

Anexo 3. Casos específicos de derecho comparado

- Identificación de normas del MERCOSUR y Comunidad Andina

La nueva institucionalidad se ha generalizado en América latina, lo que ha llevado a establecer un movimiento internacional para la adopción de normas más uniformes y de aplicación internacional, como es el caso del estudio 194 del 30/07/08 sobre la facilitación del transporte en los países miembros de la ALADI¹. Este instrumento propone una serie de alternativas de soluciones, con propuestas de normas subregionales.

Como elemento complementario del anterior, debemos señalar la decisión N^o. 15/94 del CMC² del MERCOSUR, la cual fue protocolizada en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), como Acuerdo de Promoción del Comercio N^o 8 de fecha 30/12/94.

Sin perjuicio del esfuerzo que ello ha demostrado, es necesario tener en especial consideración la evolución que ha generado en la región el transporte multimodal, el cual ha tenido positivos avances en los países de ALADI, donde ya es posible citar leyes específicas tales como:

- En Argentina, la ley 24.921.
- En Brasil, la ley N^o 9.611 del 19/02/1998
- En Bolivia, la ratificación de las normas andinas.
- En Colombia, la ratificación de las normas andinas.
- En Ecuador, la internalización de normas andinas.
- En Cuba, el decreto 87/81 sobre el "Reglamento de las Condiciones Generales del Contrato de Transporte de Carga".
- En México, el reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989.
- En Paraguay, la internalización del acuerdo del MERCOSUR.
- En Perú, la ley de transporte multimodal internacional.
- En Uruguay, el Tratado Derecho Comercial Terrestre Internacional de 1940
- En Venezuela, una legislación nacional basada en las normas de la CAN³.

Entre las implementaciones efectuadas dentro del MERCOSUR, es importante destacar el sistema CARDES o Sistema de Gestión de Manifiestos, el cual permite generar declaraciones sumarias de descargas y de manifiestos de

¹ Asociación Latinoamericana de Integración.

² Concejo del Mercado Común, órgano superior de Mercosur y que adopta las decisiones más importantes.

³ Comunidad Andina.

cargas, así como para gestionar su intercambio entre las autoridades de control correspondiente.

Otra de las normas sobre transporte terrestre que es importante citar dice relación con las que se encuentran vigentes para la Comunidad Andina, con las decisiones 331, 393, 544, 617 y Res. 425., como asimismo la resolución 1.000 de la Secretaría General aplicables en Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.

En la implementación de estas normas el establecimiento de elementos de gestión informática ha sido una de las herramientas de mayor eficacia, como es el caso del estudio preparado por el empresa española PORTEL, el cual efectuó un análisis de la situación en cada país miembro en lo relativo a los procesos estadísticos, identificando en ellos los documentos presentados por los transportadores en cada puerto. Se identificaron, asimismo, los flujos de información sobre las cargas y la tramitación de cada documento que debe acompañarla. Se identificaron los sistemas informáticos utilizados por los puertos y los controles aduanales y se diseñó la armonización de todo el sistema para simplificar y estandarizar los datos a recolectar, con el fin de darles un uso más racional en la gestión y manejo de los mismos.

Otro de los mecanismos utilizados para el mejoramiento de la conectividad de los países andinos ha sido la implementación del sistema VIAPORT, o Sistema Integral de Control Logístico, el cual es una aplicación web, para la gestión de las expediciones para los operadores logísticos, destinado principalmente para el control y la distribución de las cargas.

- Situación en los Estados Unidos

En los Estados Unidos, es importante tener presente que su estructura organizativa gubernamental, contempla una jerarquización totalmente diferente a las de los gobiernos latinoamericanos. En efecto, en EE.UU. se establece un mecanismo piramidal, con dependencia de la rama ejecutiva de la cual se desprenden diversos ministerios (Departments) y bajo dichos órganos se encuentran las agencias independientes especializadas, las cuales ejercen las funciones específicas de control de las diferentes áreas.

Es el Departamento de Transportes el organismo que coordina y entrega las directrices centrales a las diferentes agencias y posee la misión de promulgar e implementar a nivel federal, las regulaciones que se requieren para el manejo de los transportes aéreo, marítimo, carretero, ferroviario y de vías interiores navegables, y sus coordinaciones y regulaciones para el desarrollo del transporte intermodal.

El departamento posee dentro de su estructura estamentos que manejan en forma especializada y altamente técnicas, tales como las de seguridad, desarrollo, generación de políticas nacionales, aplicaciones tecnológicas, como las ITS, u otros similares.

En materia de conectividad de los puertos con el transporte rodoviario, ferroviario, y las vías interiores acuáticas, la coordinación es de la Agencia Federal Marítima, la cual posee expresamente entre sus obligaciones los programas de transporte intermodal y el de acceso a los puertos y terminales marítimas.

