

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

S/NGMTS/W/2/Add.4

24 de enero de 1995

(95-0126)

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

Original: inglés

COMUNICACIÓN DE AUSTRALIA

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 Australia.

I. Estructura del mercado

Buques

1. Para mayor claridad, hemos dividido el total de la flota de propiedad nacional en dos categorías: buques de navegación de altura y buques de navegación de cabotaje.

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional
Flota de navegación de altura y de navegación de cabotaje (más de 2.000 TPM)

Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	9		983.656	
Buques para el transporte de gas licuado	5		219.759	
Buques para el transporte de productos del petróleo	7		231.877	
Buques para el transporte de sustancias químicas	1		9.939	
Cargueros mixtos				
Mineraleros/graneleros	29		1.708.832	
Buques de carga general	4	2	12.468	8.855
Portacontenedores	8		206.510	
Buques frigoríficos				
Buques de carga especial	3	1	39.850	23.365
Buques Ro-Ro	4	2	35.586	9.400
Transbordadores y transbordadores de pasajeros	1		4.110	
Otros buques				
Total buques	71	5	3.452.587	41.620

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional
Flota de navegación de altura (más de 2.000 TPM)^{a)}

Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	6 (3)		693.122	
Buques para el transporte de gas licuado	3		200.273	
Buques para el transporte de sustancias químicas				
Cargueros mixtos				
Mineraleros/graneleros	7 (7)		953.418	
Buques de carga general	1	2	3.454	8.855
Portacontenedores	8		206.510	
Buques frigoríficos				
Buques de carga especial		1 (1)		23.365
Buques Ro-Ro				
Transbordadores y transbordadores de pasajeros				
Otros buques				
Total buques	25	3	2.056.777	32.220

a) Las cifras entre paréntesis se refieren al número de buques que ocasionalmente realizan viajes de cabotaje.

Estructura de la flota de propiedad o explotación nacional
Flota de navegación de cabotaje (más de 2.000 TPM)^{a)}

Tipos de buques	Número de buques		Toneladas de peso muerto	
	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Pabellón nacional	Pabellón extranjero
Petroleros	3 (3)	-	290.534	
Buques para el transporte de gas licuado	2 (1)	-	19.486	
Buques para el transporte de productos del petróleo	7 (1)	-	231.877	
Buques para el transporte de sustancias químicas	1	-	9.939	
Cargueros mixtos	-	-		
Mineraleros/graneleros	22 (3)	-	755.414	
Buques de carga general	3	-	9.014	
Portacontenedores	-	-		
Buques frigoríficos	-	-		
Buques de carga especial	3	-	39.850	
Buques Ro-Ro	4	2	35.586	9.400
Transbordadores y transbordadores de pasajeros	1	-	4.110	
Otros buques	-	-		
Total buques	46	2	1.395.810	9.400

a) Las cifras entre paréntesis se refieren al número de buques que ocasionalmente realizan viajes de cabotaje.

Comercio

2. Comercio internacional de mercancías de Australia en 1992/93

Comercio de mercancías	Volumen (toneladas)	Valor
- Por mar	365,7 millones	92.000 millones de dólares 76 por ciento
- Por aire	n/d*	29.000 millones de dólares 24 por ciento
Total del comercio de mercancías	n/d	121.000 millones de dólares

* No se dispone de los datos correspondientes al volumen del comercio de mercancías por aire.

3. El total de las exportaciones internacionales de Australia transportadas por mar ascendió a 327 millones de toneladas en 1992-93, por un valor de 49.000 millones de dólares australianos, lo que supuso el 80 por ciento aproximadamente (en valor) de las exportaciones totales de mercancías, en ese período cifradas en 61.000 millones de dólares australianos.

En lo que respecta a las importaciones, el volumen del comercio realizado por mar fue de 38,7 millones de toneladas en 1992-93, valorado en 43.000 millones de dólares australianos, lo que representa un 72 por ciento aproximadamente de las importaciones totales de mercancías, con un valor de casi 60.000 millones de dólares australianos en 1992-93.

