

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.37

19 de diciembre de 1995

(95-4099)

Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo

Original: inglés

COMUNICACIÓN DE ISLANDIA

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 Islandia.

I. Estructura del mercado

Buques

1.

Estructura de la flota de propiedad nacional				
Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de arqueo bruto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	1	0	2.043	0
Buques para el transporte de gas licuado	0	0	0	0
Buques para el transporte de sustancias químicas	1	0	0	0
Cargueros mixtos	0	0	0	0
Mineraleros/Graneleros	0	2	0	13.280
Buques de carga general	0	6	0	14.847
Portacontenedores	0	10	0	60.678
Buques frigoríficos	1	0	7.209	0
Buques Ro-Ro	2	0	24.694	0
Transbordadores y transbordadores de pasajeros	3	0	1.342	0
Otros	2	0	3.650	0
Total buques	10	18	38.938	88.805

(Sólo buques de 1.000 toneladas de arqueo bruto o más, excluidos los buques pesqueros, los buques para actividades de investigación y otros buques no comerciales).

Comercio

2. 2.500.000 toneladas en volumen lo cual representa el 99 por ciento o más del comercio total.

Más del 99 por ciento de las exportaciones o importaciones en términos de volumen o de valor se transportan por mar.

3. Alrededor de 1.600.000 toneladas de importaciones que representan más del 99 por ciento de todas las importaciones se transportan por mar y, de manera semejante, alrededor de 900.000 toneladas de exportaciones que representan más del 99 por ciento de todas las exportaciones se transportan por mar.

4. En el tráfico de buques de línea regular (en total alrededor de 800.000 toneladas) aproximadamente el 46 por ciento de las cargas se transportan en buques de pabellón nacional, mientras que el 52 por ciento se transportan en buques de pabellón extranjero de propiedad de empresas de buques de línea islandesas o fletados por éstas. Alrededor del 2 por ciento de las cargas que corresponden a los buques de línea regular se transportan en buques de propiedad y explotación extranjera.

En el tráfico de cargas líquidas a granel (aceite y aceite de pescado -en total unas 750.000 toneladas) todas las cargas se transportan en buques de comercio entre terceros países de pabellón extranjero.

En el tráfico de cargas secas a granel (unas 950.000 toneladas en total) todas las cargas se transportan en buques de pabellón extranjero y sólo el 20 por ciento aproximadamente en buques de pabellón extranjero que son de propiedad de compañías regulares de Islandia o han sido fletados por ellas; el 80 por ciento restante se transporta en buques de pabellón extranjero dedicados al comercio entre terceros países.

5. El comercio entre terceros países correspondiente a los buques de pabellón nacional equivale sólo a un 6 por ciento del tráfico interior transportado en buques de pabellón nacional.

El total del comercio entre terceros países transportado tanto en buques de pabellón nacional como en buques de pabellón extranjero de propiedad de las empresas navieras islandesas o fletados por éstas representa alrededor del 4 por ciento del tráfico interior transportado en esos mismos buques.

Organización de la carga

- | | | |
|----|---|--------------------|
| 6. | Transporte en buques de línea regular: | 800.000 toneladas. |
| | Transporte de cargas secas a granel: | 950.000 toneladas. |
| | Transporte de cargas líquidas a granel: | 750.000 toneladas. |

7. Ninguno. El transporte en buques de línea regular desde y hacia Islandia no está organizado en una conferencia.

8. Las empresas islandesas controlan el 98 por ciento del transporte por líneas regulares desde y hacia Islandia.

9. Alrededor del 4 por ciento que representa 2/3 de la carga militar de los Estados Unidos que entra y sale de Islandia.

10. Cien por ciento sin contar unidades de vehículos.

11. Menos del 1 por ciento en volumen de las cargas correspondientes a los buques de línea regular se transporta en condiciones efectivas "de puerta a puerta". Sin embargo, alrededor del 70 por ciento de todas las cargas de los buques de línea regular se transporta en la práctica con arreglo a acuerdos multimodales, aunque con acuerdos separados e independientes para la entrega del puerto a la "puerta" del consignatario en el puerto de recepción.

Servicios portuarios y auxiliares

12. Como es inevitable en una isla, los puertos nacionales tienen una gran mayoría de cargas de comercio internacional.

Tráfico internacional de contenedores

	<u>Toneladas, líneas regulares</u>	<u>Toneladas, a granel</u>	<u>Movimiento TEU</u>
Reykjavík	875.000	536.000	193.300
Hafnarfjörður	38.000	589.522	7.400
Grundartangi		300.000	
Húsavík		3.000	3.700
Totales	913.000	1.455.522	

13.

	<u>Propiedad extranjera permitida</u>	<u>Propiedad extranjera presente</u>	<u>Propiedad nacional presente</u>
Servicios de estación y depósito de contenedores	sí	no	sí
Servicios de agencia de transporte marítimo	sí	no	sí
Servicios de transitarios	sí	no	sí
Servicios de manipulación de la carga	sí	no	sí
Servicios de almacenamiento	sí	no	sí
Servicios de despacho de aduana	sí	no	sí
Mantenimiento y reparación de buques	sí	no	sí

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones es el organismo encargado del transporte marítimo. La Dirección de Transporte Marítimo es responsable de la seguridad marítima. Algunas funciones se han delegado en órganos privados, por ejemplo la inspección de balsas salvavidas. La Administración Portuaria está encargada de los puertos.

