

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

S/CSS/W/111
1º de octubre de 2001

(01-4723)

Consejo del Comercio de Servicios
Serie de reuniones extraordinarias

Original: inglés

COMUNICACIÓN DE AUSTRALIA

Propuesta de negociación sobre los servicios de transporte marítimo

Se ha recibido de la delegación de Australia la siguiente comunicación, con el ruego de que se distribuya a los miembros del Consejo del Comercio de Servicios.

I. IMPORTACIÓN DE LA LIBERALIZACIÓN DEL COMERCIO EN ESTE SECTOR

1. El transporte marítimo desempeña una función decisiva en la economía mundial: se estima que el 80 por ciento del comercio mundial se realiza por vía marítima. Australia considera que un sector del transporte marítimo eficiente, seguro y competitivo beneficiará a todos los Miembros de la OMC. Como importante elemento que facilita el comercio mundial, el subsector de los servicios de transporte marítimo debe ser prioritario en esta ronda de negociaciones sobre los servicios.

2. El acceso a un conjunto de servicios de transporte marítimo internacional de suficiente volumen, calidad y precios competitivos resulta vital para Australia, que se encuentra alejada de la mayoría de sus principales interlocutores comerciales y depende del transporte marítimo internacional para la gran mayoría de su comercio (un 99 por ciento en peso). El objetivo de la política de Australia es un sector de transporte marítimo internacionalmente competitivo que observe normas internacionales de seguridad y protección del medio ambiente.

3. En esta ronda de negociaciones sobre los servicios, el subsector de los servicios de transporte marítimo tiene algunas ventajas iniciales en comparación con otros sectores. Después de la Ronda Uruguay, los servicios marítimos fueron objeto de amplias negociaciones en el Grupo de Negociación sobre los Servicios de Transporte Marítimo, dependiente del Consejo del Comercio de Servicios. Aunque las negociaciones no se completaron, han permitido sentar bases sólidas para la labor futura. Los logros y las experiencias del Grupo de Negociación no deben perderse.

II. ALCANCE Y MODALIDADES DE LA NEGOCIACIÓN

4. Australia apoya la continuación de las negociaciones sobre los servicios de transporte marítimo dentro de la actual ronda de negociaciones sobre los servicios dispuestas por los mandatos. Las negociaciones deberían iniciarse con la reapertura de las ofertas anteriores, conforme a lo establecido por el Consejo del Comercio de Servicios en su decisión de 28 de junio de 1996. Los nuevos participantes podrán incorporarse en las negociaciones presentando sus ofertas, ya sea al abrirse las negociaciones o más adelante.

5. Las negociaciones deberían reabrirse sobre la base del modelo de tres pilares elaborado por el Grupo de Negociación, que comprendía los servicios de transporte marítimo, los servicios auxiliares del transporte marítimo y los servicios portuarios. El transporte multimodal relacionado con el sector

marítimo debería añadirse a las negociaciones como cuarto pilar. A este respecto, el transporte multimodal puede definirse en los siguientes términos:

"El transporte de mercancías por dos modos de transporte diferentes, por lo menos, realizado por el operador de transporte multimodal sobre la base de un único contrato 'completo' de transporte multimodal, desde un punto de embarque situado en un país hasta un punto de entrega situado en otro país."

6. Durante el curso de las negociaciones se requerirá un examen más completo del alcance de este pilar.

7. Teniendo en cuenta las dificultades con que tropezó en el pasado el modelo de tres pilares, podría complementárselo con otros métodos de negociación adecuada. Entre las posibilidades existentes podría figurar un enfoque basado en la negociación por grupos en el subsector de los servicios de transporte marítimo, que comprendería un grupo de los servicios relacionados con el transporte marítimo de mayor importancia económica.

III. CUESTIONES QUE CORRESPONDE ABORDAR EN LAS NEGOCIACIONES

8. En la economía de muchos países Miembros subsisten todavía importantes obstáculos al comercio y las inversiones en el subsector de los servicios de transporte marítimo. En consecuencia, las negociaciones deberían procurar el logro gradual de mayores niveles de liberalización del subsector eliminando los obstáculos al acceso a los mercados.

9. Durante las negociaciones Australia desearía que se trataran los siguientes aspectos importantes de las restricciones al acceso a los mercados:

A. RESTRICCIONES A LA PRESENCIA COMERCIAL

- Restricciones a la entrada de capitales extranjeros.
- Prescripciones sobre participación de capital nacional.
- Prescripciones para las empresas conjuntas.
- Otras restricciones legislativas y reglamentarias a la presencia comercial en el sector del transporte marítimo.

B. RESTRICCIONES AL ACCESO A LOS SERVICIOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES

- Restricciones referentes a la adjudicación de cargas en determinadas rutas según acuerdos bilaterales, plurilaterales y multilaterales (disposiciones de participación en la carga).
- Trato preferencial a los proveedores de servicios de transporte marítimo de determinados países sobre la base de acuerdos internacionales o por otros motivos.
- Restricciones sobre el transporte de cargas oficiales a favor de los buques de pabellón nacional. (Esto no incluye las cargas relacionadas con la defensa y otras relacionadas con la seguridad nacional.).
- Regímenes discriminatorios en los impuestos y en los derechos portuarios para las empresas extranjeras y los buques de pabellón extranjero.

IV. LOS OBSTÁCULOS NO ARANCELARIOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

10. A menudo existen gravosas medidas no arancelarias y prácticas mercantiles anticompetitivas que ponen obstáculos a un comercio libre y eficiente. Tales medidas y prácticas pueden incluir, por ejemplo, normas sobre seguridad y protección del medio ambiente que carecen de fundamento razonable, procedimientos engorrosos de examen de los buques y las cargas, y procedimientos de admisión en los puertos y despacho dilatados y dificultosos.

11. La eliminación de los efectos de inhibición del comercio causados por medidas no arancelarias y prácticas mercantiles anticompetitivas en el subsector del transporte marítimo debería alcanzarse sin poner en peligro las exigencias legítimas de seguridad de los transportes, seguridad nacional y protección del medio ambiente que corresponden a esta actividad.

V. LA POLÍTICA DE COMPETENCIA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

12. La falta de una legislación adecuada sobre la competencia, o de su aplicación por los gobiernos, impide el crecimiento de la eficiencia y la reducción de los costos en el subsector de los servicios de transporte marítimo. Se propone que las cuestiones referentes a la política de competencia se discutan en la próxima ronda de negociaciones del subsector. Los entendimientos alcanzados en tales discusiones podrán incorporarse en un anexo especial del acuerdo.