4. La participación de los buques de pabellón australiano en el total del tráfico marítimo en 1992-93 fue como sigue:

	Volumen		Valor	
	Millones de toneladas	Porcentaje del total	Millones de dólares	Porcentaje del total
Exportaciones	8,4	2,6	3.188	6,5
- en buques de línea regular	0,6		1.093	
- en graneleros	7,8		2.095	
Importaciones	3,2	8,3	3.705	8,6
- en buques de línea regular	0,4		1.456	
- en graneleros	2,8		2.249	
Total tráfico marítimo	11,6	3,2	6.893	7,4
- en buques de línea regular	1,0		2.549	
- en graneleros	10,6		4.344	

5. A los efectos de esta pregunta, se entiende por tráfico interior el transporte de cabotaje. Sobre esta base, el porcentaje estimado del tráfico entre terceros países en comparación con el transporte total de cabotaje es del 2,2 por ciento.

Organización del transporte de mercancías

6. El valor del tráfico internacional total, por tipo de buque, fue en 1992-93 el siguiente:

	Exportaciones		Importaciones	
	Millones de dólares australianos	Porcentaje del total	Millones de dólares australianos	Porcentaje del total
Buques de línea regular	15.370	31,4	23.204	53,9
Graneleros				
- de carga seca	25.152	51,3	9.658	22,4
- de carga líquida	3.276	6,7	3.963	9,2
- de otra carga	5.202	10,6	6.244	14,5
Total	49.000		43.069	

Nota: En "otra carga" están incluidos los productos transportados por buques para el transporte de gas y buques ro-ro y algunos materiales secos/líquidos.

7. Tráfico marítimo internacional en buques de línea regular de Australia:

	Volumen		Valor	
	Millones de toneladas	Porcentaje del total	Millones de dólares	Porcentaje del total
Exportaciones				
- en buques afiliados a conferencias	5,3	55	10.300	67
- en buques no afiliados a conferencias	4,4	45	5.070	33
Importaciones				
- en buques afiliados a conferencias	3,7	59	15.779	68
- en buques no afiliados a conferencias	2,5	41	7.426	32
Total del comercio en buques de línea regular				
- en buques afiliados a conferencias	9,0	57	26.079	68
- en buques no afiliados a conferencias	6,9	43	12.496	32

8. Ninguno.

9. Ninguno.

10. Se estima que el porcentaje (por volumen) del total del transporte de mercancías en líneas regulares que está contenedorizado puede oscilar en torno al 75-80 por ciento. Las estimaciones del porcentaje de las mercancías contenedorizadas transportadas en líneas regulares únicamente en buques portacontenedores de tipo completamente celular en 1992-93 son: (las cifras están sujetas a revisión).

	Volumen		Valor	
	Millones de toneladas	Porcentaje del total	Millones de dólares australianos	Porcentaje del total
Exportaciones				
- contenedorizadas	5,4	55,6	12.126	78,9
- total	9,7		15.370	
Importaciones				
- contenedorizadas	3,7	59,7	18.774	80,9
- total	6,2		23.204	
Total del tráfico marítimo en buques de línea regular				
- contenedorizado	9,1	57,2	30.915	80,1
- total	15,9		38.574	

11. La proporción del tráfico de mercancías transportadas en buques de línea regular y en régimen de transporte multimodal varía según la ruta y el tipo de la carga. No se dispone de cálculos sobre la amplitud de las mercancías transportadas en régimen de transporte multimodal. Sin embargo, no se cree que la cantidad sea muy importante.

Servicios portuarios y auxiliares

12. El total del tráfico portuario anual del comercio internacional de mercancías efectuado a través de los 29 principales puertos de carga a granel y de carga general se cifra en unas 20.000 escalas por año. El 60 por ciento de las mercancías internacionales pasa por los puertos de carga a granel de Dampier, Port Headland, Port Walcott, Newcastle, Port Kembla, Hay Point y Gladstone.

El 90 por ciento de las mercancías internacionales del país fue manipulado por 21 puertos. El total del tráfico internacional por esos 21 puertos es de unos 15.400 escalas por año. De los buques que hacen escala 5.400 aproximadamente son graneleros de un arqueo superior a 30.000 TPM. La mayoría de los buques restantes son portacontenedores, de los cuales 3.000 son portacontenedores completamente celulares.

