

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.19

13 de marzo de 1995

(95-0548)

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

Original: inglés

## COMUNICACIÓN DE MALASIA

### 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 Malasia.

#### I. Estructura del mercado

##### Buques

##### 1.

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional (1993)				
Tipos de buques <sup>1</sup>	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional <sup>2*</sup>	Pabellón extranjero	Pabellón nacional <sup>2</sup>	Pabellón extranjero
Petroleros	88		372.645	
Buques para el transporte de gas licuado	8		346.709	
Buques para el transporte de sustancias químicas	-			
Cargueros mixtos	-			
Mineraleros/graneleros	27		370.993	
Buques de carga general	257		496.732	
Portacontenedores	22		226.671	
Buques frigoríficos	-			
Buques de carga especial	-			
Buques Ro-Ro	-			
Transbordadores y transbordadores de pasajeros	122		27.351	
Los demás	1.004		343.188	

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

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

\*De arqueado bruto superior a 15 toneladas.

Comercio (1993)

2. En 1993, los servicios de manipulación de la carga en los puertos de Malasia alcanzaron un volumen de 100.313.000 toneladas de flete. De ese total, la parte correspondiente a las exportaciones y a las importaciones fue del 52,6 por ciento y del 47,4 por ciento, respectivamente.

3. Del total del comercio internacional realizado por mar, corresponden a las exportaciones 52.774.000 toneladas de flete y a las importaciones 47.539.000 toneladas de flete.

4. Se estima que en los buques de pabellón nacional se transporta entre el 10 por ciento y el 15 por ciento del total del comercio realizado por vía marítima.

5. No se dispone de datos.

Organización del transporte de mercancías

6. En términos de volumen, los servicios de manipulación de la carga en 9 (nueve) puertos de Malasia ascendieron a 1.442.702 TEU en 1993.

Carga seca a granel (1993)

En términos de volumen, los servicios de manipulación de la carga en 13 puertos de Malasia ascendieron a 20.214.000 toneladas de flete.

Carga líquida a granel (1993)

En términos de volumen, los servicios de manipulación de la carga en 13 puertos de Malasia ascendieron a 42.180.000 toneladas de flete.

7. No se dispone de datos.

8. No se dispone de datos.

9. No se dispone de cifras que se refieran concretamente al transporte de mercancías en el tráfico sujeto a acuerdos bilaterales de conformidad con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas.

10. Se estima que el 70 por ciento del transporte de mercancías en buques de línea está contenedorizado.

11. No se dispone de datos.

Servicios portuarios y auxiliares

12. a) Tráfico nacional total portuario correspondiente a cargas del tráfico internacional: 100.313.000 toneladas.

b) Tráfico portuario internacional en los principales puertos nacionales: 99.553.000 toneladas.

c) Porcentaje estimado de ese tráfico que está contenedorizado: 25 por ciento.

13. En el cuadro que figura a continuación se responde a las siguientes preguntas:

- a) pregunta 13 en la sección titulada "Servicios portuarios y auxiliares" (abastecedores extranjeros);
- b) pregunta 5 en la sección titulada "Aspectos generales" (estructura normativa); y
- c) pregunta 8 a) en la sección titulada "Acceso a los mercados".

Nota:

El Ministerio de Transportes no dispone de información sobre el transporte en líneas regulares a cargo de la Compañía Naviera Internacional de Malasia (Malaysian International Shipping Corporation, MISC).

Servicios auxiliares	Abastecedores extranjeros	Órgano normativo
Servicios de estación y depósito de contenedores	No	Autoridad local
Servicios de agencia de transporte marítimo	Sí	Administración de aduanas
Servicios de transitarios	Sí	Ninguno
Servicios de manipulación de la carga	No	Autoridad portuaria
Servicios de almacenamiento	Sí	Autoridad local
Servicios de despacho de aduana	No	Administración de aduanas
Mantenimiento y reparación de buques	No	Autoridad local

14. En el transporte interior por camión también participan empresas proveedoras de propiedad absoluta extranjera.

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. La División de Transporte Marítimo del Ministerio de Transportes tiene a su cargo la labor relativa a la investigación, formulación, aplicación y coordinación de políticas referentes a cuestiones marítimas, por ejemplo, el desarrollo de puertos federales, el sector de transporte marítimo, la concesión de licencias a empresas navieras nacionales, la seguridad marítima y otras cuestiones afines. En la reglamentación y facilitación de ciertos aspectos del transporte y tráfico marítimos también participan otros organismos como el Ministerio de Comercio Exterior e Industria, el Ministerio de Empresas Públicas y el Ministerio de Finanzas.

2. Debido a que la exportación de la carga transportada a granel se realiza desde puertos de Malasia, su reglamentación corresponde a las autoridades portuarias encargadas de esta actividad o de los trámites efectuados en tierra dentro de las instalaciones portuarias, mientras que el Ministerio de Marina se encarga del cumplimiento de las normas de seguridad y de las aplicables a los buques.

3. Se aplica el mismo enfoque normativo descrito en la respuesta 2). Sin embargo, si se trata de las líneas marítimas nacionales de Malasia, éstas corresponden al ámbito de competencia de la Oficina del Primer Ministro.

4. Las modalidades del transporte interior están sujetas a las normas y reglamentaciones que impongan las autoridades competentes, como el Ministerio de Comercio Exterior e Industria, el Ministerio de Empresas Públicas y las autoridades locales. Las empresas pueden tener acceso a camiones y al equipo correspondiente para su uso en condiciones comerciales.

