

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.36

30 de octubre de 1995

(95-3348)

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

Original: inglés

COMUNICACIÓN DE LA INDIA

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 India.

I. Estructura del mercado

Buques

1. La estructura de la flota de propiedad o explotación nacional desde el punto de vista del número total de buques, tonelaje y pabellones figura en el anexo 1. El 1º de enero de 1995 la flota se componía de 437 buques. En el anexo puede verse que en esa fecha la flota de transporte marítimo de propiedad nacional comprendía 231 buques, con 9,615 millones de toneladas de peso muerto (TPM), y la flota de cabotaje estaba integrada por 206 buques, con 0,897 millones de TPM, lo que representa un total de 437 buques con 10,51 millones de TPM. Además, las empresas navieras indias han adquirido 18 buques con 0,461 millones de TPM con un contrato de fletamento de casco desnudo y cesión de la gestión náutica. Ese tonelaje se sumará a la flota nacional después de la terminación del fletamento.

Comercio

2. Durante el año 1993-94 se manipuló en los principales puertos un total de 179,26 millones de toneladas de carga. De esa cifra, 53,22 millones de toneladas se transportaron por vía marítima al extranjero y 23,41 millones de toneladas se cargaron en buques de cabotaje. Aproximadamente 81 millones de toneladas de carga entraron en los puertos procedentes del extranjero y 21,70 millones de toneladas provinieron del comercio de cabotaje. Aproximadamente el 95 por ciento del comercio internacional de la India en volumen y el 77 por ciento en valor se transporta por mar.

3. El valor de las exportaciones del año 1993-94 fue de 22.155,8 millones de dólares EE.UU. y el de las importaciones del mismo año de 23.194 millones de dólares EE.UU. Alrededor del 77 por ciento de esos intercambios se realizaron por mar. En el año 1992-93 (último para el que se dispone de datos) el volumen de las exportaciones indias transportadas por mar fue de 47,11 millones de toneladas, mientras que el volumen de las importaciones representó 75,19 millones de toneladas.

4. Sobre un tráfico marítimo internacional de 122,30 millones de toneladas en total durante el año 1992-93 (el último para el que se dispone de datos), la carga transportada en empresas navieras indias alcanzó 42,66 millones de toneladas (un 34,9 por ciento) y la carga transportada en empresas navieras extranjeras totalizó 79,64 millones de toneladas (un 65,1 por ciento).

5. No se dispone de datos referentes a la carga transportada entre terceros países por buques de pabellón nacional.

Organización del transporte de mercancías

6. Durante el año 1992-93 la cantidad total de mercancías objeto de:

Transporte marítimo en líneas regulares	fue de 17,14 millones de toneladas (un 14,01%)
Transporte de carga seca a granel	fue de 59,12 millones de toneladas (un 48,34%)
Transporte de carga líquida a granel	fue de 46,04 millones de toneladas (un 37,64%)

7. No se dispone de información relativa al porcentaje estimado del valor del comercio exterior de la India que se transporta en líneas marítimas regulares por conferencias y consorcios.

Sin embargo, se tiene información acerca de las exportaciones realizadas en buques de línea desde los cuatro puertos principales, a saber, Bombay/JNPT, Cochin, Madras y Calcuta, respecto de las cuales los datos correspondientes al año 1992-93 son los siguientes:

i)	Mercancía cargada total	4.109.693 toneladas métricas
ii)	Buques de conferencias	1.459.151 toneladas métricas
iii)	Buques no pertenecientes a conferencias	2.650.542 toneladas métricas
iv)	Grupo de pabellón indio (IFG)	369.532 toneladas métricas

La parte aproximada que corresponde al IFG en las tres principales rutas de transporte marítimo en líneas regulares es la siguiente:

Reino Unido/continente	18,33%
India/Japón y Lejano Oriente	10,20%
India/Estados Unidos y Oriente Atlántico	16,21%
Costa/Canadá	

8. Véase la respuesta a la pregunta 7.

9. India/Polonia Exportaciones en 1993/1994

Total	14.204 toneladas métricas
Grupo de pabellón indio	501 (4%)
Empresas de transporte marítimo polacas	13.703 (96%)