13. No se tienen detalles del grado de presencia en el mercado de abastecedores extranjeros en los servicios auxiliares indicados. Ahora bien, en todos esos servicios pueden participar los abastecedores extranjeros (véanse las preguntas 9/10, Estructura normativa).

14. Hay empresas de esa naturaleza.

II. Estructura normativa

Aspectos generales

1. Medidas sectoriales

Australia enfoca el transporte marítimo de conformidad con los principios de la OCDE de fomentar la libre circulación del transporte marítimo en un régimen de competencia leal y se ha fijado como objetivo garantizar que los usuarios australianos tengan acceso a la mayor gama posible de servicios de transporte marítimo seguros, eficaces y competitivos.

Australia no restringe la entrada de empresas navieras extranjeras en sus rutas internacionales, a condición de que sus buques cumplan los requisitos de seguridad australianos, que, a su vez, se basan en convenios internacionales, ni impone a los exportadores restricción alguna en la elección de la línea de transporte marítimo. Existen reglamentos que rigen la conducta de las rutas de exportación en buques de línea regular, pero su objetivo es garantizar que los exportadores australianos tengan acceso permanente a servicios adecuados de transporte marítimo a tarifas de flete competitivas en el plano internacional. Esos reglamentos no son discriminatorios (véase la pregunta 3).

Todos los buques que transporten mercancías o pasajeros por las rutas costeras interestatales de Australia deben estar en posesión de una licencia. Para obtener la licencia, las empresas navieras deben ajustarse a las condiciones salariales que aplica Australia a la tripulación de los buques, y no percibir subvenciones de gobiernos extranjeros.

A nivel federal, administran esos reglamentos el Ministerio de Transporte y el Servicio de Seguridad Marítima de Australia (AMSA). El Ministerio tiene a su cargo sobre todo la política de transporte marítimo, las cuestiones de transporte marítimo costero (incluido el de cabotaje) y la reglamentación del transporte marítimo de mercancías en buques de línea regular internacionales, mientras que el AMSA tiene asignadas por sus normas constitutivas una serie de funciones en relación con la seguridad en el mar y la contaminación por hidrocarburos.

Las actividades de los servicios portuarios y de los puertos de Australia dependen sobre todo de los gobiernos estatales y territoriales. En Australia hay varios puertos para el transporte a granel de propiedad privada y explotados por particulares.

Medidas horizontales

El Ministerio de Hacienda se encarga de la administración de la política de inversiones extranjeras del Gobierno, con la asistencia de la Junta de Examen de las Inversiones Extranjeras (FIRB).

La política de inversiones extranjeras del Gobierno se aplica a todos los sectores y tiene por objeto alentar las inversiones directas extranjeras compatibles con las necesidades de la comunidad australiana, como la expansión de las inversiones privadas, el desarrollo de industrias competitivas en el plano internacional y orientadas a la exportación y la creación de empleo.

En la mayoría de los sectores de la producción (incluido el de los servicios de transporte marítimo), las adquisiciones de empresas existentes que impliquen una transacción de pequeño valor (menos de 5 millones de dólares australianos) y el establecimiento de nuevas empresas (por un valor de menos de 10 millones de dólares australianos) no están sujetos a notificación.

Los tipos de propuestas de inversión de titulares de intereses extranjeros en Australia que deben ser notificados al Gobierno son los que se resumen a continuación:

- la adquisición de una participación considerable en empresas australianas ya existentes con un activo total superior a 5 millones de dólares australianos;
- los planes para establecer nuevas empresas que entrañen una inversión total de más de 10 millones de dólares australianos;
- las inversiones directas de gobiernos extranjeros o sus organismos, sea cual sea su volumen;

- las adquisiciones de bienes inmobiliarios comerciales no residenciales valorados en más de 5 millones de dólares;
- las adquisiciones de bienes inmobiliarios con fines de urbanización, sea cual sea su volumen;
- las adquisiciones de sociedades extranjeras cuyas filiales o activos australianos se cifren en más de 20 millones de dólares australianos o representen más del 50 por ciento de los activos globales de la sociedad que se pretende absorber; y
- las propuestas acerca de las cuales exista duda en cuanto a si deben ser notificadas.

