

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.34

18 de julio de 1995

(95-2273)

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

Original: inglés

COMUNICACIÓN DEL BRASIL

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 del Brasil.

I. Estructura del mercado

Buques

1. Año: 1994

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional				
Tipos de buques*	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero ¹	Pabellón nacional	Pabellón extranjero ²
Petroleros	52		3.685.979	2.749.063
Buques para el transporte de gas licuado	8		55.062	129.844
Buques para el transporte de sustancias químicas	15		242.482	302.151
Cargueros mixtos	5		56.452	383.368
Mineraleros/graneleros	12		1.734.000	578.424
Graneleros	56		2.198.345	3.366.449
Buques de carga general	24		269.375	284.717
Portacontenedores	11		248.657	403.681
Buques frigoríficos	1		7.665	28.133
Buques Ro-Ro	12		132.763	79.421
Transbordadores y transbordadores de pasajeros				3.330
Total	196		8.630.780	8.113.159

Fuente: Departamento de Marina Mercante (DMM).

*Buques de 1.000 toneladas de arqueo bruto o más, excluidos los buques pesqueros y otros buques no comerciales.

¹No se dispone del número de buques con pabellón extranjero.

²Esta cifra se obtiene mediante la suma total del resultado de la siguiente fórmula aplicada a cada buque fletado.

$\frac{TPM \times N}{365}$, donde:

365

TPM = toneladas de peso muerto de cada buque fletado;

N = número de días por período de fletamento.

Comercio

2. El porcentaje estimado del comercio internacional total del Brasil realizado por mar en 1994 es del 91,24 por ciento en términos de volumen, y del 94,17 por ciento en términos de valor.

3. Volumen-año: 1994

	% valor	% toneladas
Importaciones	36,24	30,72
Exportaciones	63,76	69,28
Total	100,00	100,00

Fuente: DMM.

4. Volumen-año: 1994

	Toneladas	%
Pabellón brasileño	70.396.507,32	30,46
Pabellón extranjero	160.743.037,55	69,54
Total	231.139.544,87	100,00

Fuente: DMM.

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

Organización del transporte de mercancías

6. Volumen-año: 1994

	% valor	% toneladas
Carga general	56,76	14,28
Carga seca a granel	29,39	66,01
Carga líquida a granel	13,84	19,71
Total	100,00	100,00

Fuente: DMM.

7. No se dispone de información al respecto.

8. Brasil no es parte en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
9. El porcentaje del tráfico marítimo internacional total del Brasil que está sujeto a acuerdos bilaterales relativos a la carga es del 8,11 por ciento en términos de volumen (el 91,89 por ciento corresponde a otros tipos de tráfico) y del 8,59 por ciento en términos de valor (el 91,49 por ciento corresponde a otros tipos de tráfico).
10. El porcentaje estimado del tráfico marítimo internacional del Brasil en buques de línea que está contenedorizado es del 27,50 por ciento.
11. No se dispone de información al respecto.

Servicios portuarios y auxiliares

12. Tráfico portuario internacional en los principales puertos nacionales en 1994.

Principales puertos	Toneladas
Tubarão	59.951.770
Santos	23.916.626
Praia Mole	13.897.620
Río Grande	7.334.671
Angra dos Reis	7.173.813
Río de Janeiro	6.054.230
São Francisco do Sul	4.337.624
Paranaguá	1.810.842
Aratu	1.499.518
Itaqui	1.291.747
São Sebastião	1.006.989
Porto Alegre	561.582
Total	121.837.032

Fuente: DMM.

13. y 14. Todos los servicios relacionados con los puertos son suministrados por proveedores nacionales.

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. Ministerio de Transporte (cuestiones relacionadas con el comercio):
 - Departamento de Marina Mercante - DMM

- Departamento de Puertos y Vías de Navegación Interior - DPH

Ministerio de Marina (cuestiones relacionadas con la seguridad de la navegación):

- Departamento de Puertos y Costas - DPC

Ministerio de Hacienda:

- Aduanas Federales

Ministerio del Medio Ambiente y de la Amazonía Legal:

- Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables - IBAMA

2. Los servicios de transporte de carga a granel no están reglamentados, con excepción del transporte del petróleo crudo y de los productos básicos derivados del petróleo crudo producidos en el país, que debe efectuarse en buques de pabellón nacional, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Federal. Actualmente, se está examinando este tema en el Congreso Nacional.

3. El transporte de carga general no está reglamentado, en su conjunto, por ninguna ley específica. No obstante, deben cumplirse algunos requisitos como el registro de tarifas, los recargos y los contratos y acuerdos de servicios que deben ser autorizados. Las conferencias marítimas han de observar el principio de la participación en la carga, lo cual quiere decir que al menos el 80 por ciento del transporte realizado por una conferencia marítima debe hacerse en buques de pabellón nacional de los países exportadores o importadores. Actualmente, se está examinando este tema en el Congreso Nacional.

