

# LOS PUERTOS Y LA ACTUAL NORMATIVIDAD ADUANERA DEBEN TENER UN DESARROLLO COMUN Y COORDINADO A FAVOR DE LOS USUARIOS Y DEL COMERCIO EXTERIOR

- Ley General de Aduanas, el TLC con USA y las nuevas modalidades de despacho.
- Si el desarrollo portuario debe ir de la mano con el desarrollo normativo aduanero y ambos deben apuntar a los mismos objetivos en beneficios de los usuarios, nos preguntamos:

1º Porque limitar el retiro en el puerto a los despachos anticipados?

2º Porque establecer que los despachos excepcionales necesariamente deberán culminarse en un lugar distinto al puerto, es decir en los depósitos temporales, sean estos portuarios o extraportuarios?

3º Porque, si un usuario ya obtuvo el levante de sus mercancías con canal verde, no puede retirar sus mercancías directamente del puerto a pesar que se había declarado que el retiro de las mercancías se haría de un depósito temporal?

4º Porque si el usuario ha señalado en el contrato de transporte que la mercancía sea entregada en el puerto y esa es su manifestación de voluntad, el no hacerlo en la DAM o manifiesto de carga, permite a la línea de transporte direccionar la mercancía?

Actualmente, uno de las situaciones que se mantiene en el transporte marítimo es el envío de la carga a almacenes aduaneros ubicados fuera del Puerto, indistintamente de la modalidad de despacho aduanero.

Asimismo, los agentes marítimos exigen la presentación de una serie de requisitos formales tales como el conocimiento de embarque original, el pago del flete por adelantado, vistos buenos, pagos de otros servicios, etc. que dificultan la elección del puerto como lugar de entrega.

Esta situación puede resolverse a través de una modificación de la LGA a fin de concordar las normas de tal forma que se establezca que el punto de llegada será el consignado en el documento de transporte salvo que el usuario disponga lo contrario.

No obstante, es posible también que estas imperfecciones puedan subsanarse temporalmente a través de otros dispositivos.

A nivel de Decreto Supremo podría precisarse que para efectos del traslado al que se refiere el literal c) del artículo 114º del Decreto Legislativo N° 1053, deberá considerarse como almacén aduanero el almacén aduanero del punto de llegada designado en el documento de transporte marítimo, salvo que el dueño o consignatario disponga expresamente lo contrario.

A nivel de Resolución de Superintendencia, podrán ajustarse las disposiciones del Manifiesto de Carga estableciendo que en el transporte marítimo, el transportista deberá designar como punto de llegada el lugar de descarga designado por el dueño o consignatario en el conocimiento de embarque.

# LOS PUERTOS, LA ENTREGA DE LA MERCANCIA Y LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS

En tanto que con la nueva normatividad aduanera los transportistas deberán efectuar la entrega de la mercancía en los terminales portuarios, se debe reglamentar la responsabilidad del transportista.

Para ello se debe establecer que la responsabilidad del transportista internacional cesa con la entrega de la mercancía al Terminal Portuario de acuerdo a lo dispuesto en el Contrato de Transporte Internacional o el documento de transporte que lo representa, salvo pacto en contrario expreso en los mencionados documentos.

# LOS PUERTOS MONO-OPERADORES Y LOS SERVICIOS PORTUARIOS

A partir de la condición de mono-operador de los puertos, se debe dar un sinceramiento de los costos y sobrecostos en el servicio portuario y regular adecuadamente que sólo existe la obligación de pago de servicios en el caso de los servicios complementarios al transporte de carga internacional de mercancías, para quién los ha libremente elegido y contratado.

Asimismo, complementando lo anterior se debe crear un Sistema de Defensa al Usuario de Servicios a la Carga, donde la APN, debe implementar los mecanismos para ser el espacio de resolución de controversias de primer nivel, conforme lo señala la Ley del Sistema Portuario Nacional.

# LA ADECUACION DE LAS NORMAS ADUANERAS A LA OPERATIVIDAD PORTUARIA CONSIDERANDO QUE SE TRATAN DE MONO-OPERADORES

En un terminal portuario con sistema mono-operador, la descarga de un barco que trae 700 contenedores con movimiento de 60 contenedores por hora (utilizando 3 grúas pórtico a 20 contenedores por hora ó 2 grúas con movimientos de 30 contenedores por hora) implica que el proceso pueda finalizar en 11 horas 40 minutos a diferencia del terminal de acceso abierto.

El traslado hacia los depósitos extra portuarios (asumiendo que se trasladan 30 contenedores por hora) implicará que los 700 contenedores saldrán del terminal portuario en cerca de 23 horas, quedando apenas 1 hora para la transmisión de la tarja al detalle dado que el Reglamento de la Ley General de Aduanas computa el plazo desde la finalización de la descarga.

Este breve plazo fomenta que los depósitos extra portuarios traten de recoger los contenedores lo más pronto posible, generando las congestiones de camiones en los accesos al puerto.

Para ello se debe modificar el artículo 162º del Reglamento de la Ley General de Aduanas, señalando que en la vía marítima hasta las veinticuatro (24) horas siguientes al ingreso de la carga al almacén.

Asimismo, se han mantenido ciertas prácticas en los procedimientos de despacho tomando como referencia el modelo a través del uso de depósitos extra portuarios, lo cual requiere un permanente control aduanero, especialmente durante el trayecto de salida desde el terminal portuario al depósito extra portuario.

Es el caso de la toma de datos a la descarga utilizando la grúa pórtico con el fin de poder compararlos con los datos tomados a la salida del mismo recinto, lo cual ya no se justifica, dado que es el mismo Terminal Portuario el que efectúa la descarga la mercancía y el que la controla hasta su salida en el cual se pueden tomar esos datos.

Ello impacta en la velocidad de descargar, lo que a su vez reduce el tiempo de disponibilidad de la mercancía ya que se debe implementar una operación de detención del vehículo que transfiere el contenedor al patio de almacenamiento para tomar datos como el peso y el número de precinto los mismos que se verificarán nuevamente en la puerta de salida. Por este proceso en el Muelle Sur, el usuario debe pagar US 12.50 adicionales a la tarifa de descarga.