

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.26

27 de abril de 1995

(95-0932)

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

Original: francés

COMUNICACIÓN DE MARRUECOS

Respuesta al cuestionario sobre servicios de transporte marítimo

La comunicación adjunta se distribuye a los miembros del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo a petición de Marruecos.

I. Estructura de mercadoBuques

1.

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional				
Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	4	-	22. 738	-
Buques para el transporte de gas licuado	-	-	-	-
Buques para el transporte de sustancias químicas	7	-	113. 670	-
Cargueros mixtos	-	-	-	-
Mineraleros/graneleros	-	-	-	-
Buques de carga general	4	-	16. 346	-
Portacontenedores	9	-	29. 818	-
Buques de carga especial	-	-	-	-
Buques Ro-Ro	8	-	41. 029	-
Transbordadores y transbordadores de pasajeros	5	-	13. 800	-
Buques politérmicos	9	-	35. 934	-
Otros	-	-	-	-
TOTAL	46	-	273. 344	-

Comercio

2. Se realiza por vía marítima el 98 por ciento del comercio internacional de Marruecos, que se cifra en 36 millones de toneladas y un valor de 96.000 millones de dirhams.

3. Las importaciones del comercio marítimo internacional de Marruecos se cifran en 19.500.000 toneladas, que representan un valor de 61.900 millones de dirhams aproximadamente.

Las exportaciones del comercio marítimo internacional de Marruecos se cifran en 16.500.000 toneladas, que corresponden a 34.366.220.000 dirhams.

4. Aproximadamente 5.800.000 toneladas del total del comercio marítimo internacional de Marruecos se transportan en buques de pabellón marroquí, correspondiendo ese tonelaje a un valor de 2.460 millones de dirhams.

5. Insignificante.

Organización del transporte de mercancías

6. El transporte en buques de líneas regulares supone 1.630.000 toneladas dentro del total del comercio marítimo internacional de Marruecos, con un valor del 30 por ciento aproximadamente del tráfico comercial.
7. En el comercio exterior, el transporte en buques de líneas regulares de conferencia representa 250.000 toneladas.
8. Véase la respuesta a la pregunta N° 7.
9. Ninguno.
10. Se estima en unos 2 millones de toneladas la parte del transporte comercial que se realiza en buques contenedorizados.
11. La parte del transporte de mercancías en buques de línea realizado en régimen multimodal se estima en 1 millón de toneladas de transporte por carretera y 2 millones de transporte por ferrocarril.

Servicios portuarios y auxiliares

12. El transporte internacional de mercancías representa dentro del total del tráfico portuario nacional 36 millones de toneladas, aproximadamente, lo que equivale al 98 por ciento del tráfico total.

La parte de ese tráfico que está contenedorizada se cifra en unos 2 millones de toneladas.

13. La presencia de proveedores extranjeros de servicios auxiliares es la siguiente:

Servicios de estación y depósito de contenedores:	hay proveedores extranjeros.
Servicios de agencia de transporte marítimo:	hay proveedores extranjeros.
Servicios de transitarios:	hay proveedores extranjeros.
Servicios de manipulación de la carga:	no hay proveedores extranjeros.
Servicios de almacenamiento:	hay proveedores extranjeros, pero solamente fuera del puerto, ya que en el interior de éste presta esos servicios la ODEP.
Servicios de despacho de aduana:	hay proveedores extranjeros.
Servicios de mantenimiento y reparación de buques:	no hay proveedores extranjeros, pero no existen limitaciones a ese respecto.

14. Existen proveedores extranjeros, pero solamente para el transporte al interior por carretera.

II. Estructura normativa

1. Existe el Dahir de 1962, con medidas específicas para el transporte marítimo, si bien no se aplica, en atención a imperativos del comercio exterior de Marruecos.
2. Existe libertad de transporte marítimo de cargas a granel.
3. Deben registrarse en matrícula las líneas regulares que sirvan puertos marroquíes.

Se aplican las disposiciones de los acuerdos relativos al Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, ratificado por Marruecos.