Polonia/India Importaciones en 1993/1994

Total	28.290 toneladas métricas
Grupo de pabellón indio	25.637 (91%)
Empresas de transporte marítimo polacas	2.653 (9%)

<u>India/R.A.E.</u>	<u>Exportaciones en 1993/1994</u>
Total	15.079 toneladas métricas
Empresas de transporte marítimo indias	1.588 (11%)
Empresas de transporte marítimo de la R.A.E.	5.811 (39%)
Buques con pabellón de terceros países	7.680 (50%)
<u>India/Checoslovaquia</u>	<u>Exportaciones 1993</u>
Empresas de transporte marítimo indias	527 toneladas métricas (aproximadamente) (21%)
Empresas de transporte marítimo checas	Ninguna (aproximadamente)
Buques con pabellón de terceros países	1.961 toneladas métricas (78,80%)
Total	2.488 toneladas métricas
<u>Checoslovaquia/India</u>	<u>Importaciones en 1993</u>
Empresas de transporte marítimo checas	4.181 (aproximadamente) (16,60%)
Empresas de transporte marítimo indias	15.736 (aproximadamente) (62,40%)
Buques con pabellón de terceros países	5.311 (aproximadamente) (21%)
Total	25.228 (aproximadamente)
<u>CEI/India</u>	<u>Importaciones en 1993/1994</u>
Empresas de transporte marítimo de la CEI	No se dispone de datos
Empresas de transporte marítimo indias	22.706 toneladas métricas
Shipping Corporation of India (SCI)	16.670 toneladas métricas
<u>India/URSS</u>	<u>Exportaciones en 1993/1994</u>
Empresas de transporte marítimo de la CEI	No se dispone de datos
Empresas de transporte marítimo indias	21.388 toneladas métricas
Shipping Corporation of India (SCI)	21.388 toneladas métricas

10. Durante el año 1993-94, el conjunto de los principales puertos del país manipuló 12,25 millones de toneladas de mercancías contenedorizadas sobre un tráfico total de 179,26 millones de toneladas.

11. Inferior a un 25 por ciento.

Servicios portuarios y auxiliares

12. Durante el año 1993-94, el conjunto de los principales puertos manipuló un total de 179,26 millones de toneladas de mercancías. Los detalles de las mercancías manipuladas en los principales puertos son los siguientes:

<u>Nombre</u>	<u>Carga manipulada</u> (en millones de toneladas)
Calcuta	5,17
Haldia	13,33
Paradip	8,33
Vizag	25,59
Madras	26,54
Tuticorin	6,70
Cochin	7,62
New Mangalore	8,63
Mormugao	18,72
J.L. Nehru	3,39
Bombay	30,74
Kandla	24,50

Sobre los 179,26 millones de toneladas 12,25 millones fueron de cargas contenedorizadas.

13. Los proveedores extranjeros no tienen ninguna preferencia respecto de los proveedores nacionales en ninguno de los servicios. La elección de un proveedor particular se realiza en virtud del juego de la demanda y la oferta según la calidad del servicio prestado. El sistema de despacho de aduanas está basado en una disposición legislativa y todos los derechos percibidos, tanto si se trata de un proveedor extranjero como de uno nacional, son los fijados en el arancel de derechos contenido en la Ley de aduanas.

Los cargadores e importadores ubicados en la India no tienen ninguna preferencia específica hacia los proveedores extranjeros de los servicios auxiliares mencionados en el cuestionario. La decisión de los cargadores de preferir a un proveedor se debe esencialmente a la calidad de los servicios ofrecidos y no al hecho de que el operador tenga o no su sede en el extranjero.

Sobre las decisiones relativas al mantenimiento y reparación de buques sólo influyen las condiciones operacionales, el costo, la eficiencia y el factor tiempo. No se concede preferencia alguna a los proveedores extranjeros, aunque las piezas de repuesto necesarias para el mantenimiento y la reparación de los buques deban obtenerse de los fabricantes originales del equipo, que en su mayor parte son proveedores extranjeros. Debido al mejoramiento de la posición en divisas de la India, se permite ahora a las empresas de transporte marítimo de la India utilizar los astilleros extranjeros para las reparaciones siempre que ello sea necesario, después de tomar en consideración los costos y el factor tiempo.

