



EL EFECTO AÑO 2000 EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL

Esta edición del Boletín entrega un recuento de la Conferencia sobre el Efecto Año 2000 en los Sistemas de Transporte del Hemisferio Occidental, que se celebró en Cancún, México, en mayo de 1999. Asimismo, proporciona un nuevo análisis sobre el transporte marítimo en Sudamérica, elaborado y presentado por Uruguay en la Quinta Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, Cochabamba, Bolivia, en abril de 1999.

La Unidad de Transporte de la CEPAL participó de la Conferencia sobre el Efecto Año 2000 en los Sistemas de Transporte del Hemisferio Occidental, que se realizó en Cancún, México, entre el 13 y el 14 de mayo de 1999. La Conferencia fue organizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, de acuerdo a la Declaración adoptada por los Ministros de Transporte del Hemisferio Occidental en su última reunión, celebrada en Nueva Orleans, Estados Unidos, en diciembre de 1998.

En la Conferencia se presentaron experiencias, soluciones y planes de contingencia para hacer frente al efecto potencial del año 2000 en temas tales como equipos de transporte, sistemas de navegación y control de tránsito aéreo, así como también las posibilidades de financiamiento que instituciones internacionales ofrecen para poner en marcha planes de acción a nivel nacional.

El llamado Efecto Año 2000 (conocido por su sigla Y2K en inglés) se refiere a los errores de funcionamiento de los sistemas computacionales, derivados del uso de dos dígitos para especificar el año sin hacer referencia al siglo. Lo más probable es que el cambio de milenio no sea una situación contemplada en el diseño de muchos sistemas, por lo tanto en la mayoría de los casos, el año “00” será interpretado por los computadores como una condición de excepción (o error) derivando en acciones impredecibles por parte de los programas.

El objetivo de la Conferencia fue sensibilizar a todos los países del hemisferio sobre la importancia de adoptar las medidas necesarias para enfrentar los retos y el potencial impacto del año 2000, en los

Sistemas Regionales de Transporte. A través de interesantes y diversas exposiciones que se presentaron durante la Conferencia y el alto nivel de participación de representantes de los países de la región, se puede concluir que este primer objetivo se ha cumplido ampliamente.

Algunas recomendaciones generales son: aquellos países que hasta la fecha no han tomado medidas precautorias, aún están a tiempo de hacerlo; un proyecto de la envergadura que tiene el Y2K requiere necesariamente de cooperación y coordinación del más alto nivel, es decir, este problema debe ser afrontado a nivel nacional.

Es necesario e ineludible crear un *Plan de Acción*, puesto que las situaciones de excepción se presentarán de todas maneras y deberán ser solucionadas. Un Plan de Acción estándar, en general, debería contemplar las siguientes etapas: concientización, diagnóstico e inventario, identificación de áreas críticas y definición de prioridades, corrección/reemplazo de componentes, pruebas y validación, implantación.

Para complementar el Plan de Acción es vital diseñar un *Plan de Contingencia*, tomando en cuenta para ello a todos los estamentos de la entidad, desde los niveles decisionales hasta los niveles operativos, todos tienen un aporte que hacer a la hora de evaluar, tanto las posibilidades de falla de los diferentes equipos como las mejores alternativas para seguir funcionando.

Sitios Web donde se puede encontrar información detallada acerca del Y2K:

<http://www.inegi.gob.mx> <http://www.y2ktransport.dot.gov> <http://www.fl.com.mx>
<http://www.mitre.org/research/y2k> <http://www.boeing.com/y2k> <http://www.ucr.ac.cr/a2000/>

URUGUAY PRESENTA NUEVO ANÁLISIS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO

Estudio de las coincidencias y divergencias existentes en las legislaciones nacionales o subregionales respecto a la libertad de acceso a las cargas y a los tráficos entre los países de la región y con terceros países, presentado en la Quinta Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, Cochabamba, Bolivia, en abril de 1999.

En el marco de la IV Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, celebrada en Buenos Aires, Argentina, entre los días 26, 27 y 28 de noviembre de 1997, se dictó la Resolución No. 36, la cual en su punto 2, encomienda a la Corresponsalía de Uruguay, en su carácter de coordinadora del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo, realizar un relevamiento de todos los acuerdos y medidas que restrinjan el acceso a las cargas y a los tráficos de la región.

Sobre esa base realizaría un estudio acerca de las coincidencias y divergencias existentes en las legislaciones nacionales o subregionales respecto a la libertad de acceso a las cargas y a los tráficos entre los países de la región y con terceros países.

Relevamiento de acuerdos y medidas

A tales efectos se efectuó el relevamiento de acuerdos y medidas tomando como base de datos las respuestas que los países efectuaron al Cuestionario sobre Servicios de Transporte Marítimo preparado por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), asimismo, y a efectos de elaborar el trabajo con un criterio uniforme, se solicitó a los países que contestaran sobre determinados aspectos referidos a las medidas de restricción que pudieran surgir o provenir de sus respectivas legislaciones nacionales.

Los países que contestaron estas preguntas sobre aspectos de legislación nacional fueron Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, Uruguay y Venezuela.

Legislaciones Subregionales

Comunidad Andina

Los países que pertenecen a la Comunidad Andina de Naciones (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), y que han adherido a las Decisiones de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y, en particular, a la Decisión 314, que refiere a la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y las políticas para el desarrollo de las Marinas Mercantes de la Comunidad Andina, han establecido la libertad de acceso a las cargas transportadas que genere el comercio exterior de países de la subregión, dentro del principio de reciprocidad.

La reciprocidad está definida como la mutua concesión que países o comunidades de países se otorgan entre sí para permitir el acceso a las cargas que se movilizan entre estos países o comunidades de países, para o desde terceros países (no comprende el cabotaje de cada país miembro).