4. Marruecos se adhirió al Convenio de Hamburgo y es país signatario del Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Se han organizado diversos seminarios y conferencias para fomentar ese régimen de transporte.

La informatización de los servicios de aduanas y de la Oficina de Desarrollo y Explotación de Puertos, así como también el desarrollo del transporte por carretera, son factores favorables para la expansión de ese régimen de transporte.

5. La gestión portuaria le está confiada a la ODEP.

6. La definición marroquí de "Transporte Marítimo Internacional" coincide con la establecida en el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

7. Se entiende por "Empresa Naviera Nacional" toda compañía que tenga por lo menos un navío que enarbole el pabellón marroquí.

Acceso a los mercados

8. a)-d) No existen limitaciones.

9. a) Presencia comercial sin restricciones.

b) Los servicios de mantenimiento le están confiados a la ODEP.

10. No existe medida alguna que imponga limitaciones a la participación de capital extranjero.

11. Las condiciones para obtener el derecho a ostentar el pabellón marroquí son las siguientes:

- la compañía debe haber sido establecida con arreglo al derecho marroquí;
- las actividades deben afectar a puertos marroquíes;
- la tripulación embarcada debe ser marroquí.

Trato nacional

12. a) No existen medidas discriminatorias.

b) Véase a).

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. Todos los servicios enumerados se ofrecen a los usuarios.

14. El servicio de practicaaje es el único obligatorio de entre los enumerados en la pregunta N° 13.

15. Todos los servicios enumerados en la pregunta N° 13 se ofrecen a los usuarios en condiciones no discriminatorias.

16. No existe medida discriminatoria alguna que limite el acceso a los puertos marítimos a los proveedores nacionales ni a los extranjeros.

17. No existe ninguna medida discriminatoria a ese respecto.
18. No existe ninguna medida a ese respecto.
19. No. Véase la respuesta a la pregunta N° 18.

Trato de la nación más favorecida

20. No existe un reparto sistemático del tráfico, pero sí existen acuerdos de conferencia para el transporte en buques de línea regular de diversas mercancías (mercancías homogéneas, hasta un máximo de 1.500 toneladas) independientemente de su origen y atendiendo únicamente a los puertos de carga y descarga.
21. El sector naviero se ocupa por sí mismo o por intermedio de una sociedad privada del buen funcionamiento de los acuerdos de conferencia y mantiene estadísticas a fin de tener conocimiento de posibles rebasamientos de los contingentes.
22. La participación se efectúa en el marco del acuerdo entre armadores y sin intervención de las autoridades estatales. El reparto de contingentes se efectúa por regla general en función de los resultados antecedentes.
23. No existe medida alguna a ese respecto.
24. No existe medida alguna a ese respecto.
25. No existe contramedida alguna a ese respecto.
26. No existen disposiciones específicas, pero la Administración puede recurrir a la aplicación estricta de la ley de 1962 que permite a la flota marroquí transportar todas las mercancías importadas por cuenta del Estado o por empresas públicas, semipúblicas o subvencionadas.

Lo que antecede se aplica únicamente al transporte marítimo.

Contratación pública

27. No existe medida alguna a ese respecto.
28. No existe medida alguna a ese respecto.

Legislación sobre competencia

29. a)-d) No existe ninguna medida ni legislación sobre competencia.

Conferencias marítimas

30. No.

Hay que referirse a los acuerdos de la conferencia, sin intervención de la Administración.

31. Los acuerdos de las conferencias deben notificarse a la Dirección de la Marina Mercante (DMM), pero no existe reglamentación sobre los criterios aplicables al examen de un acuerdo de conferencia.

32. No existe reglamentación a ese respecto.
33. Se trata de un acuerdo estrictamente comercial, sin relación con la ley.
34. No existe ninguna otra reglamentación aparte del Código de Conducta.

Relaciones entre cargadores y transportistas

35. Los acuerdos existentes entre cargadores y transportistas son de naturaleza comercial.
36. No existen prescripciones ni intervención estatal alguna en esta materia.