Son muy pocas las empresas extranjeras que han decidido establecer estaciones de flete en contenedores o depósitos de contenedores en el país, pero algunas empresas extranjeras han mostrado interés por establecer servicios de manipulación y almacenamiento de la carga, así como servicios de transitarios en la India.

14. Ninguna por lo que se refiere al transporte interior por carretera o vía acuática.

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. El sector del transporte marítimo internacional depende del Ministerio de Transporte Terrestre y Navegación que ejerce su función rectora a través de un órgano especializado con sede en Bombay,

al frente del cual está el Director General de Navegación Marítima. La aplicación de la Ley de la Marina Mercante de 1958 está encomendada al Director General de Navegación Marítima en virtud de las facultades que la propia Ley le otorga y que abarcan todas las actividades de la navegación marítima, tales como la administración del transporte por mar, la seguridad marítima, la capacitación, el examen y la certificación del personal de navegación, el desarrollo de la flota, etc. El Director General de Navegación Marítima es la autoridad de quien dependen en el país todas las cuestiones relativas a la navegación y el transporte marítimos. El Director General de Navegación Marítima también se ocupa de todos los convenios internacionales referentes al sector marítimo y en especial prepara su ratificación y consiguiente incorporación en la legislación nacional.

2. No existen disposiciones normativas referentes al transporte de carga seca. Las cargas secas a granel se transportan según las condiciones del contrato. Sin embargo, las medidas relativas al transporte de las cargas secas a granel por buques de propiedad o explotación del Estado las adopta el Ministerio de Transporte Terrestre y Navegación por conducto de la organización de coordinación y fletamento del transporte marítimo (TRANSHART).

De conformidad con la descanalización de cargas tales como los fertilizantes, los fosfatos, etc., actualmente esas mercancías se transportan según las condiciones del contrato. La política del Gobierno es vender CIF y comprar FOB. También en virtud de la política del Gobierno, el petróleo y otras cargas líquidas de hidrocarburos se transportan principalmente en buques de propiedad india y en caso de no estar disponible un buque indio adecuado, los crudos se transportan en buques de pabellón extranjero fletados a ese efecto. En cuanto a las exportaciones CIF y las importaciones FOB de cargas secas a granel, si no está disponible ningún buque indio adecuado, el exportador o importador tiene que pedir al Director General de Transporte Marítimo autorización para fletar un buque de pabellón extranjero.

3. Para explotar buques indios en líneas regulares es preciso el permiso de las tres líneas regulares nacionales, a saber, la Shipping Corporation of India, la SCINIDIA Steam Navigational Company y la India Steamship Company. Actualmente el Gobierno ha declarado abiertas a las compañías navieras del sector privado las líneas regulares comprendidas en los sectores donde las tres compañías navieras mencionadas no prestan sus servicios. Para explotar cualquier buque registrado de conformidad con la Ley de la Marina Mercante, debe obtenerse según las disposiciones de esa Ley una licencia del Director General de Transporte Marítimo. Análogamente, para explotar un buque de pabellón extranjero en la costa india los operadores han de conseguir la licencia necesaria en virtud del artículo 407 de la Ley de la Marina Mercante. No se permitirá que salgan de los puertos los buques que no tengan autorización del Director General de Transporte Marítimo para llevar carga de un puerto de la India a otro puerto de la India.

4. Las empresas de transporte multimodal deben registrarse según las disposiciones de la Ley de Transporte Multimodal de Mercancías de 1993 ante la autoridad competente, es decir, el Director General de Transporte Marítimo. En el artículo 4 de dicha Ley se señalan los requisitos mínimos de ese registro.

5. Para responder a las necesidades del comercio internacional, el Ministerio de Transporte Terrestre y Navegación ya ha abierto su sector portuario a la participación del sector privado. En líneas generales se han señalado las siguientes esferas para la participación del sector privado en el sector portuario:

- a) Construcción, explotación y mantenimiento de los terminales de contenedores.
- b) Construcción, explotación y mantenimiento de varias terminales de manipulación de la carga.
- c) Creación, explotación y mantenimiento de instalaciones para reparar y carenar en dique seco los buques.

