

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.11/Supp.1

6 de abril de 1995

(95-0855)

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

Original: inglés

COMUNICACIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS

Información suplementaria de la respuesta de los Estados Unidos al cuestionario sobre servicios de transporte marítimo

Suplemento

Con referencia al documento S/NGMTS/W/2/Add.11/Supp.1, la siguiente información suplementaria se distribuye a los miembros del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo a petición de los Estados Unidos.

I. Estructura del mercado

9. Datos sobre el valor de la carga transportada en virtud de acuerdos bilaterales de carga:

- en 1993 la parte del tráfico internacional de los Estados Unidos que se realizó en virtud de acuerdos de participación en la carga representó, en términos de valor, el 1 por ciento aproximadamente para buques de pabellón nacional y buques de pabellón del interlocutor comercial, respectivamente, y el 4 por ciento aproximadamente para pabellones de terceros países.

II. Estructura normativa

1. Ampliación de la información sobre las funciones de los organismos relacionados con el sector marítimo:

- Departamento de Transporte de los Estados Unidos - tiene a su cargo la elaboración y puesta en práctica de políticas de transporte de ámbito nacional para lograr que los residentes en los Estados Unidos puedan utilizar un "sistema de transporte" total para su circulación y la de sus bienes, con comodidad, a bajo costo, y sin producir efectos perjudiciales en el medio ambiente.
- Administración Marítima - tiene a su cargo el desarrollo y mantenimiento de una marina mercante capaz de responder a las necesidades de los Estados Unidos de América tanto en lo que respecta al tráfico comercial como a la defensa nacional. Esa doble función responde al principio estadounidense de que una marina mercante y un sector marítimo bien equilibrados son componentes indispensables de la potencia marítima de los Estados Unidos y contribuyen a la fortaleza económica y a la seguridad de la nación.
- Servicio de Guardacostas - es una de las cinco armas de las fuerzas armadas de la nación y participa en una serie de funciones, que abarcan las de búsqueda y salvamento, protección del medio ambiente marino, ejecución de leyes y tratados, operaciones en hielo, ayuda a la navegación, prohibición de drogas, seguridad marítima y seguridad nacional.

- Comisión Marítima Federal - tiene a su cargo la reglamentación del transporte comercial internacional y del tráfico de cabotaje de los Estados Unidos. Entre sus funciones reglamentarias figuran las siguientes:
 - la protección de navieros y transportistas dedicados al comercio interno o internacional contra prácticas discriminatorias o no equitativas por parte de gobiernos o transportistas extranjeros;
 - examen y vigilancia de los acuerdos concertados por empresas de transporte público y otras personas dedicadas al comercio exterior de los Estados Unidos; y
 - registro de tarifas.
 - Departamento de Estado - asesora al Gobierno de los Estados Unidos acerca de las repercusiones en la política exterior de la evolución de la política marítima internacional e interna. A través de sus embajadas en otros países organiza intercambios oficiales de funcionarios del sector comercial y de gobiernos extranjeros.
5. Aclaración de la última frase del segundo párrafo. Dicha frase debe decir así : "Las instalaciones de carga general que existen en los puertos marítimos son, por regla general, propiedad de las autoridades estatales, que las arriendan a intereses del sector privado."
- 8.c) Datos sobre el volumen de carga sujeto a preferencias:
- se facilitará más adelante.
27. Ampliación de la información relativa a quién paga el transporte de cargas oficiales:
- por regla general, el costo de transporte de cargas consistentes en donaciones oficiales es sufragado por el país donatario. En los programas del Banco de Exportación e Importación las condiciones de crédito incluyen los costos de transporte cuando se trata de buques de pabellón estadounidense, pero no cuando se trata de transporte en buques de pabellón extranjero. Con arreglo a los programas agropecuarios, tales como el PL-480, Alimentos para el Progreso y Sección 416, el Gobierno federal sufraga la diferencia de fletes entre los buques de pabellón estadounidense y los buques de pabellón extranjero. Con arreglo a los programas agropecuarios de donaciones y similares, los costos son compartidos, por regla general. Con arreglo al Programa de Financiación Militar para el extranjero, los costos de transporte pueden ser pagados ya sea por el Gobierno de los Estados Unidos o por el país que recibe la financiación, según cuales hayan sido las condiciones de la venta.
29. Información sobre actividades con protección antimonopolio:
- Actividades exentas de la legislación antimonopolio en virtud de la Ley de Transporte Marítimo de 1984