Se entiende, en síntesis, por titular de intereses extranjeros:

- una persona física que no resida normalmente en Australia.
 - Se entenderá que una persona física ciudadana de un país extranjero no reside normalmente en Australia a menos que a) esa persona haya permanecido en Australia durante 200 días en el curso de los 12 meses anteriores y b) no exista limitación legal alguna para que esa persona permanezca en Australia indefinidamente;
- cualquier empresa, negocio o consorcio en el que exista una participación extranjera considerable, a saber, en la que un solo extranjero (y sus socios) tenga el 15 por ciento o más de la propiedad o en que varios extranjeros (y sus socios) tengan en conjunto el 40 por ciento o más de la propiedad.

El Gobierno registra, sin poner normalmente objeciones a las mismas, las propuestas que sobrepasan los umbrales de notificación siempre que los activos totales/inversiones totales correspondientes queden por debajo de 50 millones de dólares australianos. El Gobierno examina las propuestas de adquisición de sociedades existentes (que tengan activos por un total superior a 50 millones de dólares) o de establecimiento de nuevas sociedades (con una inversión total superior a 50 millones de dólares) y no pone objeciones a esas propuestas a menos que sean contrarias al interés nacional. Las absorciones por extranjeros no suscitan por lo general cuestiones de interés nacional.

Las medidas relativas al movimiento de personas físicas se indican en las respuestas a la pregunta 8.

2. No existen leyes específicas (a excepción de prescripciones relativas a la seguridad) que regulen las operaciones de transporte marítimo a granel de Australia.

3. La Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales de 1974 (la legislación antimonopolio de Australia) regula los servicios internacionales de transporte marítimo de carga en buques de línea regular de Australia. La Parte X otorga a las conferencias marítimas exenciones limitadas de las disposiciones de esa Ley relativas a la competencia, a condición de que cumplan ciertas condiciones.

Para obtener esas exenciones, las conferencias de tráfico de exportación deben inscribir los acuerdos en un registro público, y negociar niveles mínimos de servicio y otras condiciones de transporte con el organismo más importante de los cargadores, la Asociación de los Principales Cargadores de Australia. Las conferencias de tráfico de importación quedan eximidas automáticamente de las disposiciones de la Ley de Prácticas Comerciales, y no se les exige que se ajusten a las condiciones aplicables a las conferencias de exportación.

4. No existe ningún enfoque normativo global o especial de aplicación al transporte multimodal. No se aplican a los operadores de transporte multimodal restricciones que puedan impedir el acceso a los diversos tipos de actividades de transporte o su utilización, en condiciones razonables y no discriminatorias.

5. En Australia, la facultad de legislar en lo que respecta a la construcción, desarrollo y explotación de los puertos incumbe sobre todo a los parlamentos de los Estados y del Territorio Septentrional. La mayoría de los puertos están bajo el control de organismos legales de los gobiernos estatales o de empresas de contratación estatal. El Gobierno federal se encarga de proporcionar y mantener una serie de servicios portuarios relativamente poco importantes en territorios exteriores sometidos directamente a su administración.

Existe un número reducido de puertos bajo control privado, por lo general puertos remotos para usuarios privados, dedicados a manipular determinadas mercancías a granel, creados y explotados con arreglo a la legislación de su Estado.

Los servicios portuarios auxiliares de Australia pueden estar sujetos a la vez a la legislación del Commonwealth y del Estado. Hasta finales del decenio de 1980, la mayoría de los servicios auxiliares como los de estiba y desestiba, operaciones de remolque y practicaje estaban a cargo de las direcciones de los puertos del gobierno del Estado, o bien de otras partes, cuando la dirección del puerto arrendaba esos servicios o concedía una licencia al efecto a esos operadores.

