), Siria y Viet Nam (en revisión).

17. No. Sin embargo, según la legislación de los Estados Unidos, la Comisión Marítima Federal (FMC) está facultada para investigar las actividades de los transportistas extranjeros y adoptar medidas al respecto, a fin de hacer frente a condiciones negativas o desfavorables que afecten al transporte marítimo de los Estados Unidos o a los transportistas de los Estados Unidos que participan en el comercio internacional. Por ejemplo, la FMC está autorizada a suspender los arrendamientos de terminales en condiciones preferenciales por transportistas extranjeros. Estas medidas pueden aplicarse a los transportistas y a los demás proveedores de servicios relacionados con el transporte marítimo, a fin de compensar condiciones desfavorables que afecten a los transportistas de los Estados Unidos y no se apliquen a los transportistas extranjeros del país del que se trate. Véanse también las respuestas a la pregunta 16 *supra* y a las preguntas 25 y 26 *infra*.

18. Sí. Con arreglo a la legislación de los Estados Unidos, se aplican limitaciones en régimen de reciprocidad a los buques de los países que prohíben que los miembros de la tripulación de buques de pabellón estadounidense realicen en su territorio actividades de carga y descarga (estiba). Estas medidas se aplican sobre la base de la propiedad y la matrícula del buque.

19. Sí. En algunos puertos, puede imponerse la obligación de utilizar servicios de practica y asistencia en el puerto (remolque).

#### Trato de la nación más favorecida

20. Los Estados Unidos han concertado con la República Popular de China un acuerdo bilateral sobre transporte marítimo, que dispone la igual participación en el transporte bilateral de mercancías en buques de línea regulares, tanto para la exportación como para la importación de cargas comerciales, y asegura a los buques de cada nación una participación en esas cargas de la tercera parte, por lo menos. La finalidad de ésta disposición del acuerdo es que los transportistas estadounidenses tengan acceso a las cargas del tráfico bilateral sometidas al control de organismos oficiales chinos.

21. Véase la respuesta a la pregunta 20, *supra*.

22. Los Estados Unidos no son parte en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

23. Los Estados Unidos aplican un impuesto diferencial sobre el tonelaje de los buques, basado en el tonelaje de arqueado bruto, que se percibe al entrar éstos en sus puertos. Los buques que llegan a puertos estadounidenses procedentes de América del Norte o (algunas partes de) América del Sur, independientemente del país al que corresponda su propiedad o matrícula, pagan un impuesto más bajo que los procedentes de otros puertos extranjeros. Los Estados Unidos conceden también a los armadores de más de 40 países extranjeros exenciones equivalentes a subvenciones en relación con los ingresos procedentes de la explotación de buques en el comercio internacional. La exención se concede sobre la base de un trato recíproco en la legislación o la práctica nacional del país donde tenga su sede la empresa o del país de matrícula o deriva de un tratado bilateral con los Estados Unidos sobre régimen fiscal. Por último, los Estados Unidos también pueden eximir de los derechos de fondeo y de los derechos de tonelaje de clase general a los buques de los países que no cobran derechos similares a los buques de pabellón estadounidense.

24. En general, los Estados Unidos no conceden a ningún país trato preferencial en lo que se refiere a la utilización de las instalaciones portuarias. Se aplican restricciones limitadas, generalmente por motivos de seguridad nacional. Véanse las respuestas 13 a 23.



25. La ley autoriza a la Comisión Marítima Federal ("FMC" o "Comisión") a actuar unilateralmente para hacer frente a las prácticas extranjeras restrictivas en materia de transporte marítimo. La Ley sobre Prácticas Extranjeras en Materia de Transporte Marítimo de 1988, 46 U.S.C. app. § 1710 a ("FSPA") autoriza a la Comisión a adoptar normas y reglamentos para regular el transporte marítimo en el tráfico exterior, a fin de combatir las condiciones desfavorables que afecten a los transportistas de pabellón estadounidense que participen en el tráfico exterior pero no existan para los transportistas extranjeros en los Estados Unidos. En la sección 19 1) b) de la Ley de la Marina Mercante de 1920, 46 U.S.C. app. § 876 1) b) ("Sección 19"), se faculta a la Comisión para adoptar medidas a fin de corregir las condiciones desfavorables para el transporte marítimo en el tráfico exterior de los Estados Unidos, cuando esas condiciones surgen o son resultado de leyes, normas o reglamentos extranjeros o de las prácticas de armadores extranjeros o empresas explotadores de buques extranjeras. Asimismo, en la sección 13 b) 5) de la Ley de Transporte Marítimo de 1984, 46 U.S.C. app. § 1712 b) 5) ("Sección 13 b) 5)"), se dispone que la Comisión adoptará medidas cuando llegue a la conclusión de que un transportista o un gobierno extranjero ha limitado indebidamente el acceso de un buque de pabellón estadounidense al tráfico marítimo de altura entre puertos extranjeros.