- d) Creación y explotación de nuevos servicios de almacenamiento.
- e) Facilitación, explotación y mantenimiento de embarcaciones.
- f) Prestación de servicios de grúa.
- g) Dragado.
- h) Mantenimiento general y otros servicios.

Se alquilan los muelles y terrenos a diferentes partes para que realicen nuevas instalaciones de conformidad con el artículo 34 de la Ley relativa a las Juntas de administración de los principales puertos de 1963. También se permite a los empresarios que lleven a cabo las funciones que el artículo 42 de la mencionada Ley confía a las Juntas de administración de los puertos.

Para la asignación, alquiler de terrenos o muelles y otras facilidades con fines comerciales, los puertos realizan subastas y eligen las mejores ofertas después de examinar la solvencia financiera y técnica de cada propuesta.

6. La expresión "transporte marítimo internacional" no está definida como tal en la Ley de la Marina Mercante de 1958. Sin embargo, en el artículo 3(18)(A) se define el "viaje internacional" como el viaje cuyo origen o destino es un puerto o lugar de la India y que tiene por destino u origen puerto o lugar del extranjero.

Análogamente, el tráfico de cabotaje de la India también se define en el artículo 3(2) de la manera siguiente:

"El tráfico de cabotaje de la India es el transporte por mar de pasajeros o mercancías procedentes de cualquier puerto o lugar de la India y con destino a cualquier otro puerto o lugar del continente de la India."

7. En el artículo 3(18) se define el "buque indio" como el buque registrado como tal en virtud de la Ley, con inclusión de cualquier buque registrado en uno de los puertos de la India al comenzar la vigencia de la Ley al que se considera como buque indio de conformidad con las disposiciones del párrafo 2) del artículo 22. La Empresa Naviera Nacional no se define como tal. Sin embargo, en el artículo 21 de la Ley de la Marina Mercante se estipulan los requisitos que ha de reunir una compañía (o Empresa Naviera Nacional) o un individuo para ser propietario de buques indios. Los requisitos básicos son que el propietario sea un ciudadano de la India o una compañía o sociedad cooperativa que se haya creado de conformidad con una Ley del Estado Central o de los Estados miembros y cuyo lugar principal de actividad sea la India.

Acceso a los mercados

8. a), b) y c)

En la actualidad el comercio de cabotaje de la India está reservado a los buques indios únicamente por razones de interés nacional. Así pues, los buques de transporte marítimo extranjeros no pueden participar en el tráfico de cabotaje, salvo que tengan una licencia para comerciar expedida por el Director General de Transporte Marítimo. Además, se utilizan preferentemente los buques nacionales para el transporte de carga líquida y antes de recurrir a un buque de pabellón extranjero para la importación o exportación de carga a granel seca, ha de confirmarse que no está disponible ningún buque nacional.

La restricción del tráfico de cabotaje no se basa en la cantidad de carga transportada ni en ningún otro contingente numérico. La restricción del tráfico de cabotaje es general y sólo se otorgan excepciones en casos concretos por razones de interés nacional.

No existe ninguna forma obligatoria de distribución de la carga con los países asociados. Sin embargo, el Gobierno ha aprobado la aplicación de un sistema modificado de apoyo al transporte de carga. Según ese sistema el Gobierno ha decidido prestar apoyo de una manera escalonada al transporte de carga en buques de pabellón indio en los siguientes tres sectores del comercio de exportación de la India:

	<u>Participación propuesta</u>
India/Reino Unido/continente	30%
India/Japón/Lejano Oriente	20%
India/Costa Oriental Atlántica de los Estados Unidos/Canadá	25%

La participación señalada aumentará gradualmente a un 40 por ciento en un futuro próximo.

En cuanto al transporte de carga a granel seca y petróleo, aunque no existe ningún mecanismo obligatorio de distribución de la carga, se concede preferencia a las líneas regulares indias.

8 d). El Gobierno de la India permite el empleo de extranjeros en esferas relacionadas con el transporte marítimo siempre que sea en el marco de un contrato general a tanto alzado, por ejemplo, de prospección petrolífera, de explotación de yacimientos marinos de petróleo, etc. En tales casos la participación de extranjeros está basada en la necesidad de contar con expertos o en exigencias tecnológicas.

