

“Hay interés en firmar **Tratados de Libre Comercio**, interés de que el país pueda responder a este tipo de

¿Qué opinión tiene respecto a la Ley de Facilitación de Comercio Exterior y la situación actual de los puertos?

La Ley de Facilitación de Comercio y el Reglamento establecen un punto único de llegada, que son las instalaciones portuarias de ENAPU, para el caso del Callao. Nosotros tenemos algunos reparos sobre esta ley y su reglamento, ya que el puerto del Callao en este momento está sumamente congestionado y los buques a veces esperan en bahía más de 48 horas para entrar al puerto, lo cual representa un costo muy grande. A partir de octubre del presente año existe un recargo de US\$ 50 por todo contenedor que se mueva por el puerto del Callao. Este es el segundo pago que se aplica. El primer recargo es de alrededor de US\$ 20 por contenedor, por doble cobro de recepción y despacho en puerto.

Específicamente, las congestiones se dan por varios aspectos: el primero es por el sistema de recepción y despacho actual, que es físico. Va una comitiva de funcionarios públicos para recibir a los buques y se pierde en promedio una hora, a veces hasta dos o tres, dependiendo del número de buques, porque hay un solo grupo de recepción y despacho.. Esto en el mundo se realiza por medio electrónico y la ley de puertos ordenaba que al 31 de diciembre del 2004 debería ser así, de manera que el buque llega a puerto e ingresa de frente al muelle a cargar y descargar. Así, electrónicamente ya se envía la documentación y, posteriormente, se otorga el pase de entrada. Sin embargo, esto no se ha cumplido hasta hoy.

Otro de los motivos de congestión en el puerto está relacionado con la infraestructura, específicamente para buques de más de 200 metros de eslora o largo: no hay más que un solo muelle (el N° 5) que puede recibir este tipo de buques. Por ello, cuando se juntan más de dos buques, tienen que esperar turno para poder entrar. Otro punto son las balanzas del puerto. En este momento, todas las cargas del puerto tienen que pesarse, sin embargo, los contenedores, cuando van a almacenes privados autorizados deberían de pesarse ahí para evitar la congestión. La Ley de Facilitación de Comercio Exterior y su Reglamento, al disponer que todas las cargas entren a un punto de llegada único en el puerto, obliga a que en el puerto de ENAPU, que ya está congestionado y no da para más, se reciba toda la carga. Pero, en la realidad, es imposible recibir bajo estas condiciones la carga total del puerto. El reglamento, en este momento, es impracticable e inviable, no se va a poder cumplir, va a generar una gran congestión y mayores recargos a los ya existentes.

Hay un aspecto adicional. El Perú ha suscrito el Convenio de La Haya de Comercio, según el cual la responsabi-

lidad de la línea naviera (es decir, el transportista) acaba en el gancho, antes de bajar a muelle. Sin embargo, con esta ley y su reglamento, la responsabilidad acaba en el punto de llegada, que no es el muelle, sino un lugar de almacenamiento dentro del puerto, lo que extiende la responsabilidad de la nave, en contra del convenio suscrito por el Perú, y le genera mayores costos porque deberá pagar un costo adicional de transporte y de responsabilidad por pérdidas. Esta ley tiene muchos inconvenientes; nosotros estamos observándola y pidiendo al Ejecutivo que no promulgue este Decreto Supremo, pues lo menos que podemos decir es que en este momento es inoportuna. El puerto no cuenta con la infraestructura, el equipamiento ni las vías de acceso para recibir todas las cargas.

¿Cómo se ha manejado el tema del doble cobro por la DICAPI (Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú) y la APN (Autoridad Portuaria Nacional)? ¿Ya se ha solucionado este conflicto?

Cuando se crea la Autoridad Portuaria, en el caso de la Ley Nacional de Puertos, algunas funciones y responsabilidades de la autoridad militar (DICAPI) se le transfieren por recomendación de los expertos internacionales que asesoraron la comisión encargada de elaborar la ley de puertos. Como en todo el mundo, se otorga la responsabilidad a una autoridad civil.

Entre las funciones que se transfieren está la de recepción y despacho de naves. La DICAPI cobraba una suma importante por recibir y despachar buques. Como promedio, alrededor de US\$ 2,200 por buque “contenedor” y por cada puerto de llegada. Al pasar esta responsabilidad a la APN se transfirió el cobro y se dejó sin dichos recursos a la DICAPI. Esta emitió entonces un artículo en su reglamento (TUPA) por el cual empezó a cobrar por un nuevo servicio relacionado con la seguridad durante la recepción de la nave, y justificar así ese cobro. Obviamente, eso es ilegal.