La sección 13 b) 5) y la FSPA sólo están dirigidas contra las limitaciones que afectan a los buques de transporte marítimo público de pabellón estadounidense. No obstante, con arreglo a la sección 19, la Comisión puede adoptar medidas para combatir las restricciones impuestas a buques no regulares (por ejemplo, petroleros, buques de transporte ocasional o graneleros) o a buques de pabellón extranjero, si se llega a la conclusión de que esas restricciones son perjudiciales para el transporte marítimo en los tráficos exteriores de los Estados Unidos.

La sección 19 y la FSPA pueden utilizarse para combatir los derechos, tasas, requisitos o limitaciones impuestos a buques estadounidenses en el tráfico exterior de los Estados Unidos que son diferentes de los impuestos a otros buques que compiten en ese tráfico. La Comisión puede actuar también para corregir las limitaciones que afectan a los movimientos de transporte multimodal en el extranjero o a las actividades marítimas en tierra de los transportistas, comprendidas las operaciones en terminales y la solicitud de carga, los servicios de transitarios y agentes, las operaciones de los porteadores públicos que no explotan buques u otras actividades y servicios que son parte integrante de los sistemas de transporte.

26. Como se ha dicho en la respuesta a la pregunta 25, *supra*, la Comisión está autorizada a adoptar normas y reglamentos para regular el transporte marítimo en el tráfico exterior, a fin de corregir o afrontar las condiciones desfavorables para el transporte marítimo y combatir las condiciones negativas que afectan a los transportistas estadounidenses en el tráfico exterior y que no existen para los transportistas extranjeros en los Estados Unidos. Las medidas de corrección que puede aplicar la Comisión incluyen la imposición de derechos o tasas de equiparación; la limitación de las entradas y salidas en los puertos de los Estados Unidos; la limitación de la cantidad o el tipo de mercancías transportadas; la suspensión de las tarifas; la suspensión del derecho de un transportista a desarrollar actividades en el marco de un acuerdo; la imposición de una tasa no superior a 1.000.000 de dólares EE.UU. por viaje; la prohibición a determinados buques de entrar en los puertos o las aguas estadounidenses o la detención de esos buques.

#### Contratación pública

27. Para el transporte por mar de suministros adquiridos para los organismos militares de los Estados Unidos sólo pueden utilizarse buques de matrícula estadounidense o que pertenezcan a los Estados Unidos. El 50 por ciento de las cargas oficiales no militares (el 75 por ciento en el caso de determinados productos agrícolas) está reservado a buques de propiedad privada matriculados en los Estados Unidos, si ofrecen sus servicios a precios justos y razonables. Son ejemplos de esas cargas no comerciales la ayuda exterior en forma de cargamentos de alimentos enviados por los Estados Unidos a poblaciones

necesitadas y como socorro en caso de desastre. También los cargamentos derivados de préstamos realizados por organismos del Gobierno de los Estados Unidos a fin de fomentar la exportación de productos estadounidenses se transportarán en buques de los Estados Unidos, si estos ofrecen sus servicios a precios justos y razonables. El Secretario de Transporte puede autorizar el transporte de hasta el 50 por ciento de esas cargas en buques del país receptor, si éste no actúa en forma discriminatoria contra los buques de los Estados Unidos. Son ejemplos de este tipo de cargamentos los destinados a proyectos resultantes de préstamos realizados por el Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos.

28. En los Estados Unidos, no existen medidas relativas a la contratación de servicios auxiliares del transporte marítimo. Véase en la Parte II, Estructura Normativa, la respuesta a la pregunta 5.

#### Legislación sobre competencia

29. La Ley de Transporte Marítimo de 1984 ("Ley de 1984"), 46 U.S.C. app. § 1701 y siguientes se aplica a las empresas de transporte público, las empresas de explotación de terminales, los transitarios marítimos y varias otras personas que participan en el transporte de mercancías por mar en el comercio exterior de los Estados Unidos. Entre otras cosas, la Ley de 1984 contiene disposiciones sobre el registro y la entrada en vigor de diversos acuerdos sobre transporte marítimo; exime acuerdos y actividades comprendidos en su ámbito de aplicación, de las leyes antimonopolio que serían aplicables de lo contrario; exige el registro de tarifas en las que figuren las tasas y derechos cobrados y las condiciones esenciales de los contratos de servicios; contiene una lista de los "actos prohibidos" de que se ocupa la Comisión y establece determinados requisitos en materia de licencias y fianzas que han de cumplir los intermediarios del transporte.