9. Para el suministro de servicios de transporte marítimo la presencia comercial es necesaria ya que un buque indio puede ser propiedad de un ciudadano de la India o de una compañía, de una entidad constituida según la Ley cuyo lugar principal de actividad sea la India, o de una sociedad cooperativa registrada de conformidad con la Ley de Sociedades Cooperativas.

Todos los buques deben utilizar las instalaciones de los puertos, en caso de que estén disponibles, para la manipulación de la carga. Si ello no fuera así, los buques pueden utilizar sus propios equipos. Sin embargo, no existe discriminación alguna en la facilitación de los equipos portuarios a los proveedores de servicios de transporte marítimo nacionales o extranjeros.

10. La respuesta es negativa. Los ciudadanos extranjeros pueden realizar inversiones en empresas navieras indias mediante un procedimiento de autorización automática cuando la inversión sea de hasta un 51 por ciento, pero la tenencia de acciones ha de ser aprobada por la Junta de Inversiones Extranjeras cuando es superior a un 51 por ciento.

(Fuente: INSA Annual Review 1993-1994)

11. Únicamente los buques indios inscritos en el registro de buques de la India pueden enarbolar el pabellón nacional. Son indios los buques de propiedad exclusiva de una persona que sea ciudadano de la India, o de una entidad establecida de conformidad con la ley cuyo lugar principal de actividades sea la India, o bien de una sociedad cooperativa establecida de conformidad con la Ley de Sociedades Cooperativas de la India.

11 a). La misma respuesta que a la pregunta anterior.

11 b). Todos los buques indios han de obtener una licencia para comerciar. Se necesita el permiso del Gobierno para la participación de capital extranjero en una inversión determinada.

Trato nacional

12. No se concede un trato preferencial a los servicios nacionales de transporte marítimo respecto de los internacionales por lo que se refiere a los servicios auxiliares, el trato en los puertos, etc. Sin embargo, se otorga un trato preferencial a las empresas nacionales de transporte marítimo que encarguen la construcción de buques a astilleros indios cuya cuantía puede alcanzar un 30 por ciento del costo, un 20 por ciento a cargo del Gobierno y un 10 por ciento a cargo de los navieros indios.

13. En todos los principales puertos se ofrecen servicios de pilotaje, ayuda a las operaciones de remolque, avituallamiento, abastecimiento de combustible y agua, recolección de basuras y eliminación de lastre, capitanía del puerto, medios auxiliares de navegación, servicios de explotación en tierra esenciales para la utilización de los buques, incluidos los servicios de comunicaciones y de suministro de agua y energía eléctrica, y servicios de fondeo y amarre. Los puertos de Calcuta, Madras, Bombay y Vizag cuentan con instalaciones para la reparación con carácter de urgencia de los buques. Hay una propuesta de establecer nuevas instalaciones de reparación de buques con la ayuda del sector privado en los puertos de Mormugao, Haldia, Cochin y Paradip.

14. Los puertos siempre ofrecen los servicios de practicaje, ayuda en las operaciones de remolque, avituallamiento, abastecimiento de combustible y agua, recolección de basuras y eliminación de lastre, capitanía de puerto, medios auxiliares de navegación, servicios de explotación en tierra esenciales para la utilización de los buques, incluidos los servicios de comunicaciones y de suministro de agua y energía eléctrica, y servicios de fondeo y amarre.

15. Todos esos servicios se prestan a las diferentes empresas de transporte marítimo sin discriminación.

16. No.

17. No.

18. Se espera que todos los buques utilicen las instalaciones portuarias para la manipulación de la carga, en caso de que estén disponibles. De no ser así, los buques pueden utilizar sus propios medios. Sin embargo, no existe discriminación en la utilización de las instalaciones portuarias entre los proveedores nacionales de transporte marítimo y los extranjeros.

19. No.

Trato de la nación más favorecida

20 y 21. La India ha concluido acuerdos bilaterales de navegación con varios países. En esos acuerdos siempre se estipula que la participación en la carga con otros países tendrá lugar sobre los principios de la paridad y la equidad.