4. El transporte multimodal está regulado por la Ley N° 6288 (diciembre de 1975). Esta Ley reglamenta el uso y el transporte (incluido el multimodal) de la carga unitarizada, y establece que las empresas deben estar controladas por nacionales brasileños para poder emitir conocimientos de embarque multimodales y ofrecer servicios de transporte interior.

5. El enfoque normativo aplicado a la administración de los puertos está plasmado en la Ley N° 8630 (febrero de 1992) sobre la utilización de los servicios portuarios, cuyos principales aspectos son los siguientes:

- se descentralizará la administración de los puertos en lo referente a las tarifas y las políticas sobre competencia;
- está previsto que las empresas privadas tengan mayor participación en las zonas portuarias;
- se pondrá fin al monopolio de la Unión de Estibadores.

El órgano central de planificación del Gobierno brasileño en lo relativo a los puertos es el DPH.

La gestión de la mayoría de los puertos está a cargo de la empresa pública Docas Companies. Hay otras terminales especializadas cuyas operaciones son administradas por empresas de propiedad estatal (Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) y PETROBRÁS), y también unas pocas explotadas por empresas privadas.

Las inversiones en los puertos destinadas a la compra de equipo, el mantenimiento, la construcción de instalaciones y las operaciones de dragado son responsabilidad de Docas Companies.

No obstante, un volumen razonable de contratos de servicios está en manos de empresas privadas que se encargan de la seguridad y de los servicios auxiliares complementarios.

Es preciso contratar servicios para transportar la carga a los puertos y desde ellos. En el caso de los servicios ferroviarios, los principales contratos se suscriben con la empresa de propiedad estatal Rede Ferroviária Federal.

Los servicios de practica y de remolque para el tráfico de carga general son suministrados por empresas privadas. Para algunas operaciones con carga a granel (seca y líquida), las empresas CRVD y PETROBRÁS disponen de un equipo adecuado propio, y tienen también contratos privados.

Otros servicios logísticos, como el suministro de petróleo y agua potable, la recolección de basuras, la eliminación de lastre y otros servicios similares, son responsabilidad de empresas privadas.

Hay normas federales aplicables a la seguridad, la prevención de accidentes, los derechos de aduana y la utilización de las zonas de operaciones.

Las normas se aplican de forma no discriminatoria.

6. El transporte marítimo internacional se define como el realizado entre puertos del Brasil y puertos extranjeros, utilizando vías de navegación marítima o vías de navegación marítima e interior. El cabotaje no está incluido en esa definición.

7. Se entiende por empresa naviera internacional una empresa que está autorizada por el DMM para ofrecer servicios de transporte marítimo internacional. Dicha autorización lleva aparejado el cumplimiento de ciertos requisitos como los relacionados con la tenencia de acciones.

Acceso a los mercados

8.

- a) La administración de los puertos para buques de línea está controlada por la empresa pública Docas Companies. Las empresas que suministran servicios auxiliares deben constituirse como entidades dotadas de personalidad jurídica según lo dispuesto en la legislación del Brasil.
- b) No se imponen limitaciones al valor total de las transacciones de servicios de transporte marítimo, con excepción de las mencionadas en las respuestas 8 c) y 27.
- c) No hay sistemas institucionales de asignación de la carga, salvo algunos acuerdos bilaterales y la asignación a buques de pabellón brasileño de determinadas mercancías sometidas a control estatal. Véase la respuesta 27.
- d) Hay medidas que limitan el número total de nacionales de países extranjeros que pueden trabajar en el sector de los servicios de transporte marítimo. Estas medidas están definidas en el artículo 178 de la Constitución Federal, que estipula que dos tercios de la tripulación del buque y el capitán han de ser brasileños. En cuanto a los servicios auxiliares prestados por empresas privadas, los extranjeros pueden trabajar con contratos temporales en entidades dotadas de personalidad jurídica establecidas en el Brasil. El contrato pertinente debe ser aprobado por el Ministerio de Trabajo.

9. No hay medidas que restrinjan la presencia comercial de una empresa que facilite servicios de transporte marítimo.

Con respecto a la presencia comercial relacionada con los servicios auxiliares, véase la respuesta 8 a) *supra*.

10. Las empresas navieras brasileñas pueden tener, como máximo, un 40 por ciento de capital extranjero, de conformidad con la Ley N° 7652 (marzo de 1988).

11.

- El armador tiene que ser de nacionalidad brasileña o el 60 por ciento del capital social en acciones de la empresa debe pertenecer a nacionales brasileños.
- Las empresas deben estar establecidas y administrarse en Brasil.
- Dos tercios de los miembros de la tripulación deben ser de nacionalidad brasileña.

Trato nacional

12.

- a) Los derechos de faro (establecidos en el Decreto Ley N° 1023 (octubre de 1969)) se aplican solamente a los buques de pabellón extranjero.
- b) El único trato preferencial indirecto que se concede a las empresas navieras brasileñas es el acceso al Fondo de la Marina Mercante para financiar la construcción de buques. Dicho Fondo financia también la construcción, en astilleros brasileños, de buques destinados a la exportación.