29.a) La Ley de 1984 se aplica a los acuerdos tradicionales de las conferencias -es decir, a los concertados para fijar o reglamentar las tarifas de transporte- y también a los acuerdos de cooperación no relacionados con las conferencias. Entre los acuerdos de este último tipo objeto de la Ley de 1984 figuran los relativos a la negociación de los fletes, el espacio destinado a la carga y otras condiciones del servicio; la explotación en común o la distribución del tráfico, los ingresos, los beneficios o las pérdidas; la reglamentación de las travesías o del volumen de mercancías que ha de transportarse; la adopción de acuerdos de trabajo exclusivos, preferenciales o de cooperación; y la reglamentación o la prohibición del uso de contratos de servicios.

Cada acuerdo concertado en el marco de la Ley de 1984 ha de registrarse con la Comisión. Generalmente, los acuerdos comienzan a surtir efectos cuando han transcurrido 45 días desde el registro, a menos que la Comisión solicite información adicional a las partes que lo efectuaron. En la sección 7 de la Ley de 1984 se dispone que quedan exentos de la legislación antimonopolio los acuerdos registrados y vigentes con arreglo a esa Ley y cualquier actividad incluida en el ámbito de la Ley que razonablemente se pueda considerar acorde con un acuerdo registrado. El requisito del registro y la exención de la legislación antimonopolio se aplican independientemente de que el acuerdo haya sido concertado en el marco de una conferencia o sea un acuerdo de tipo tradicional para la formación de consorcios o la prestación de servicios conjuntos o cualquier otro acuerdo de racionalización técnica o relativo a buques, equipo o terminales.

Sin embargo, la Ley de 1984 establece para los acuerdos de conferencias -es decir, aquéllos que pueden fijar los fletes aplicados- varios requisitos especiales, que se enuncian en la sección 5 b). Entre otras cosas, se dispone que esos acuerdos serán de libre adhesión y renuncia, sin sanciones, y que los miembros de las conferencias podrán adoptar medidas independientes en relación con cualquier flete o elemento de los servicios sin otro requisito que notificarlo a la conferencia con una antelación de 10 días naturales; es decir, que los miembros podrán establecer fletes diferentes de los de la conferencia.

29.b) De conformidad con la sección 4 de la Ley de 1984, las empresas de transporte marítimo público pueden concertar acuerdos para "negociar, fijar o reglamentar los fletes de transporte, incluidos los fletes corridos". Estos últimos deben hacerse públicos e incluirse en las tarifas. Los acuerdos de transporte multimodal se registran sistemáticamente con la FMC, que autoriza su entrada en vigor.

Está prohibido que las conferencias y los grupos de transportistas marítimos negocien colectivamente con los transportistas de superficie (es decir, las empresas de transporte por ferrocarril o por camión) las tarifas del transporte interior o los servicios suministrados a los transportistas marítimos en los Estados Unidos. Las "divisiones interiores" -es decir, las cantidades pagadas por los transportistas marítimos a los transportistas terrestres por la parte interior de un flete corrido- deben ser negociadas por los transportistas marítimos individualmente.

29.c) Aunque no se prohíben específicamente los acuerdos de transportistas "que tengan una influencia sustancial o una posición dominante en el mercado", la Comisión puede pedir una orden judicial contra los "acuerdos sustancialmente anticompetitivos", con arreglo a la sección 6 g) de la Ley de 1984. En esa sección se dispone que:

"si, en cualquier momento después del registro o la entrada en vigor de un acuerdo, la Comisión llega a la conclusión de que es probable que ese acuerdo dé lugar, debido a una reducción de la competencia, a una reducción irrazonable del servicio de transporte o a un aumento irrazonable del costo de éste, podrá, previa notificación a la persona que haya registrado el acuerdo, solicitar la correspondiente orden judicial contra éste, de conformidad con el apartado h) de esta sección."