Así, se inicia el doble cobro, ya que bajo el mismo concepto se cobra dos veces. Esto representa un sobrecosto de alrededor de US\$ 15 millones de dólares al año y por contenedor transferido al exportador entre US\$ 17 y US\$ 20 dólares, dependiendo del número de contenedores que transporte o recoja la nave de puerto. Esto ha sido declarado ilegal por INDECOPI, el cual ha fallado a favor de nuestro reclamo y el Poder Judicial ha dado una medida cautelar prohibiendo este cobro. Aún está por verse en la Corte Suprema el veredicto final. Esperamos nos sea favorable ya que consideramos que no solo es un cobro inconveniente, sino que es ilegal al comercio exterior.

pero a su vez debe haber tratados”

*Entrevista a Ricardo de Guezala**

Lamentablemente, el Congreso de la República y el Ejecutivo han presentado algunos proyectos de ley que darían facultades para recuperar y efectuar cobros que por acción de expertos fueron transferidos a una autoridad civil. El riesgo de aprobar estos proyectos es que genera un nuevo retroceso en la actividad portuaria y en el transporte marítimo en nuestro país. Estamos firmando un TLC pero, por otro lado, algunas autoridades del gobierno se especializan en sacar normas y dispositivos inconvenientes. Es claro que en el mundo actual, globalizado y comercial, ya no hay sitio para autoridades de tipo militar en este tipo de perfil comercial.

¿Cuáles son los principales pagos para una embarcación en el puerto?

Hay dos tipos de pagos. Uno son los relacionados con las autoridades por los diferentes trámites y que usualmente son excesivos. Para la recepción y despacho de naves se paga como promedio US\$ 2,100 a la DICAPI y US\$ 2,000 a la APN, además de US\$ 500 al médico, y todo ello por puerto. Si es en Paita se paga US\$ 4,600; igual en Salaverry, en el Callao, y todo para que en cada puerto estas autoridades hagan exactamente lo mismo.

En Chile cuesta US\$ 88 y solo se cobra en el primer puerto de llegada y en el último puerto, antes de salir fuera del país. Aquí estamos pagando US\$ 4,600 por cada puerto y en cada uno se pierde entre una y dos horas. En Chile, el buque solo entra a cargar y descargar. Por otro lado, sobre el tipo de recepción, mientras en Ecuador se exigen 34 documentos durante el proceso de recepción, estadía y despacho de naves, en el Perú se exigen 136. En el mundo se exigen 14 y se está tratando de reducir a 9. Tenemos un exceso de regulación y de documentación con los sobrecostos, y las pérdidas de tiempo que esto representa.

Después, tenemos los pagos por infraestructura, brindada dependiendo del puerto por ENAPU, por operadores privados y otros puertos como el de Cementos Lima, Antamina o Southern en Ilo, que tienen sus propios muelles. En cuanto a costos, en los puertos peruanos tanto públicos como privados estos son bajos. En Chile, por ejemplo, la tarifa más baja por un uso de amarradero es de US\$ 1.25 metros/eslora, en Perú la más cara es de US\$ 0.65 por metros/eslora. Entonces, las tarifas son bajas, lo que sucede es que existe un déficit de infraestructura y de equipamiento que a su vez se traduce en ineficiencia, mayor estadía de los buques y mayores costos; no es suficiente tener tarifas bajas, sino que se requiere tener infraestructura y equipamiento



que puedan hacer eficiente el puerto. Todos los servicios prestados por el sector privado en las operaciones de comercio exterior son competitivos y mucho más bajos que los de países vecinos. Por ejemplo, aquí en el Perú, por cargar y descargar una tonelada se cobra un promedio de US\$ 2.20 como máximo, mientras que en los países vecinos no se cobra menos de US\$ 8 y en puertos americanos no baja de US\$ 30. Por descargar un contenedor acá, el costo oscila en US\$ 15 dólares. En cualquier país vecino no baja de US\$ 45. En servicios de remolcaje somos los más baratos del Pacífico Sur, un remolcador como promedio está cobrando cerca de US\$ 400 y hasta menos por maniobra, y en países vecinos no baja de US\$ 2000.

¿Cómo se está manejando el tema laboral en el sector?

El MINTRA está tratando de firmar un convenio con la Autoridad Portuaria para delegarle sus funciones de control de las condiciones laborales. Obviamente, no creemos adecuada esa decisión ya que la entidad especializada es el MINTRA, los inspectores especializados están en este y es su función. La APN no tiene funciones ejecutivas, el artículo N° 24 de la Ley de Puertos señala con claridad que sus funciones son técnico-normativas. No tiene por qué asumir funciones ejecutivas ni otras que no le corresponden. La APN no puede cumplir ni sus propias funciones y le están asignando las de la autoridad de trabajo, que no le tocan.

