

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**S/NGMTS/W/2/Add.32**

17 de julio de 1995

(95-2272)

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

Original: inglés

## COMUNICACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE NIGERIA

### 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 la República Federal de Nigeria.

#### I. Estructura del mercado

##### 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 <sup>1</sup>                               | Número de buques  |                     | Toneladas de peso muerto |                     |
|  | Pabellón nacional | Pabellón extranjero | Pabellón nacional        | Pabellón extranjero |
| Petroleros   | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Buques para el transporte de gas licuado                   | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Buques para el transporte de sustancias químicas           | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Cargueros mixtos   | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Mineraleros/graneleros                                     | 1                 | -                   | 16.000                   | -                   |
| Buques de carga general                                    | 8                 | -                   | 115.384                  | -                   |
| Portacontenedores  | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Buques frigoríficos  | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Buques de carga especial                                   | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Buques Ro-Ro   | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Transbordadores y transbordadores de pasajeros             | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Otros  | -                 | -                   | -                        | -                   |
| Total buques   | 9                 | -                   | 131.384                  | -                   |

<sup>1</sup>Buques de 1.000 toneladas de arqueo bruto o más.

Comercio

2. El volumen del comercio internacional realizado por mar en 1993 se elevó a 102.617.901 toneladas métricas.

No se dispone de datos sobre el valor.

3. El porcentaje estimado del comercio internacional realizado por mar en 1993 se sitúa alrededor del 90 por ciento.

Importaciones: 14.419.086 toneladas métricas.

Exportaciones: 88.198.815 toneladas métricas.

No se dispone de datos sobre el valor.

4. El porcentaje estimado del comercio internacional total realizado por buques de pabellón nacional, buques de pabellón del interlocutor y otros buques en 1993 es el siguiente:

|   |        |
|---|--------|
| Buques de pabellón nacional:                                      | 36,24% |
| Buques de pabellón del interlocutor:                              | 24,11% |
| Buques que realizan operaciones de tráfico entre terceros países: | 39,65% |

(Nota: sólo se dispone de datos relativos a la carga transportada por la Conferencia Marítima en la que participa el Organismo Marítimo Nacional.)

5. No se dispone de datos.

Organización del transporte de mercancías

6. El volumen del tráfico internacional total correspondiente al transporte marítimo en líneas regulares en 1993 fue de 1.107.936.536 toneladas. (Nota: sólo se dispone de datos relativos a la carga transportada por la Conferencia Marítima en la que participa el Organismo Marítimo Nacional.)

7. No se dispone de datos.

8. No se dispone de datos.

9. No se dispone de datos.

10. No se dispone de datos.

11. No se dispone de datos.

Servicios portuarios y auxiliares

12. a) Los porcentajes correspondientes al tráfico internacional (1993) en el tráfico portuario nacional total fueron los siguientes:

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| Importaciones de mercancías en general: | 14.419.086 toneladas métricas |
| Exportaciones de mercancías en general: | 6.065.862 toneladas métricas  |
| Exportaciones de petróleo bruto:        | 82.132.953 toneladas métricas |

b) Tráfico portuario internacional en los principales puertos (1993):

|      |                          |                              |
|------|--------------------------|------------------------------|
| i)   | Puerto de Apapa          | 7.657.399 toneladas métricas |
| ii)  | Puerto de Tin Can        | 2.574.674 toneladas métricas |
| iii) | Puerto de Warri          | 1.861.362 toneladas métricas |
| iv)  | Puertos de Port Harcourt | 5.240.471 toneladas métricas |
| v)   | Puerto de Calabar        | 236.936 toneladas métricas   |

13. Presencia de abastecedores extranjeros en los siguientes servicios marítimos auxiliares:

|    |  |    |
|----|--|----|
| a) | servicios de estación y depósito de contenedores | Sí |
| b) | servicios de agencia de transporte marítimo      | Sí |
| c) | servicios de transitarios                        | Sí |
| d) | servicios de manipulación de la carga            | Sí |
| e) | servicios de almacenamiento                      | Sí |
| f) | servicios de despacho de aduana                  | No |
| g) | mantenimiento y reparación de buques             | Sí |

14. No

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. La estructura institucional del sector del transporte marítimo internacional es como sigue:

- a) Ministerio Federal de Transportes;
- b) Organismo Marítimo Nacional;
- c) Nigerian Ports Plc.;
- d) Consejo de Consignatarios de Nigeria;

Las medidas se aplican específicamente al subsector marítimo y horizontalmente a otros sectores.