22. Según el Código de conducta de las Conferencias marítimas de la UNCTAD debe reservarse como mínimo un 20 por ciento de la carga para los buques de terceros países, con lo que queda un 80 por ciento que ha de compartirse equitativamente entre los dos países participantes, a cuyo comercio en ambos sentidos es aplicable el acuerdo por ambos lados. Corresponde a cada Conferencia encontrar el sistema adecuado para esa explotación mancomunada y asignar a las empresas de navegación nacionales la parte que les corresponda tal como se estipula en el Código de conducta de las Conferencias marítimas de la UNCTAD. Sin embargo, si bien la India es signataria de ese Código, el Gobierno no ha exigido imperativamente a las Conferencias que asignen la carga de conformidad con el mismo.

23. La India ya ha celebrado acuerdos para evitar la doble imposición con más de 40 países. Esos acuerdos se refieren principalmente a los impuestos sobre los beneficios provenientes del tráfico internacional que han de satisfacer las empresas navieras de las partes contratantes y prevén una exención total o parcial de la doble imposición para esos beneficios. La finalidad que persiguen tales acuerdos mediante las exenciones es estimular la libertad de las corrientes comerciales entre las partes contratantes.
24. No existe un trato preferencial para ningún país determinado por lo que se refiere al acceso a las instalaciones portuarias y la utilización de las mismas.
25. Actualmente no existe ninguna contramedida que permita al Gobierno aplicar retorsiones unilateralmente frente a medidas de otros países que considere restrictivas.
26. No existe ninguna medida que permita imponer restricciones selectivas al suministro de servicios de transporte marítimo y otros servicios conexos.
27. Actualmente no existe ninguna medida relativa al acceso a cargas no comerciales.
28. Las empresas de transporte multimodal proporcionan los contenedores en alquiler o directamente en venta. Como se considera que un contenedor forma parte del equipo marítimo es preciso un permiso que concede el Director General de Transporte Marítimo a las empresas de transporte multimodal para que realquilen los contenedores procedentes del extranjero. La contenerización de la carga mejora la eficiencia y la seguridad del transporte.
- 29 a). Ninguna observación.
- 29 b). El transporte multimodal está regulado por la Ley del Transporte Multimodal de Mercancías de 1993. Esa Ley entró en vigor el 16 de octubre de 1993 y reglamenta el transporte multimodal de mercancías desde cualquier lugar de la India a cualquier lugar del extranjero sobre la base de un contrato de transporte multimodal, así como todas las cuestiones conexas o relacionadas con el transporte multimodal. La Ley estipula que ninguna persona puede llevar a cabo o iniciar actividades comerciales referentes al transporte multimodal si no está registrada según establecen sus disposiciones. El registro ha de ser aprobado por la autoridad competente, a saber, la Dirección General de Transporte Marítimo. La empresa que solicite la inscripción ha de estar registrada según dispone la Ley de Empresas, pero las firmas asociadas y propietarias no pueden obtener el registro. Las empresas de transporte multimodal registradas de conformidad con la Ley expiden un documento de transporte multimodal que ha de llevar su firma o la de una persona debidamente autorizada para ello. Ese documento puede expedirse en forma negociable o no negociable.
- c) y d). La Comisión de Monopolios y Prácticas Comerciales Restrictivas de la India es competente para adoptar medidas correctivas de cualquier agravio relacionado con la competencia o falta de competencia en el transporte marítimo.

Conferencias marítimas

30. Sí.
- 31 y 32. Las empresas de transporte marítimo con destino a los Estados Unidos de América han de notificar sus tarifas a la Comisión Marítima General y están sometidas a sus normas y reglamentos. Cualquier incumplimiento puede entrañar la imposición de sanciones por la Comisión. Análogamente, las empresas que transportan carga a puertos de Sri Lanka tienen que notificar sus tarifas a la Oficina de fletes de Sri Lanka. En Bangladesh las empresas de transporte marítimo han de obtener una

autorización del Director General de Transporte Marítimo de Bangladesh respecto del volumen de carga que transporten.

Sin embargo, en la India no es necesario notificar los acuerdos de las Conferencias relativos a las tarifas. Ninguna autoridad estatal está facultada para asegurar la observancia de las tarifas.