En los últimos cuatro o cinco años, muchas direcciones de puertos han venido abandonando la prestación de esos servicios auxiliares. Las licencias para la prestación por particulares de servicios de remolques y practicaje y otros servicios auxiliares se suelen otorgar ahora a particulares sin restricción, siempre que esos particulares garanticen un nivel de servicios satisfactorio y se ajusten a las normas legales de los Estados y del Commonwealth aplicables a esas actividades. Cuando se expiden licencias exclusivas, se suele hacer mediante licitación pública.

6. Entendemos que "el transporte marítimo internacional" abarca el transporte de pasajeros o de mercancías por buque de un país a otro, es decir, todas las operaciones internacionales de transporte marítimo excluidas las de cabotaje.

En el ámbito más restringido del transporte en buques de línea regular, el "servicio de transporte marítimo internacional de mercancías en buques de línea regular" se define en la Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales (véase 3 *supra*) como un servicio de transporte marítimo de mercancías en buques de línea regular para el transporte de mercancías por mar de un lugar de Australia a un lugar situado fuera de Australia o de un lugar situado fuera de Australia a un lugar de Australia.

7. No existe definición de "empresa naviera nacional" en la legislación australiana. Sin embargo, a efectos de esta pregunta, interpretamos que con esta expresión se designa a una empresa de transporte marítimo que explota buques que pueden ser matriculados en Australia (véase la pregunta 11).

Acceso a los mercados

8.a) La única limitación al acceso de los extranjeros al mercado nacional de transporte marítimo por lo que respecta a los servicios portuarios o auxiliares consiste en la necesidad de obtener contratos de arrendamiento y licencias de las autoridades con potestad normativa, y la obligación de cumplir las disposiciones que también son de aplicación a los nacionales australianos.

8.b) Ninguna.

- 8.c) No procede.
- 8.d) i) Limitaciones en forma de medidas horizontales.
- 8.e) ii) Limitaciones en forma de medidas horizontales.

Existen requisitos en materia de inmigración que pueden repercutir en la capacidad de utilizar mano de obra extranjera en el transporte marítimo bajo pabellón nacional, o en el trabajo en la zona costera.

En lo que respecta a los requisitos de inmigración, Australia sujeta a contingentes cuantitativos el movimiento temporal de personas físicas en calidad de proveedores de servicios. Existen, sin embargo, medidas relativas a la entrada y permanencia temporal de personas físicas de las categorías siguientes: ejecutivos, ejecutivos independientes, vendedores de servicios y especialistas. Esas medidas figuran en la oferta condicional revisada de Australia.

Australia utiliza la expresión "personal de empresa" que comprende a los ejecutivos, profesionales, técnicos y otros empleados considerados necesarios para el funcionamiento de la empresa (con inclusión de los traslados de personal dentro de la empresa con fines de desarrollo de la misma).

9. No. Sin embargo, en la Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales figura el requisito de que todo transportista marítimo que proporcione servicios de transporte marítimo internacional de carga en buques de línea regular, deberá estar representado en todo momento, a efectos de dicha Ley, por una persona que:

- a) sea un particular residente en Australia;
- b) haya sido designada por los agentes del transportista marítimo en su calidad de agentes de dicho transportista; y
- c) figure en el registro de agentes de transportistas marítimos como agente del transportista marítimo.

10. No. Con sujeción a las medidas horizontales indicadas en la respuesta a la pregunta 1, una empresa bajo dominio y control extranjero puede adquirir hasta el 100 por ciento de una empresa del sector de los servicios de transporte marítimo de Australia. Sin embargo, en el caso concreto de la Línea Nacional Australiana, el Gobierno australiano está reestructurando la empresa con miras a su posible venta. El Gobierno examinará la cuestión de la participación extranjera en el capital social como parte del posible proceso de venta.

11. Todo buque de propiedad australiana de una eslora de arqueo superior a 24 metros debe ser registrado en virtud de la Ley de Registro Naval de 1981. Por "buque de propiedad australiana" se entiende un buque cuya propiedad pertenezca en su mayor parte a nacionales australianos (un ciudadano australiano, una sociedad constituida con arreglo o con sujeción a la Ley del Commonwealth o del territorio de un Estado; o el Commonwealth de un Estado o un territorio). De conformidad con la Ley puede solicitarse el registro de los buques explotados en régimen de fletamento con cesión a un operador radicado en Australia para enarbolar pabellón australiano.