2. El enfoque normativo general aplicado al transporte de carga (seca y líquida) a granel es el que figura en el Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos, cuyo artículo 9, en sus párrafos 1) y 2), dice lo siguiente:

"9.1) Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2) del presente artículo, los transportistas nacionales tendrán derecho a participar en el transporte de carga a granel (seca y líquida) además de la carga definida en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD.

9.2) La participación de los transportistas nacionales en el transporte de cargas a granel a Nigeria y desde Nigeria supondrá el derecho de transportar no menos del 50 por ciento de tales cargas."

3. El enfoque normativo general aplicado al transporte en buques de línea regulares en Nigeria es el que figura en el Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos, cuyo artículo 3, en sus párrafos a) y h), dice como sigue:

Artículo 3 a): "Corregir cualquier desequilibrio del tráfico marítimo nigeriano con el fin de cumplir lo dispuesto en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, especialmente respetar la proporción de 40:40:20 en el transporte de mercancías a puertos nigerianos."

Artículo 3 h): "Aumentar la participación de líneas autóctonas nigerianas de transporte marítimo en la navegación de altura mediante la aplicación de las disposiciones del Código de Conducta de la UNCTAD en materia de carga general y la celebración de acuerdos bilaterales u otros arreglos convenientes."

4. No procede.

5. La administración de los puertos en Nigeria y la realización de actividades de servicios auxiliares por particulares en las zonas portuarias están reguladas por la Ley de Puertos, artículo 155, y sus enmiendas.

En virtud de esta Ley, los particulares que deseen ofrecer servicios auxiliares en las zonas portuarias se dirigirán al Ministro de Transportes, a quien corresponde otorgar licencias a los ciudadanos nacionales o extranjeros para que utilicen los muelles con fines comerciales.

6. La expresión "transporte marítimo internacional" no viene definida ni en la Ley de la marina mercante de Nigeria ni en el Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos. Pero, por sentido común, el término hace referencia al transporte marítimo de mercancías o de pasajeros entre un puerto nigeriano y un puerto extranjero. Esta definición no comprende la navegación costera (de cabotaje).

7. La expresión "empresa naviera nacional" no viene definida en las leyes nigerianas sobre la marina mercante. Pero los interesados en crear una empresa naviera en Nigeria deben inscribirse en el registro de la Comisión de Asuntos Empresariales y en el Organismo Marítimo Nacional.

#### Acceso a los mercados

8. a) No. Sin limitaciones.

b) Sí; el Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos estipula el cumplimiento de la fórmula 40:40:20 de participación en la carga que propone el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD.

c) El Organismo Marítimo Nacional asigna semanalmente la carga a las empresas navieras que operan en Nigeria a través del Comité de Asignación, que se reúne con las empresas y agentes de líneas de transporte marítimo para proceder al control y a la distribución de la carga. El Organismo procede a la determinación y asignación de la carga mediante el formulario de la serie "C", que los importadores y los exportadores están obligados a rellenar y devolver al Organismo.

d) i) Está limitado el número total de personas físicas extranjeras que pueden emplearse en el sector de los servicios de transporte marítimo de Nigeria. El párrafo g) del artículo 7 del Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos dice lo siguiente: "Serán nigerianos el 100 por ciento de la tripulación, el 75 por ciento al menos de los oficiales de a bordo y, de ser posible, los jefes de máquinas."

ii) No procede.

9. Existen medidas que restringen o prescriben los tipos específicos de persona jurídica o 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: las medidas recogidas en los párrafos 1 a), c), e) y g) del artículo 7 del Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos, que dice lo siguiente:

Párrafo 1: El Organismo podrá reconocer la condición de transportista nacional a una empresa naviera si:

- a) al menos el 60 por ciento de la participación en el capital es propiedad plena de ciudadanos o empresas nigerianos y la empresa está registrada en Nigeria;
- b) la sede central de la empresa se encuentra en Nigeria y su gestión y control se llevan a cabo desde su sede central en Nigeria;
- c) las condiciones de empleo de los marinos contratados por la empresa son conformes a las leyes de Nigeria y a los reglamentos y normas internacionales aceptados;
- d) el 100 por ciento de la tripulación y el 75 por ciento al menos de los oficiales de a bordo, incluidos el capitán y los primeros oficiales y, en lo posible, los jefes de máquinas, son nigerianos.

10. Existen medidas que imponen 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. Por ejemplo, el párrafo 1 a) del artículo 7 del Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional de transportes marítimos limita las inversiones de capital extranjero en una empresa naviera al 40 por ciento (véase el texto completo de dicho párrafo en la respuesta a la pregunta 9 *supra*). No obstante, en el Presupuesto de 1995 se han abolido todas las leyes limitadoras de las inversiones extranjeras en Nigeria.