33. Todas las Conferencias permiten medidas independientes en relación con las tarifas.

34. No existe ninguna estructura institucional referente a los acuerdos de fidelidad entre Conferencias y cargadores y a los acuerdos concertados entre conferencias y armadores independientes.

35. Después de la promulgación de la Ley del Transporte Multimodal de Mercancías son las empresas de transporte multimodal las que expiden los documentos. De conformidad con ello, las empresas de transporte multimodal expiden ahora los documentos que antes expedían los cargadores. Según el nuevo sistema, las empresas de transporte multimodal negocian con los cargadores y les facilitan el transporte de la carga. La responsabilidad de la carga corresponde sólo a la empresa de transporte multimodal y únicamente existe un contrato: la fidelidad entre las empresas de transporte multimodal y los cargadores.

En cuanto a la solución de diferencias, los cargadores, transportistas y empresas de transporte multimodal pueden solucionar amistosamente sus diferencias o bien entablar acciones legales. Las empresas de transporte multimodal son responsables de los perjuicios resultantes de cualquier pérdida o daño de la carga, así como de cualquier retraso en la entrega y cualquier pérdida o daño resultante de ese retraso. Así pues, las empresas de transporte multimodal son estrictamente responsables de cualquier perjuicio que no pueda atribuirse al cargador. Incluso en el caso de que los empleados, agentes, cargadores o transportistas sean responsables de la pérdida o daño, o del retraso en la entrega, la responsabilidad jurídica sólo es de las empresas de transporte multimodal. Esa responsabilidad de las empresas de transporte multimodal es superior a la del transportista.

36. No existe ninguna disposición legislativa que prevea la celebración de consultas entre los cargadores y las empresas de transporte marítimo. Sin embargo, las reclamaciones de los cargadores se someten a veces al Director General de Transporte Marítimo, quien intenta resolverlas de manera amistosa y recíproca. El Director General de Transporte Marítimo carece de facultades legales para intervenir en las diferencias comerciales.

ANEXO 1

1. La estructura de la flota de propiedad o explotación nacional, en número total de buques, tonelaje y flete, por principales tipos de buques, es la siguiente:

ESTRUCTURA DE LA FLOTA DE PROPIEDAD O EXPLOTACIÓN NACIONAL									
Tipos de buques	Número de buques				Toneladas de peso muerto				
	Tráfico de cabotaje	Tráfico internacional	Total	Extranjeros	Tráfico de cabotaje	Tráfico internacional	Total	Naviero nacional con contrato de fletamento de casco desnudo y cesión de la gestión náutica	Extranjeros
PETROLEROS									
i) Para el transporte de productos petrolíferos	12 2	30 31	42 33	- 2	145.450 82.249	813.183 3.334.969	958.633 3.417.218	- 299.200	
ii) Para el transporte de crudos									
BUQUES PARA EL TRANSPORTE DE GAS LICUADO									
i) Gas etileno	3	2	5	-	6.960	34.637	41.647	-	
BUQUES PARA EL TRANSPORTE DE SUSTANCIAS QUÍMICAS									
i) Ácidos	-	6	6	-	-	154.993	154.993	-	
Cargueros mixtos	-	3	3	-	-	311.975	311.975	-	
BUQUES DE CARGA GENERAL									
Buques para el transporte de carga seca a granel	44	45	89	-	63.281	719.886	783.167	-	
	13	104	117	16	410.031	4.103.200	4.518.231	161.842	
PORTACONTENEDORES									
i) Contenedores celulares	-	6	6	-	-	109.316	109.316	-	
Buques frigoríficos	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buques Ro-Ro	-	-	-	-	-	-	-	-	
Buques de carga y pasajeros	13	1	14	-	25.922	8.820	34.742	-	
Buques para el transporte de madera	1	3	4	-	6.579	19.645	26.224	-	
Remolcadores	17	-	17	-	2.310	-	2.310	-	
Buques de aprovisionamiento costero	74	-	74	-	91.854	-	91.854	-	
Buques de carga especial	27	-	27	-	62.791	-	62.791	-	
Total	206	231	437	18	897.427	9.615.674	10.513.101	461.042	