En virtud de la Ley de Transportes de 1984, 46 U.S.C. app., § 1701 y siguientes ("Ley de 1984"), quedan exentos de la legislación antimonopolio que de otro modo les sería aplicable determinados tipos de acuerdos marítimos. En la sección 7 de la Ley de 1984 se estipula que los acuerdos abarcados por dicha Ley quedan exentos de la legislación antimonopolio, siempre que hayan sido registrados en la Comisión Marítima Federal y hayan entrado en vigor con arreglo a las disposiciones de la Ley. En la sección 7 se estipula también que la legislación antimonopolio no es aplicable a ninguna

actividad o acuerdo comprendidos en el ámbito de aplicación de la Ley de 1984 que se hayan emprendido o concertado sobre una base que razonablemente se pueda considerar acorde con un acuerdo registrado en la Comisión y vigente cuando tuvo lugar la actividad.

La sección 4 de la Ley de 1984, 46 U.S.C. app., § 1703 enumera como sigue los tipos concretos de acuerdos a los que se aplica la referida exención:

Sección 4. Acuerdos comprendidos en el ámbito de aplicación de la Ley

- a) Empresas de transporte público marítimo - Este capítulo se aplica a los acuerdos concertados por empresas de transporte público marítimo o entre ellas con el fin de:
 - 1) negociar, fijar o reglamentar los fletes de transporte, incluidos los fletes corridos, arrumazón de la carga y otras condiciones de servicio;
 - 2) combinar o distribuir el tráfico, los ingresos, los beneficios o las pérdidas;
 - 3) asignar puertos o restringir o regular de otro modo el número y carácter de las travesías entre puertos;
 - 4) limitar o regular el volumen o carácter del tráfico de carga o pasajeros que ha de ser objeto de transporte;
 - 5) entrar en acuerdos de trabajo exclusivos, preferenciales o de cooperación entre ellas o con una o más empresas exportadoras de terminales marítimos o con empresas de transporte marítimo que no exploten buques;
 - 6) controlar, regular o impedir la competencia en el transporte marítimo internacional; y
 - 7) regular o prohibir el uso de contratos de servicios.
- b) Empresas explotadoras de terminales marítimas - Este capítulo se aplica a los acuerdos (en la medida en que se refieran a transporte marítimo de tráfico comercial internacional de los Estados Unidos) entre empresas explotadoras de terminales marítimas y entre una o más empresas explotadoras de terminales marítimos y una o más empresas de transporte público marítimo con objeto de
 - 1) negociar, fijar o regular tarifas u otras condiciones de servicios; y
 - 2) entrar en acuerdos de trabajo exclusivos, preferenciales o cooperativos.
- c) Adquisiciones - Este capítulo no se aplica a la adquisición por una persona, ya sea directa o indirectamente, de títulos con derecho a voto o de elementos del activo de otra persona.

Ello no obstante, la sección 7 de la Ley de 1984 declara explícitamente que ese instrumento no concede inmunidad de la legislación antimonopolio a 1) los acuerdos con transportistas por vía aérea, ferrocarril o carretera, por lo que respecta a transporte en los Estados Unidos; 2) los acuerdos o negociaciones entre empresas de transporte marítimo acerca de las "divisiones interiores", es decir las cantidades pagadas por los transportistas marítimos a los transportistas terrestres por la parte de transporte interior de expediciones multimodales; y 3) los acuerdos entre empresas de transporte marítimo para la explotación de terminales marítimas en los Estados Unidos.