11. Las condiciones mínimas para tener derecho a ostentar el pabellón nacional se ajustan a las disposiciones de los artículos 306, 307 y 314 de la Ley de la marina mercante, modificada, y de los párrafos a) a g) del artículo 7 del Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos, ya citados en la respuesta a la pregunta 9.

- a) No
- b) No
- c) Sí

#### Trato nacional

- 12. a) No existe concesión de trato preferencial directo exclusivamente 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, incluidas la concesión de subvenciones por gastos de explotación a las empresas navieras nacionales, los derechos discriminatorios portuarios o percibidos por la prestación de servicios auxiliares, los impuestos sobre los fletes o sobre los servicios de transporte marítimo.

- b) Se concede cierto trato preferencial indirecto exclusivamente a las empresas navieras nacionales en forma de préstamos blandos para la adquisición de buques y la construcción de buques que otorga el Organismo Marítimo Nacional con cargo al Fondo para la Adquisición de Buques y la Construcción de Buques establecido en virtud del Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos, artículo 13.

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

- 13. En todos los puertos marítimos de Nigeria se ofrece a los usuarios todos los servicios enumerados.
- 14. Han de utilizarse obligatoriamente los servicios de practicaaje, recolección de basuras y eliminación de lastre y medios auxiliares de navegación.
- 15. Todos los servicios enumerados se ofrecen en condiciones no discriminatorias.
- 16. No
- 17. No
- 18. No
- 19. No

Trato de la nación más favorecida

- 20. Sí, al transporte de mercancías en buques regulares de conferencia.
- 21. Plurilateral y bilateralmente.
- 22. Sí
- 23. No
- 24. No
- 25. No
- 26. No

Contratación pública

- 27. Existe una medida relativa al acceso a cargas no comerciales. Aunque la expresión "cargas no comerciales" no viene definida en el Decreto N° 10 de 1987 relativa a la política nacional en materia de transportes marítimos, en el párrafo 5 del artículo 9 se establece que "los buques que sean propiedad de transportistas nacionales nigerianos o alquilados por ellos transportarán al menos el 50 por ciento de las cargas que resulten de la asistencia técnica o de la ayuda internacional".
- 28. No

### Legislación sobre competencia

29. Las medidas correspondientes figuran en la Ley N° 30 de 1962 sobre la marina mercante de Nigeria, modificada, y en el Decreto N° 10 de 1987 relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos.

### Conferencias marítimas

30. En el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de la UNCTAD figuran medidas que supeditan la admisión de nuevos miembros en una determinada conferencia a la aprobación de sus miembros. Sin embargo, recientemente han desaparecido algunas de las líneas de conferencia en la ruta del África Occidental, por ejemplo, la United Kingdom West African Line (UKWAL) y la Far East West African Conference (FEWAC).

31. Es necesario registrar los acuerdos de las conferencias ante el Organismo Marítimo Nacional y el Consejo de Consignatarios de Nigeria o notificarlos a los mismos. Estas autoridades pueden oponerse a tales acuerdos si no reúnen los requisitos legales establecidos en el Decreto relativo a la política nacional en materia de transportes marítimos así como en el Decreto relativo al Consejo de Consignatarios de Nigeria, sobre todo en lo que hace referencia a la cantidad, calidad y capacidad del transporte y a la solvencia de las partes que intervengan.

32. Es necesario registrar las tarifas de los fletes aplicados por las conferencias ante el Consejo de Consignatarios de Nigeria y también ante el Organismo Marítimo Nacional. Ambos organismos tienen facultades para garantizar la observancia de las tarifas registradas ante ellos o notificadas a ellos.

33. No se exige a las conferencias que permitan medidas independientes en relación con las tarifas.

34. a) Esta previsto que los acuerdos de fidelidad entre conferencias y cargadores se inscriban ante el Consejo de Consignatarios de Nigeria.
- b) Está previsto que los acuerdos concertados entre conferencias y armadores independientes se notifiquen al Consejo de Consignatarios de Nigeria.
- c) Está previsto que los contratos de servicios entre conferencias y cargadores se notifiquen al Consejo de Consignatarios de Nigeria.

### Relaciones entre cargadores y transportistas

35. No existe ninguna disposición especial.

36. El Decreto relativo al Consejo de Consignatarios de Nigeria faculta a dicho Consejo a celebrar negociaciones sobre tarifas de fletes y consultas sobre cuestiones de interés común, especialmente en lo previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.