- 11.a) No.
- 11.b) No.
- 11.c) No.

Trato nacional

12. No existen medidas específicas que establezcan discriminaciones en favor de los servicios nacionales de transporte marítimo; sin embargo, el trato a efectos fiscales puede diferir. Por ejemplo, el Gobierno está estudiando la posibilidad de eximir del impuesto sobre la renta a la gente de mar que trabaje en buques australianos dedicados al transporte internacional.

Acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas

13. En los principales puertos de las capitales, y en los grandes puertos regionales, suelen prestarse todos los servicios que figuran en la lista. En los puertos en que no existe normalmente toda la gama de servicios (por ejemplo, en que no hay servicios de abastecimiento de combustible ni de practica), la dirección del puerto está por regla general en condiciones de proporcionar esos servicios si se le avisa con tiempo suficiente.

En algunos puertos sólo se pueden realizar pequeñas reparaciones, y hay una serie de puertos regionales que no disponen de servicios de remolque.

14. Algunos de los servicios que figuran en la pregunta 13 han de utilizarse obligatoriamente.

El servicio de practica ha de utilizarse obligatoriamente para entrar en gran número de puertos australianos. Sin embargo, en algunos puertos se exime de esa obligación a los buques que no alcanzan determinadas esloras, arqueos o calados, mientras que en otros se exime a los buques cuyos capitanes están en posesión del certificado de exención de practica válido para ese puerto.

El servicio de remolque es obligatorio en un reducido número de puertos. En todos esos casos, la dirección de cada puerto establece los requisitos en función de las condiciones locales.

Todos los buques que se encuentren en "puertos declarados" según la Ley de Cuarentena de 1908 están obligados en virtud del Reglamento de Cuarentena 33 C) a preparar para la recogida por agentes autorizados, todos los desperdicios de origen animal, desechos orgánicos, basuras de las cocinas y desperdicios sujetos a cuarentena existentes en el buque.

15. Cuando en un puerto se suministra uno de los servicios incluidos en la lista, ese servicio se presta sobre una base que no establece discriminación por motivos de nacionalidad.

16. No existen medidas de ese tipo.

17. No existen medidas de ese tipo.

18. No existen medidas de ese tipo.

19. No.

Trato de la nación más favorecida

20. No.

21. No procede.

22. No.

23. No.

24. No existen medidas que concedan a algunos países un trato preferencial con respecto a otros en lo concerniente al acceso a las instalaciones portuarias y a la utilización de las mismas.

25. No.

26. No.

Contratación pública

27. Se entiende por cargas no comerciales las cargas contratadas por el Gobierno para su propio uso o el de sus órganos, y no para la reventa o para ofrecerlas comercialmente al público. Se pueden citar como ejemplo las mercancías de socorro/ayuda y el equipo de defensa. Por lo general, no existen restricciones al acceso de cargas no comerciales, aunque puede haber casos en los que haya que imponer restricciones.

28. No.

Legislación sobre competencia

29. La Ley de Prácticas Comerciales de 1974 (la Ley) promueve la competencia en la producción australiana. En virtud de sus disposiciones, se prohíben algunos comportamientos restrictivos de la competencia, como la colusión, la fijación de precios por los competidores, los acuerdos de exclusividad que restringen la competencia y la utilización indebida de la influencia en el mercado. En la Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales se prevé un régimen especial de competencia para las conferencias marítimas y para los órganos marítimos designados basados en la concesión de exenciones limitadas en relación con una serie de prácticas comerciales restrictivas que figuran en dicha Ley. El propósito de esas exenciones es garantizar a los exportadores australianos un acceso permanente a servicios de transporte marítimo de exportación de la frecuencia y fiabilidad adecuadas a fletes competitivos en el mercado internacional.

Se concede a las conferencias de importación exenciones proporcionales de las medidas de la Ley de Prácticas Comerciales, sin las contrapartidas que se exigen a las conferencias de exportación.