En cuanto a la estructura de control es el gobierno federal el que por medio del Departamento de Transporte y de las agencias especializadas, ejerce las funciones de control y la promoción de la conectividad. La administración marítima desarrolla programas específicos de control y desarrollo, como por ejemplo el sistema denominado "Carreteras del Mar" (Marine Highway).

El programa ofrece gran cantidad de oportunidades para incrementar el desarrollo sustentable, defender el medio ambiente, reducir la dependencia de los hidrocarburos y desarrollar lugares de la costa que no están utilizados eficientemente.

Durante el presente año, por medio de la ley Especial de Inversión y Recuperación de Costos, se generó por el gobierno federal un fondo de colaboración para estos proyectos, el que provee al departamento de transportes de capital para efectuar inversiones en proyectos que mejoren la competitividad o produzcan un impacto en un área o región determinada.

- Situación en Canadá

En Canadá existe un sistema de control del transporte y la conectividad que está liderada por la Agencia Nacional de Transportes (Canadian Transport Agency), Agencia federal autónoma responsable de emitir y controlar las regulaciones de la industria del transporte. Estas atribuciones incluyen la coordinación nacional del transporte aéreo, rodoviario, ferroviario y marítimo.

La agencia pone en marcha las coordinaciones por medio de los siguientes mecanismos:

- La comisión establece las normativas de las regulaciones generales para la coordinación.

- Los agentes económicos, entre los cuales se incluyen compañías estatales de puertos, empresas de transporte etc., establecen las formas de coordinación que se utilizarán al efecto.
- Para la aplicación de las regulaciones y la coordinación, se debe utilizar en general los formularios estándares y simplificados aprobados por la agencia.

Como caso práctico de coordinación de las actividades que se desarrollan en un corredor o puente terrestre, se puede resumir las operaciones que funcionan entre el puerto de Vancouver en el Océano Pacífico y el puerto de Halifax, en el Océano Atlántico, para atender el tráfico de las cargas que proceden del oriente, de puertos tales como Hong Kong, Singapur, Kobe, y otros, que transitan por Canadá tanto para el continente europeo como para los Estados Unidos.

En este corredor el sistema opera de la siguiente forma:

- Antes de zarpar la nave desde cualquier puerto del oriente, para Vancouver, el agente naviero debe llenar un formulario estándar, que contiene el manifiesto de la carga especificando los contenedores, su identificación y su número de acceso al GPS, su peso y su contenido.
- El manifiesto antes indicado en conjunto con el plano de estiba de la nave, se envían en forma electrónica al puerto de Vancouver, al momento del zarpe de la nave
- El puerto de Vancouver, evalúa el manifiesto y la identificación de los contenedores, con su GPS y su contenido, peso y destino final, que puede ser en Canadá, en EE.UU. o en Europa, y determina, los requerimientos de espacios para el *stacking* en puerto, de vagones de trenes y de la formación del convoy acorde a los destinos.
- Arribado el buque a Vancouver, y de acuerdo a lo planificado, una vez distribuidos los contenedores, el puerto envía la información a las estaciones intermedias de ferrocarril, entre Vancouver y Halifax, indicando los contenedores que deben hacer cambio de ruta para lograr su destino y envía también la información al puerto de Halifax,
- Cada estación intermedia, dispone la forma y espacios para recibir los contenedores que le corresponden, en el mínimo de tiempo.
- El puerto de Halifax, con la información recibida efectúa la distribución de los espacios para el *stacking* necesario para recepcionar los contenedores, establecer su distribución y entrega a la compañía naviera correspondiente.
- La compañía naviera con la información recibida confecciona el plano de estiba de la o las naves que llevarán la carga a Europa.
- Arribado el convoy de ferrocarril con la carga a Halifax, se distribuyen los contenedores para los *stacking* y los embarques correspondientes.

En toda estas operaciones la información de maneja electrónicamente y con los datos entregados al inicio de las operaciones por el agente naviero, evitándose así una doble digitación y disminuyendo la posibilidad de errores en ella.

Este mecanismo permite, por la vía del GPS, conocer la ubicación exacta de cada contenedor, en cualquier momento que esta se requiera, la cual se informa a los agentes logísticos o a su consignatario en Europa, todo en formularios simplificados y estándares.

Este proceso utiliza, los espacios del recinto portuario o extraportuario para el *stacking* de los contenedores en los puertos de Vancouver y de Halifax, y los espacios construidos para los mismos fines en las estaciones intermedias de Ferrocarril, para re-destinarlos o estacionarlos en espera del retiro que hará el agente logístico o el consignatario correspondiente.

La información que se entrega en forma anticipada a los agentes logísticos o a los propios consignatarios, permite utilizando también formularios preestablecidos y simplificados, efectuar los trámites para las inspecciones que pudieren corresponder, como para la tramitación de las respectivas aduanas.