5. Las autoridades portuarias se encargan de ejecutar las normas y reglamentaciones del Gobierno que resulten aplicables al medio portuario, así como de facilitar el tráfico. Su función consiste en hacer que esas normas sean cumplidas por las empresas portuarias privadas. Por lo que se refiere al enfoque normativo aplicado a los servicios auxiliares, cabe remitirse a la respuesta 13 en la sección titulada "Servicios portuarios y auxiliares".

6. Por "transporte marítimo internacional" se entiende el transporte de mercancías y pasajeros por vía marítima desde puertos de escala de Malasia hasta puertos extranjeros de escala, y viceversa. El término también denota la aplicación de la normativa y procedimientos marítimos relativos a dicho transporte. El término no abarca el tráfico interior en Malasia.

7. Se considera como "empresa naviera nacional" toda compañía naviera en que el Gobierno tenga participación mayoritaria y que haya sido constituida en el país. Las líneas nacionales existentes son la Compañía Naviera Internacional de Malasia (MISC), las Líneas Navieras Nacionales de Perbadanan (Perbadanan National Shipping Lines, PNSL) y la Empresa de Transporte Marítimo Global (Global Maritime Sdn. Bhd.).

#### Acceso a los mercados

8. Malasia practica una política de puertos libres. Por tal motivo, no se impone ninguna limitación a la carga transportada, siempre que en la manipulación de determinadas mercancías se observen las normas y reglamentaciones pertinentes que se aplican internacionalmente para garantizar la seguridad en el mar y en el medio portuario. Por lo que se refiere al comercio internacional, el empleo a bordo de los buques no está sujeto a restricciones salvo en el caso del tráfico interno.

9. En virtud de la política malasia de puertos libres, no existe ninguna restricción aparte de las que figuran en el cuadro por el que se responde a la pregunta 13 en la sección titulada "Servicios portuarios y auxiliares". Las agencias de transporte marítimo pueden participar en empresas conjuntas constituidas con un 70 por ciento de capital extranjero y un 30 por ciento de capital local.

10. Malasia sí impone limitaciones a la participación de capital extranjero en el transporte de cabotaje. Por regla general, los buques de pabellón extranjero no pueden participar en el tráfico interno de Malasia, salvo que por motivos de necesidad se concedan exenciones válidas por tres meses como máximo o por un período más breve en función de la duración del suministro. Se ha suavizado la política de cabotaje aplicable a las mercancías objeto de transbordo entre el puerto de Kelang y el puerto de Penang, y viceversa.

11. A continuación se enumeran las condiciones que deben reunir las personas físicas o jurídicas para enarbolar el pabellón de Malasia:

- a) Ser ciudadanos de Malasia; o

- b) Ser empresas que cumplan los siguientes requisitos:
  - i) se trata de una empresa constituida en Malasia;
  - ii) la oficina principal de la empresa tiene su sede en Malasia;
  - iii) la administración de la empresa se efectúa principalmente en Malasia;
  - iv) la mayor parte del capital social de la empresa, incluidas las acciones con derecho a voto, está en manos de ciudadanos de Malasia que no han asumido ningún mandato ni obligación en favor de ciudadanos de terceros países; y
  - v) los integrantes del Consejo de Administración de la empresa son en su mayoría ciudadanos de Malasia. Sin embargo, se ha previsto la posibilidad de que el Ministro de Transportes exima del cumplimiento de cualquiera de estas disposiciones a los buques que reúnan las condiciones que el propio Ministro estime oportunas.

Trato nacional

12. No se concede trato preferencial directo o indirecto a las empresas navieras nacionales.

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. Se ofrecen todos los servicios a los usuarios en los puertos.
14. Sólo han de utilizarse obligatoriamente los servicios de pilotaje y remolque.
15. Todos los servicios se ofrecen en condiciones no discriminatorias.
16. Ninguna.
17. Ninguna.
18. Ninguna.
19. Ninguna.

Trato de la nación más favorecida

20. En Malasia, el mecanismo de participación en la carga se aplica por conducto de la empresa MISC con arreglo a los acuerdos alcanzados con consorcios en torno a la distribución rotatoria de cupos.

- 21-23. Estas preguntas no son procedentes en vista de la respuesta que antecede.

24. Los buques de todas las nacionalidades pueden tener acceso a las instalaciones portuarias siempre que se atengan a las normas y reglamentaciones vigentes y mediante el pago de los derechos portuarios aplicables. Malasia practica una política de puertos libres.

25. No se aplica.

26. No se aplica.

27.

28.

Legislación sobre competencia

29. Malasia no aplica leyes o reglamentaciones sobre competencia o antimonopolio en el sector del transporte marítimo. Existe únicamente una política sobre cabotaje, esto es, la utilización de buques con pabellón malasio para el tráfico interior, salvo cuando se trate del transbordo de mercancías entre el sector del puerto de Penang y el puerto de Kelang o viceversa. En la legislación también está prevista la posibilidad de que el Ministro de Transportes conceda una exención a algún otro sector si lo estima necesario.

29 a)-d) No se aplica.

Conferencias marítimas

Las preguntas 30 a 36 corresponden al ámbito de competencia del Ministerio de Comercio Internacional e Industria, que ratificó el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas a principios del decenio de 1980. La competencia del mismo Ministerio se hace extensiva también al Consejo de Empresas Navieras Nacionales de Malasia.