En la sección 6 h) se autoriza a la Comisión a incoar un procedimiento ante el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos correspondiente al Distrito de Columbia para que se prohíba la aplicación del acuerdo. La norma contenida en la sección 6 g) es aplicable a todos los acuerdos, sean o no de conferencias. En los procedimientos incoados con arreglo a este apartado, la carga de la prueba incumbe a la Comisión.

La Ley de 1984 contiene también una lista de "actos prohibidos" de los que se ocupa la Comisión. En la lista figuran diversas actividades anticompetitivas, incluidos los boicoteos, las prácticas abusivas, las negativas irrazonables a tratar, las represalias, la discriminación desleal o injusta y la distribución de los cargadores entre determinados transportistas. Se prohíbe también la obtención o el suministro de transporte marítimo de bienes a fletes inferiores a los fijados en las tarifas o los contratos, la concesión de descuentos, la actuación con arreglo a un acuerdo no registrado y la negativa a negociar con una asociación de usuarios. Cualquier persona puede presentar una reclamación a la Comisión, alegando una violación de la Ley (excepto de la sección 6 g)) y pidiendo reparación. Independientemente de este derecho de los particulares a reclamar, la Comisión puede investigar cualquier conducta o acuerdo que, a su juicio, pueda constituir una violación de la Ley. Puede también dictar una orden en la que se desapruebe, se cancele o se modifique cualquier acuerdo que constituya una violación de la Ley y puede imponer sanciones, de conformidad con la sección 13 de ésta.

29.d) Los consejos de usuarios no se consideran una clase especial de persona jurídica en los Estados Unidos y no gozan de inmunidad frente a la legislación antimonopolio. Con arreglo a la Ley de 1984, los cargadores pueden crear "asociaciones de usuarios", definidas en la sección 3 24) como "grupos de usuarios que, sin fines de lucro, agrupan o distribuyen la carga para sus miembros con objeto de obtener fletes o contratos de servicios por vagonada, camionada u otras unidades de volumen". Aunque las asociaciones de usuarios no gozan de inmunidad frente a la legislación antimonopolio, disfrutan de ciertos derechos a negociar colectivamente con los transportistas; en la sección 10 de la Ley de 1984, se prohíbe a los transportistas que se nieguen a negociar con una asociación de usuarios.

### Conferencias marítimas

30. No. No existen medidas que limiten la admisión de empresas explotadoras de líneas regulares en las conferencias marítimas. En la sección 5 b) de la Ley de 1984, se prescribe que los acuerdos de las conferencias deben "prever modalidades y condiciones razonables y uniformes para la admisión y readmisión como miembros de la conferencia de todas las empresas de transporte marítimo público que deseen participar en el tráfico o ruta servido por la conferencia". En cuanto a la pregunta sobre los miembros que deseen dejar de formar parte de una conferencia, las conferencias deben "permitir, sin sanciones, que cualquiera de sus miembros deje de formar parte de ellas notificándolo con una antelación razonable".

31. Todos los acuerdos sometidos a la Ley de 1984 deben registrarse ante la Comisión Marítima Federal. No obstante, ésta no "aprueba" los acuerdos antes de su entrada en vigor. De conformidad con la sección 6 c) de la Ley, en general los acuerdos comienzan a surtir efectos automáticamente en el momento de su registro.

Si un acuerdo viola al parecer las disposiciones aplicables de la Ley de 1984, la Comisión puede iniciar una investigación del mismo y de sus líneas miembros. (Véanse los detalles sobre los "actos prohibidos" por la Ley de 1984 en la respuesta a la pregunta 29 c) *supra*.) Si la Comisión comprueba que se han producido realmente violaciones de la Ley de 1984, puede "desaprobar, cancelar o modificar" el acuerdo o imponer multas a sus líneas miembros. No obstante, la Comisión no está facultada para despojar a un acuerdo debidamente registrado de su inmunidad frente a la legislación antimonopolio.

El otro procedimiento previsto en la Ley de 1984 a que puede recurrir la Comisión para evitar que un acuerdo entre en vigor o impedir que se siga aplicando un acuerdo vigente se recoge en los apartados g) y h) de la sección 6. En ellos se autoriza a la Comisión a solicitar del Tribunal de Distrito de los Estados Unidos correspondiente al Distrito de Columbia una orden judicial contra un acuerdo cuando se considere "probable que, debido a una reducción de la competencia, dé lugar a una reducción irrazonable del servicio de transporte o a un aumento irrazonable del costo de éste".