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. En los puertos del Brasil se ofrecen todos los servicios. Sin embargo, solamente algunos puertos disponen de dique seco; en algunos es posible contar con el apoyo de las instalaciones de la Marina autorizadas a prestar servicios comerciales a buques privados y extranjeros, si se les solicita.

14. Practicaje, ayuda en operaciones de remolque, medios auxiliares de navegación, servicios de fondeo y amarre.

15. Todos los servicios enumerados se ofrecen en condiciones no discriminatorias.

16. No. La única limitación consiste en la distancia mínima que debe guardar el tráfico marítimo respecto de las instalaciones de la Marina en aquellos puertos en que haya este tipo de instalaciones.

17. No. Sin embargo, el DPC tiene derecho a inspeccionar los buques para impedir que aquellos cuyas condiciones de seguridad son deficientes entren en los puertos, evitando así que se produzcan desastres ambientales y se navegue en condiciones peligrosas.

18. Sí. La legislación brasileña no permite que la tripulación realice servicios de estiba y desestiba. En algunos puertos, la utilización de las instalaciones debe estar de acuerdo con las características especiales del amarre.

No hay discriminación entre los proveedores extranjeros y nacionales de servicios de transporte marítimo.

19. No.

Trato de la nación más favorecida

20. y 21. Las únicas medidas que están relacionadas con la participación en la carga son los acuerdos marítimos bilaterales, en los que se dispone que las cargas correspondientes al comercio entre dos países deben ser transportadas por buques de dichos países. Se han concentrado acuerdos de participación en la carga con los siguientes países:

Angola, Argelia, Argentina, Chile, Perú, Rumania y Uruguay.

22. El principio de la participación en la carga se aplica a las conferencias marítimas, en cuya reglamentación se define la participación de los diferentes pabellones en el comercio exterior del Brasil; el 80 por ciento debe dividirse entre los pabellones nacionales.

El artículo 178 de la Constitución Federal establece el predominio de los armadores nacionales en los servicios de transporte marítimo.

23. Con respecto a las medidas que conceden trato preferencial a algunos países, no se ha concluido ni aplicado el acuerdo sobre los servicios de transporte marítimo con los países del MERCOSUR.

24. No.

25. No existen medidas específicas para el sector de los servicios de transporte marítimo. No obstante, la Ley N° 8884 (junio de 1994) se aplica a todos los aspectos de este sector de la economía, así como a las empresas de propiedad extranjera que ofrecen servicios en el Brasil.

26. Como se menciona en la respuesta 25, la legislación establece medidas para impedir que se ofrezcan servicios de transporte o conexos de forma predatoria.

Contratación pública

27. Los suministros de equipo y partes destinados a organismos militares brasileños deben ser transportados por buques de pabellón brasileño o explotados por empresas nacionales. Las mercancías estatales no militares también están reservadas para buques de pabellón brasileño.

Si no hay ningún buque disponible o las tarifas no son razonables, puede concederse una "exención" a los buques extranjeros. Se da preferencia a los buques registrados en países con los que el Brasil ha concertado acuerdos.

28. No hay medidas relativas a la contratación de servicios auxiliares de transporte marítimo, excepto las normas sobre la obligación de los organismos estatales de fomentar la presentación de ofertas antes de firmar un contrato con empresas privadas.

Legislación sobre competencia

29. En la Ley N° 8884 (junio de 1994) se estipulan normas para impedir que se violen el régimen de fijación de precios y las prácticas comerciales leales, y evitar cualquier acto contrario a la política económica del Brasil. Actualmente, el Gobierno es consciente de la necesidad de aprobar una ley antimonopolio aplicable a los servicios de transporte marítimo.

Conferencias marítimas

30. Las conferencias marítimas que operan en el Brasil no aplican medidas que limiten la admisión de nuevas líneas. No obstante, los acuerdos formales que firmen las conferencias marítimas deben quedar registrados y ser aprobados por la autoridad marítima, y las reglas de funcionamiento han de ser compatibles con la legislación brasileña.

31. Todos los acuerdos de las conferencias deben quedar registrados en el DMM. Si en la aplicación de los acuerdos registrados se viola la legislación, el DMM anula su registro.

32. Sí. El DMM es la entidad responsable del registro y el control de las tarifas. El Decreto Ley 1143 (diciembre de 1970) autoriza al DMM a imponer multas.

33. No.

34.

a) y c) Los acuerdos deben ser aprobados por el DMM, siempre que modifiquen las tarifas registradas.

b) No se aplica.

Relaciones entre cargadores y transportistas

35. El Gobierno brasileño no interviene en las relaciones entre cargadores y transportistas. Sólo define las responsabilidades en la reglamentación específica correspondiente.

36. El Gobierno brasileño no impone normas o reglamentaciones aplicables a estas negociaciones. Cualquier diferencia deberá resolverse ante el Tribunal apropiado.