- a) Los acuerdos contrarios a la competencia en virtud de los cuales pueden funcionar legalmente las conferencias marítimas de exportación se eximen caso por caso mediante el registro de esos acuerdos en virtud de la Parte X de dicha Ley. Entre éstos pueden figurar acuerdos de conferencia y otros tipos de acuerdos restrictivos (consorcios, acuerdos de distribución de las cargas y acuerdos de discusión). Las conferencias de importación están amparadas por una exención global que les dispensa de la obligación de registrar los distintos acuerdos.
- b) Las exenciones de la Parte X únicamente abarcan el componente del transporte marítimo de los servicios de transporte en buques de línea regular. Sin embargo, se permiten los acuerdos negociados por las conferencias con los cargadores para la prestación de servicios de transporte directo mediante la utilización de diversos medios de transporte con un flete fijo puerta a puerta.
- c) La Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales prohíbe a las empresas que tengan una influencia considerable en el mercado utilizarla para poner trabas a la competencia o a un competidor. Cuando una conferencia tenga una influencia considerable sobre el mercado, se estimará que sus miembros también tienen esa influencia. Esa regla es aplicable a los servicios de transporte marítimo de exportación e importación en

buques de línea regular que proporcionan los transportistas, independientemente de que estén o no afiliados a conferencias marítimas.

Los transportistas no deben establecer discriminaciones entre los cargadores que soliciten servicios de transporte marítimo de exportación similares en una ruta particular, en la medida en que esas discriminaciones reduzcan la competencia en el mercado. A los transportistas marítimos no afiliados a conferencias que se estime que tienen una influencia considerable en el mercado se les puede exigir además que negocien con los cargadores acuerdos relativos al servicio y los fletes.

- d) En Australia, la Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales designa a los organismos de los cargadores que reúnan ciertas condiciones, a saber, si son organizaciones orientadas al comercio establecidas y financiadas por y para sus miembros pero no reguladas como tales. En virtud de la Parte X, los exportadores y productores de exportaciones que pertenecen a los organismos de los cargadores designados están facultados para actuar conjuntamente en las negociaciones con las líneas afiliadas a conferencias y no afiliadas a conferencias. El marco de negociación se limita exclusivamente a los cargadores de mercancías destinadas a la exportación.

Conferencias marítimas

30. En Australia, las conferencias marítimas funcionan según un sistema cerrado de aplicación. Aunque no existen disposiciones oficiales que regulen la admisión de nuevos miembros, normalmente ésta ha de ser negociada con los miembros y aprobada por ellos.

En lo que respecta a la baja, la Parte X exige específicamente que un acuerdo permita expresamente a toda parte en el acuerdo darse de baja, previo aviso razonable, sin que sea objeto de ninguna sanción.

31. Aunque no es obligatorio notificar los acuerdos de conferencia, es necesario que éstos se inscriban en el Registro de Transporte Marítimo en Buques de Línea Regular para obtener las exenciones que permite la Parte X de la Ley de Prácticas Comerciales (TPA). Para la aceptación del registro definitivo el Registrador debe cerciorarse de que el acuerdo se ajusta a las disposiciones de la Parte X, y de que las partes han entablado negociaciones respecto de los niveles mínimos de servicio. Estas disposiciones son muy detalladas y dejan escaso margen de discrecionalidad al Registrador.

Además la legislación permite a los cargadores el acceso a la Comisión de Prácticas Comerciales, que es el órgano investigador encargado de garantizar el cumplimiento de la política del Gobierno, en materia de competencia, investigar las reclamaciones e informar al Ministro del ramo.

Cuando se llegue a la conclusión de que una conferencia no ha cumplido las obligaciones que le impone la Ley, el Ministro puede cancelar, en circunstancias excepcionales, el registro de un acuerdo o de una determinada disposición (o desarrollo particular) de un acuerdo. Normalmente esa medida no se adoptará hasta que la Comisión haya informado acerca de las circunstancias del caso y el Ministro haya celebrado consultas con las partes interesadas. Además, las disposiciones de la Parte X facultan al Ministro para aceptar en cualquier momento un compromiso de las partes en un acuerdo de conferencia registrado en relación con las cuestiones que hayan sido objeto de investigación.