32. De conformidad con la sección 8 de la Ley de 1984, todas las empresas de transporte público y las conferencias están obligadas a registrar en la Comisión y mantener a disposición del público tarifas en las que figuren todos los fletes, derechos, clasificaciones, normas y prácticas que aplique entre todos los puntos o puertos de su propia ruta y de cualquier ruta de transporte directa que se haya establecido, excepto en lo que se refiere a la carga a granel, los productos forestales, la chatarra de metal reciclada, el papel de desecho y los desperdicios de papel. Se está dando fin actualmente a la labor de conversión al formato electrónico del sistema de registro y consulta de las tarifas de la Comisión.

La FMC se encarga de hacer respetar las tarifas de fletes registradas, de conformidad con la sección 10 de la Ley de 1984, en la que se prohíbe a los transportistas cobrar fletes distintos de los que figuran en las tarifas o los contratos de servicios aplicables, y a los cargadores obtener o intentar obtener deliberadamente transporte marítimo a fletes o tasas inferiores a las aplicables.

33. Según la sección 5 b) de la Ley de 1984, todos los acuerdos de conferencias registrados en la FMC deben disponer que, para que los miembros de la conferencia puedan adoptar medidas independientes en relación con cualquier flete o elemento del servicio, bastará con que lo notifiquen a la conferencia con 10 días naturales de anticipación. La conferencia deberá incluir el nuevo flete o elemento del servicio en su tarifa para que lo aplique ese miembro y cualquier otro que le notifique que ha decidido adoptar el flete o elemento del servicio independiente. Este derecho a adoptar medidas independientes reconocido por la ley no afecta a los contratos de servicios, cuya utilización puede ser reglamentada o prohibida por la conferencia.

34.a) En la sección 10 b) 9) de la Ley de 1984, se prohíbe a los transportistas y a las conferencias que suscriban contratos de lealtad, salvo con arreglo a la legislación antimonopolio.

34.b) La Ley de 1984 no prohíbe a las conferencias que concierten acuerdos con otras conferencias o con transportistas no afiliados a conferencias. Los acuerdos de este tipo deben registrarse con la FMC.

34.c) En la sección 8 c) de la Ley de 1984 se autoriza a las empresas de transporte marítimo público y a las conferencias a concertar contratos de servicios con cargadores o con asociaciones de usuarios. Se entiende por contrato de servicios un contrato entre un cargador y una empresa de transporte marítimo público o una conferencia por el que el primero se compromete a proporcionar una cantidad mínima de carga durante un período de tiempo determinado y la empresa de transporte marítimo público o la conferencia se compromete a aplicar un determinado flete y mantener un determinado nivel de servicio. Salvo cuando se refieren a carga a granel, productos forestales, chatarra de metal reciclada, papel de desecho o desperdicios de papel, los contratos de servicios deben registrarse con carácter confidencial en la Comisión.

Cuando se registra un contrato de servicios, se debe proporcionar a la Comisión y poner a disposición del público en general, con el formato de las tarifas, una descripción concisa de sus condiciones esenciales. Los transportistas están obligados a ofrecer esas condiciones esenciales a todos los cargadores en condiciones similares. Las condiciones esenciales incluyen los sectores portuarios o las zonas geográficas de origen y de destino, los productos a que se refiere el contrato, el volumen mínimo, el flete del transporte marítimo, la duración, los servicios comprometidos y los eventuales daños que hayan de pagarse en caso de incumplimiento.

35. Véanse las respuestas a las preguntas 34 y 36.

36. Los cargadores pueden negociar un contrato de servicios directamente con un transportista o una conferencia o pueden constituir una asociación de usuarios para realizar esas negociaciones. Con arreglo a la sección 10 de la Ley de 1984, los transportistas no pueden oponer a ninguna persona una negativa irrazonable a tratar ni pueden negarse a negociar con una asociación de usuarios. Las partes que aleguen haber recibido tales negativas ilícitas a tratar pueden presentar una reclamación ante la FMC.

La Ley de 1984 no ordena el establecimiento de grupos consultivos conjuntos de transportistas y cargadores o de órganos de solución de diferencias. No obstante, en su sección 5 b), se dispone que cada acuerdo de una conferencia registrado con la FMC debe prever un proceso de consulta encaminado a promover la solución de las diferencias, de acuerdo con criterios comerciales, y la cooperación con los cargadores para prevenir y eliminar las prácticas indebidas.

En caso de incumplimiento de un contrato de servicios, sólo puede entablarse una acción ante el tribunal competente, a menos que las partes hayan acordado otra cosa. La Comisión Marítima Federal no es competente para conocer en las acciones por incumplimiento de un contrato de servicios.