

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**S/NGMTS/W/2/Add.3/Supp.1**

5 de abril de 1995

(95-0846)

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

Original: inglés

## COMUNICACIÓN DEL JAPÓN

### Información suplementaria de la respuesta del Japón al cuestionario sobre servicios de transporte marítimo

#### Suplemento

Con referencia al documento S/NGMTS/W/2/Add.3, se distribuye la siguiente información suplementaria a los miembros del Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo a petición del Japón.

#### I. Estructura del mercado

1. A mediados de 1993, existían 37 buques contenedorizados de pabellón japonés, con un total de 1.403.000 toneladas de peso muerto, aproximadamente. No se dispone, por otra parte, de datos acerca de los buques contenedorizados de pabellón extranjero, dado que en las estadísticas relativas a tales buques no se distinguen los contenedorizados de los que no lo están.

2. Se conceden las autorizaciones con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Transporte Portuario.

En los cinco últimos ejercicios económicos, es decir durante el período que va de abril de 1989 a marzo de 1994, se solicitaron 84 autorizaciones, todas las cuales fueron concedidas en virtud de la Ley de Transporte Portuario.

#### 3. El Fondo de Gestión Portuaria

El Fondo de Gestión Portuaria es un fondo privado que se estableció en octubre de 1989 en virtud de acuerdos entre la Asociación de Transporte Portuario del Japón y asociaciones japonesas o extranjeras de transportistas, con el fin de modernizar y estabilizar las actividades de transporte portuario.

Hasta marzo de 1992, fecha en que cesaron de existir los referidos acuerdos, los transportistas japoneses y extranjeros habían realizado aportaciones al Fondo, en función del volumen de carga manejada en los puertos y transportada por nuevos tipos de buques de carga, tales como los buques contenedorizados.

Ese sistema se basaba en acuerdos entre las citadas entidades privadas, que no estaban sujetos a ningún tipo de regulación o intervención estatal.

./.

4. "Consejo de Importación de Cereales"

El Gobierno del Japón no tiene conocimiento de organización alguna denominada "Consejo de Importación de Cereales". Existe, sin embargo, una organización llamada "Asociación de Importaciones de Cereales", que es una entidad puramente privada e integrada por empresas comerciales que importan productos alimenticios en Japón.

5. Acuerdos bilaterales

Japón tiene cerca de 40 acuerdos bilaterales en que figuran cláusulas relativas al transporte marítimo, como por ejemplo los tratados de amistad, comercio y navegación con los Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, Alemania y otros análogos. En la mayoría de esos tratados se establece la libre entrada de buques de carga de una de las partes en todos los puertos de la otra abiertos al comercio y navegación internacional. En los referidos tratados se concede también trato n.m.f. y/o trato nacional a los referidos buques, por lo que respecta a derechos de transporte de carga desde los puertos de la otra parte o con destino a ellos. En ninguno de los tratados en cuestión figuran disposiciones relativas a participación en la carga o acuerdos de conferencias marítimas.

6. Conferencias abiertas

Las conferencias abiertas, especialmente entre el Japón y los Estados Unidos, representan aproximadamente el 10 por ciento de la totalidad de conferencias marítimas de las que forma parte el Japón.

7. Acuerdos de fidelidad

El 50 por ciento aproximadamente de las conferencias marítimas de que forma parte Japón entrañan acuerdos de fidelidad.