2. No se aplica en Islandia ningún enfoque normativo especial.
3. No se aplica en Islandia ningún enfoque normativo especial.
4. No se aplica en Islandia ningún enfoque normativo especial.
5. No se aplica a Islandia.
6. No existe ninguna definición nacional especial de "transporte marítimo internacional".
7. No existe ninguna definición nacional especial.

Acceso a los mercados

8. a) - d) Ninguno
9. a) - b) Ninguno
10. No, no en relación con empresas navieras.
11. a) - c) Las condiciones mínimas para conceder a un buque el derecho a ostentar el pabellón de Islandia figuran expresamente en la legislación sobre matrícula de buques N° 115/1985 y 19/1991.

Trato nacional

12. No

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. Los siguientes servicios están a disposición de los usuarios del puerto:

Practicaje

Ayuda en las operaciones de remolque

Avituallamiento, abastecimiento de combustible y agua

Recolección de basuras y eliminación de lastre

Medios auxiliares de navegación

Servicios de explotación en tierra

Servicio de reparación de urgencia

Servicio de fondeo y amarre

14. Se exige la asistencia de un práctico en todos los buques que contengan mercancías peligrosas, conforme a la definición del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Sin embargo, las autoridades portuarias pueden autorizar exenciones en relación con estas normas.
15. Los servicios antes enumerados se ofrecen en condiciones no discriminatorias. Los servicios portuarios se proporcionan a buques de propiedad extranjera o nacional en condiciones de igualdad.
16. Ninguna medida discriminatoria limita el acceso a los puertos ni a los proveedores de servicios nacionales. Sin embargo se exige el practicaje en el caso de los buques extranjeros. En ningún puerto de tráfico internacional se prohíbe o se limita la entrada de buques de propiedad o explotación de nacionales extranjeros.

- 17. No
- 18. No
- 19. No

Trato de la nación más favorecida

- 20. Sí, en relación con todas las cargas que entran y salen en buques de línea desde y hacia las fuerzas militares de los Estados Unidos estacionadas en Islandia.
- 21. La U.S. Military Sealift Command (MSC) (Comando de Transporte Marítimo Militar de los Estados Unidos) somete a licitación a intervalos regulares las necesidades en materia de transporte. Pueden presentarse a licitación las empresas navieras de Islandia y los Estados Unidos. En el acuerdo se dice que se adjudicarán a la oferta más baja las dos terceras partes de la carga, mientras que se adjudicará a la oferta más baja del otro país la tercera parte restante. En vista de lo que antecede, el acuerdo comprende a Islandia y los Estados Unidos, aunque no se estipula de que los licitadores islandeses empleen pabellón islandés, si bien esta restricción se aplica a los licitadores de los Estados Unidos.
- 22. En el acuerdo de carga no se hace ninguna referencia al Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas y los países participantes, los Estados Unidos e Islandia, no han ratificado el Código. El acuerdo de participación en la carga tiene la forma de un acuerdo bilateral entre gobiernos concertado entre Islandia y los Estados Unidos.
- 23. No existe ningún otro trato preferencial.
- 24. Sí, las exenciones de la obligación de practica se conceden sólo a los nacionales islandeses en el puerto de Reykjavík. El puerto de Reykjavík concede exclusivamente a los capitanes islandeses (cualquiera sea la matrícula del buque) una exención del practica obligatorio en puerto, sobre la base de ocho llegadas al puerto durante el año anterior.
- 25. No, por todas las razones antes mencionadas.
- 26. Ninguna medida.

Conferencias marítimas

- 30. No existen conferencias marítimas en los tráficos desde y hacia Islandia y ninguna empresa naviera islandesa es miembro de una conferencia marítima.
- 31. Si se estableciera una conferencia en las rutas de líneas regulares desde y hacia Islandia, el acuerdo tendría que notificarse a las autoridades, en particular a la Junta de Competencia Islandesa. La Junta de Competencia está facultada para opinar si una actividad viola la actual ley antitrust y, en caso afirmativo, otros organismos oficiales continuarán estudiando la cuestión de los efectos que puede tener dicho acuerdo en los países de la CE, salvo que no se hará ninguna excepción con respecto a las conferencias marítimas, puesto que Islandia no ha ratificado el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas y no existen conferencias en las rutas desde y hacia Islandia.
- 32. No existe ninguna norma sobre el registro de las tarifas de los fletes, ni ninguna disposición sobre la aplicación de la misma.

33. No es aplicable, puesto que no existen conferencias ni prescripciones al respecto.
34. a) No es aplicable debido a la inexistencia de conferencias.
- b) No es aplicable debido a la inexistencia de conferencias.
- c) No es aplicable debido a la inexistencia de conferencias.

Relaciones entre cargadores y transportistas

35. No existe ningún acuerdo oficial entre cargadores y transportistas. Ocasionalmente, los cargadores, por intermedio de organizaciones limitadas de interés común tales como la Federación de Mayoristas, la Cámara de Comercio, etc. se enfrentan a las distintas empresas de transporte sobre cuestiones de fletes, etc. Sin embargo, no existe en Islandia un consejo de cargadores ni otra organización que represente a todos los cargadores. Además, un grupo de interés común de los transportistas, la Asociación de Armadores de Islandia no puede, conforme a su constitución, actuar en relación con los aranceles, etc.

36. Habida cuenta de la respuesta al punto 35, no existe prescripción alguna con respecto a las negociaciones, controversias o consultas en materia de fletes y estas cuestiones deben ser resueltas por los cargadores y transportistas interesados.