Para que exista reciprocidad, el libre acceso que ofrece un país deberá ser correspondido por el libre acceso equivalente.

Esta libertad de acceso a las cargas es total, tal como lo indican los países de la Comunidad, ya que no existen restricciones intrínsecas que afecten el acceso a su transporte, tampoco existen limitaciones ni trabas u otros aspectos análogos que constituyan un impedimento para ello, aunque no se refieran directamente al transporte.

Esta libertad total no significa absoluta, debido a que debe ceñirse a ciertos límites. Esos límites lo constituyen los actos y las conductas de otros países o grupos de países que establezcan alguna especie de restricción al libre acceso de sus cargas. Cuando ello ocurre, aparecen los actos jurídicos y conductas con que un país o grupo de países afectados reaccionan ante esa limitación.

El Acuerdo de Cartagena estatuye el principio de reciprocidad dentro de la libertad de acceso al transporte de las cargas entre los países de la Comunidad y con terceros países.

Como excepción, Ecuador limita el acceso a sus hidrocarburos y mineral de hierro a granel en cargamento completo transportados por vía marítima reservando este transporte a buques de su pabellón.

Venezuela si bien mantiene libre acceso al transporte de sus cargas, por convenio bilateral con los Estados Unidos de América tiene por excepción las cargas financiadas por el Eximbank, que deben ser transportadas en buques de pabellón estadounidense.

MERCOSUR

Con respecto a MERCOSUR, se están elaborando acuerdos que tienden a la eliminación de los acuerdos bilaterales existentes entre las partes, para sustituirlo por un régimen que establece un libre acceso a las cargas regionales entre los Estados Parte. Dado que los documentos aún no han sido consensuados y se encuentran en discusión, no es posible considerarlos en detalle en el presente estudio.

Acuerdos Bilaterales

Existen **Acuerdos Bilaterales** que reservan las cargas que se mueven en su comercio exterior recíproco en cuotas iguales para los buques operados por los armadores de los Estados Parte, por lo tanto, no hay libre acceso a armadores de otros estados, salvo que ninguno de los armadores de los Estados Partes estuviera en condiciones de realizar el transporte, ante lo cual se opera el mecanismo de liberación de carga a tercera bandera.

Estos convenios excluyen ciertos tipos de cargas como los hidrocarburos y derivados líquidos a granel y mineral de hierro a granel, a cuyo transporte tienen libre acceso los armadores de cualquier bandera. Asimismo, se excluye el cabotaje nacional y el transporte fluvial interno.

Argentina detenta convenios bilaterales que reparten las cargas del comercio bilateral regional en partes iguales con Brasil, Paraguay y además con Cuba, República Popular China y Rusia.

Brasil detenta acuerdos bilaterales con el mismo contenido en cuanto al reparto en el transporte de cargas de su comercio recíproco, con Argentina, Chile y Uruguay.

Chile, por su parte, detenta un acuerdo bilateral con Brasil.

Uruguay mantiene un convenio bilateral para el transporte de cargas marítimas recíprocas con Brasil; y **Venezuela** con los Estados Unidos.

Legislaciones Nacionales

Al respecto, en las diferentes legislaciones nacionales no se cuenta con reserva de cargas, o la misma se encuentra suspendida, salvo aquella derivada de la vigencia de los convenios bilaterales que aún se mantienen.

En principio existe libertad de acceso a las cargas que mueve el comercio exterior de los países y que se transportan por vía marítima. Esta libertad está sujeta a la aplicación del principio de reciprocidad tal cual se define anteriormente.

Coincidencias y Divergencias

Coincidencias. Los países pertenecientes a la Comunidad Andina y que han adherido al Acuerdo de Cartagena (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) convergen en la aceptación del libre acceso a sus tráficos y a las cargas que mueve su comercio exterior, en condición de reciprocidad efectiva.

Los otros países no integrantes de la Comunidad Andina, también aceptan el libre acceso a sus tráficos y a las cargas que mueve su comercio exterior, con las únicas limitaciones de no aplicación de

una efectiva reciprocidad y la emanada de los convenios bilaterales sobre transporte marítimo que aún mantienen en vigencia.

Divergencias. Las divergencias más notorias en el libre acceso a las cargas, radican en la **limitación al transporte de algún tipo de carga**. Para **Brasil**, el transporte marítimo de petróleo bruto de origen nacional, de derivados básicos del petróleo producidos en el país y sus derivados de gas natural, constituyen un monopolio nacional, de acuerdo con la Constitución Federal.

Ya se han mencionado con anterioridad, en la sección Legislaciones Subregionales, las excepciones en los casos de **Ecuador** y **Venezuela** sobre ciertos tipos de cargas y buques.

Los países que mantienen acuerdos bilaterales también estatuyen reservas de cargas del comercio bilateral entre los países involucrados.

Por su parte, otros tipos de divergencias, que si bien no se vinculan directamente con el acceso a las cargas, pueden tener una incidencia en dicho acceso, tales como, por ejemplo, las derivadas de la **limitación al número de extranjeros empleados, la integración de capital extranjero en las empresas nacionales y otras**.

Conclusiones

Aun considerando que no han finalizado las deliberaciones en uno de los sistemas subregionales de integración (MERCOSUR), puede inferirse como conclusión general, que existen coincidencias entre los países de América del Sur en cuanto a aplicar el libre acceso al transporte de sus cargas adjunto al principio de reciprocidad efectiva.

Las divergencias señaladas emergen de la aplicación de los convenios bilaterales subsistentes y de la limitación de ciertos tipos de cargas.