Realmente tenemos muchos problemas en el área laboral. En este momento nos encontramos con una huelga imprevista, no comunicada y sin razones oficiales que paraliza el comercio exterior del país. Tenemos problemas con la autoridad de trabajo porque camina por un lado muy distinto, los puertos peruanos en este momento solo están trabajando ¡21 horas con 45 minutos! Todos los puertos del mundo trabajan las 24 horas del

“Estamos firmando un TLC pero, por otro lado, algunas autoridades del gobierno se especializan en sacar normas y dispositivos inconvenientes“

día, los 365 días del año. Haciendo la comparación con un aeropuerto es como si un avión no pudiera arribar porque el aeropuerto está paralizado. Hay dos decretos supremos: el N° 2007 y el N° 2008 del año 2002 que disponen que a los trabajadores en general se les debe dar 45 minutos de refrigerio, situación que está muy bien, pero esta norma al aplicarse al sector portuario ha dado como resultado 21 horas 45 minutos debido a la disposición del MINTRA.

También tenemos un problema con ESSALUD por una disposición del MINTRA. En la práctica algunos estibadores trabajan para diferentes empleadores. De acuerdo con la ley de trabajo marítimo trabajan de manera discontinua e intermitente, quiere decir que no trabajan los 30 o 25 días del mes, sino diferente número de días, dependiendo del trabajo que exista en el puerto. Nosotros no podemos inventar trabajo artificialmente en el puerto como pretende el ministerio. Si hubiera trabajo para los estibadores todo el mes, no habría problema; pero lo que sucede es que se aplica un pago a ESSALUD que es un 9% del salario mínimo vital, pero este sueldo considera el trabajo de un mes, no los trabajos por días efectivos. Entonces, cada empresa termina pagando ese porcentaje por cada trabajador, así haya laborado solo unos días. Esto ha incrementado considerablemente las planillas y los costos laborales, este es un sobre costo que estamos trasladando de alguna forma al comercio exterior del país. Las normas que se sacan en el gobierno y algunos ministerios de forma descoordinada generan estos resultados.

Por otro lado, el MINTRA pretende obligarnos a discutir los convenios colectivos por rama o actividad, como ha sido hasta hace tres años. Se pretende imponer que cada uno de los gremios empresariales del sector, como APAM, se reúna con la directiva sindical y aprueben unos convenios colectivos conjuntos. Pero nuestra posición es que cada empleador discute con sus trabajadores. Nosotros no podemos, como gremio, involucrarnos en las actividades laborales o comerciales de los asociados. No podemos ni debemos. Es una función que compete a cada empresa. Por ello, no estamos de acuerdo en que se nos obligue y presione.

¿Cuáles son las principales medidas para una reforma en el sector?

La aplicación de medidas que ya está contemplada en la legislación resulta fundamental. Si la recepción y despacho en naves se hiciera electrónicamente se ahorraría

la congestión que tenemos en buques y puertos. Es una vía muy simple que se hace en todo el mundo y que hasta el momento no se hace en el Perú porque todas las autoridades quieren participar del tema. Por los puertos se mueve el 85% del comercio exterior del país, el dinero se mueve por los puertos y todas las instituciones quieren tener una participación de ese gran dinero. Se para inventando normas inútiles, servicios innecesarios para captar recursos; este problema hace que las autoridades no se pongan de acuerdo. Las funciones que están dispersas en diferentes actividades del gobierno se deben de concentrar en una sola autoridad. Relacionadas con comercio exterior y transporte marítimo que debería ser la autoridad portuaria, y la parte de aranceles e impuestos con las aduanas, que es como funciona en todo el mundo

Por otro lado, si elimináramos esta medida absurda de la autoridad de trabajo que nos está obligando a trabajar 21 horas 45 minutos diarios, podríamos agregar dos horas 15 minutos más. Todas estas son medidas simples que se podrían tomar en 48 horas, podríamos disminuir la estadía de buques en muelles por lo menos en seis horas. Nosotros hemos insistido en estos temas una infinidad de veces, pero al parecer a veces no hay disposición a escuchar o no hay interés. Hay interés en firmar Tratados de Libre Comercio, pero a su vez debe haber interés de las autoridades de que el país pueda responder a este tipo de tratados y no se está respondiendo con medidas de esta naturaleza.

En relación con la legislación aduanera, hemos considerado varios puntos como los escáneres, ahí preocupa que Aduanas haya dispuesto que en algunos casos el 100% de la carga sea escaneada antes de ser enviada al exterior. De ser así, el problema es que esto se haría en el momento en que los contenedores están subiendo al barco y se agregaría un retraso más. No nos oponemos a que se escanee la carga, porque es necesario; en lo que no estamos de acuerdo es que se escanee antes del embarque o en ese mismo momento.

Otro punto importante resulta el permitir el ingreso de grúas móviles al puerto del Callao para ayudar a la entrada de contenedores a la espera de la llegada de grúas pórtico. Básicamente, el tema portuario se basa en dispositivos legales; los trámites son los principales obstáculos además de la falta de infraestructura y equipamiento. El sector está siendo asfixiado por la legislación actual y el exceso de autoridades. Con medidas muy simples se pueden arreglar las cosas. ■