La eliminación del registro no impide a una conferencia seguir funcionando, pero al suprimirse las exenciones concedidas en virtud de la Parte X, sus actividades y operaciones quedan plenamente sujetas a las disposiciones generales en materia de competencia de la Ley de Prácticas Comerciales.

32. No hay obligación de registrar ni de notificar las tarifas de fletes en virtud de la Parte X.

33. No.

34.a) Los acuerdos de fidelidad no deben entrañar obligaciones para una tercera línea. Sin embargo, la Parte X exime expresamente tanto a las partes en un acuerdo de fidelidad como a sus actividades de las disposiciones de la Ley relativas a los acuerdos contrarios a la competencia y a la contratación exclusiva, siempre que esas actividades sean conformes a un acuerdo que esté registrado y se limiten a los servicios de transporte marítimo de líneas regulares de exportación.

34.b) Los acuerdos de tráfico de exportación de Australia entre conferencias y otros transportistas (acuerdos y acuerdos de discusión) están sujetos a los mismos mecanismos de registro, negociación y examen que los acuerdos colectivos de las conferencias.

34.c) Aparte de la inclusión de niveles de servicio mínimo en los acuerdos de conferencia registrados, no se exige la notificación de los términos y condiciones de los "contratos de servicios" negociados entre las conferencias y los cargadores, incluidos los fletes y los compromisos de carga, cuyo carácter confidencial puede ser mantenido por las partes interesadas.

35. En virtud de la Parte X se autoriza a los cargadores a actuar conjuntamente en las negociaciones con conferencias, sobre todo mediante el organismo más importante de los cargadores, la Asociación de los Principales Cargadores de Australia (APSA) así como mediante una serie de organismos de los cargadores de menor importancia con intereses específicos.

36. La Parte X exige que las conferencias negocien con el principal organismo de los cargadores con el fin de celebrar acuerdos de transporte marítimo cuando se les pida razonablemente que lo hagan, y de facilitar cualquier información que sea necesaria razonablemente para la negociación.

En este contexto, los acuerdos de transporte marítimo negociables se refieren a los términos y condiciones aplicables a los servicios de exportación en buques de línea regular, entre los que se incluyen tarifas de fletes, frecuencia de salidas y puertos de atraque, pero pueden existir algunas condiciones más. No existe el requisito formal de que las partes lleguen a un acuerdo como resultado de esas negociaciones, y las conferencias pueden imponer términos y condiciones tras el proceso de negociación. Sin embargo, las diferencias que surgen entre los cargadores y los transportistas acerca de los acuerdos de transporte marítimo negociables se suelen resolver comercialmente mediante un acuerdo.

En la mayoría de los casos, el Gobierno no participa directamente en el proceso de negociación, lo que no es óbice para que, en caso necesario, pueda solicitarse que un funcionario competente del Ministerio de Transportes asista a determinadas negociaciones entre las partes y las asesore en cuestiones relativas a los requisitos y a la aplicación de la Parte X. El funcionario designado no tiene facultades ejecutivas ni puede obligar a las partes a concluir las negociaciones.

Cuando surge una diferencia, los cargadores tienen la opción de presentar una reclamación oficial de conformidad con la Parte X, que puede ser remitida a la Comisión de Prácticas Comerciales para ulterior investigación e informe. El resultado de una investigación puede dar lugar a que el Ministro del ramo trate de obtener compromisos específicos de la Conferencia o de las líneas de transporte marítimo que habrán de abordar el problema, o, en circunstancias extremas, a que los acuerdos se supriman del registro.

Las decisiones que ha adoptado recientemente el Gobierno de Australia fortalecerán en el futuro la gama de sanciones por incumplimiento de una obligación por una parte en un acuerdo registrado y, además, proporcionarán la posibilidad de obtener una indemnización a los cargadores que hayan sufrido pérdidas como consecuencia directa de ciertas infracciones de la Parte X.