



FONASBA

LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES NACIONALES DE CORREDORES Y AGENTES DE EMBARCACIONES

Miércoles, junio 03, 2020

Señor Martin Vizcarra
Presidente de la República de Perú
Estimado Presidente Vizcarra,

DECRETO LEGISLATIVO 1492, 9 DE MAYO, 2020

La Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes de Embarcaciones, FONASBA, es la organización internacional que representa las profesiones de los agentes y corredores de embarcaciones. Actualmente tiene miembros en 63 países en todo el mundo, incluido Perú, donde nuestro miembro es la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM). FONASBA también es el organismo de representación acreditado para los corredores y agentes de embarcaciones en la Organización Marítima Internacional, donde goza de estatus consultivo. También tiene estatus consultivo con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y la Unión Europea. También se ha establecido un Memorando de Entendimiento con la Organización Mundial de Aduanas.

Los propios miembros de FONASBA representan a más de 3,500 agencias de embarcaciones individuales y compañías de corredores de embarcaciones, y los 63 condados representados comprenden más del 50% de la población mundial y más de 65% del PIB total. Más información sobre FONASBA se encuentra disponible en: www.fonasba.com. Los miembros de APAM operan en todos los puertos peruanos y atienden aproximadamente al 75% de todas las embarcaciones y carga manejados anualmente.

En los últimos días, hemos tenido conocimiento de las conversaciones en curso entre el Ministerio de Comercio Internacional y Turismo (MINCETUR) y representantes del sector marítimo peruano, incluido APAM, para garantizar el movimiento continuo y efectivo de mercancías hacia y desde Perú mientras al mismo tiempo, garantizar que dichas operaciones no contribuyan ni obstaculicen los esfuerzos para controlar la propagación de COVID-19. Entendemos por APAM que se ha logrado un progreso significativo a este respecto, y en particular el progreso hacia la digitalización de las formalidades de notificación de buques como un medio para reducir la interacción física y al mismo tiempo mejorar la eficiencia de esos procesos. Estas acciones son muy bienvenidas y todos los interesados en lograr el resultado deseado en un plazo muy corto deben ser felicitados.

Sin embargo, a la inversa, el Decreto 1492 también incluye algunas medidas que tienen un efecto perjudicial sobre la capacidad de los agentes de embarcaciones para operar normalmente, de acuerdo con las mejores prácticas internacionales y para servir los intereses de sus Directores y consumidores peruanos. Estos se relacionan con la eliminación de la obligación de ver un conocimiento de embarque

original antes de la liberación de la carga (sección 7.2 del Decreto) y el requisito de que todos los costos se mencionen específicamente en el conocimiento de embarque (sección 11.2). Entendemos que APAM ya ha planteado estos problemas con MINCETUR, actuando juntamente con ASMARPE y ASSPOR, y también son objeto de una carta enviada por el World Shipping Council a su oficina, que representa las principales líneas de contenedores. Sobre la base de que estas medidas representan una amenaza para la capacidad continua de los agentes de embarcaciones para operar normalmente y proteger los intereses de sus directores, FONASBA apoya plenamente a esas asociaciones al solicitar esas secciones del Decreto no. 1492 para ser retirado o modificado significativamente. Nuestras preocupaciones son las siguientes:

1. ENTREGA DE CARGA SIN VISTA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ORIGINAL (Secciones 7 y 10).

Está totalmente aceptado y respaldado por el derecho comercial internacional y los convenios que el conocimiento de embarque tiene tres funciones principales, a saber:

- Servir como evidencia del título (propiedad) de los bienes.
- Proporcionar un recibo por el envío de los bienes y
- Proporcionar evidencia de los detalles del contrato de transporte entre el transportista y el propietario de la carga.

La presentación de un conocimiento de embarque original por parte del receptor de la mercancía al transportista o su agente demuestra al transportista que el titular de la mercancía ha pasado al destinatario, que el pago por el valor de la carga se ha realizado en su totalidad y, por lo tanto, autoriza al transportista a entregar la carga al destinatario. Sin la vista de la factura original, ninguno de estos controles se puede hacer y, por lo tanto, es posible que el transportista o su agente puedan liberar la carga a la parte equivocada sin saberlo o hacerlo antes de que se complete la venta, dejando así al transportista o su agente abierto a acciones legales. Si bien los esfuerzos para introducir conocimientos de embarque electrónicos se han desarrollado durante muchos años, la realidad es que la gran mayoría de los envíos internacionales de carga, y todas las transacciones financieras que los acompañan, todavía se realizan sobre la base de conocimientos de embarque en papel. Como resultado, sigue siendo vital para la operación continua y la seguridad del transporte internacional que la factura original continúe siendo presentada físicamente antes de la liberación de la carga. Los agentes de embarcaciones son plenamente conscientes de la posibilidad de intentos fraudulentos de obtener el despacho de la carga sin la documentación correcta y cuentan con procedimientos para evitarlo. Sin embargo, la eliminación de la obligación de proporcionar el conocimiento de embarque original (sección 7.2) eliminará la pieza de evidencia más importante que respalde esos esfuerzos y podría conducir a un aumento significativo en la liberación fraudulenta de carga. Los riesgos y responsabilidades inherentes a la liberación de carga sin ver el conocimiento de embarque original están sujetos a advertencias y boletines regulares por parte de los Clubes Internacionales de Protección e Indemnización. Por lo tanto, la introducción de esta nueva legislación podría resultar en que los transportistas desvíen la carga a otros países donde aún se brinda la protección del conocimiento de embarque original, reduciendo así el flujo de carga a través de los puertos peruanos.

La acción unilateral de las autoridades peruanas a este respecto no sólo pondrá en peligro a los agentes de embarcaciones y las líneas a las que sirven, sino que aplicará multas (sección 10.2) por

incumplimiento también reflejará mal el compromiso de esas autoridades de respetar los convenios internacionalmente aceptados, procedimientos y salvaguardas que sustentan el comercio marítimo mundial.

2. INCLUSIÓN DE TODOS LOS COSTOS EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (Secciones 11, 12 y 13)

No es posible ni realista esperar que todos los costos involucrados en el transporte de una carga se incluyan en el conocimiento de embarque (sección 11.2). En circunstancias normales, la factura sólo reflejará los términos principales necesarios para el transporte de la carga por mar y no incluirá los detalles de los servicios auxiliares como el transporte terrestre. El conocimiento de embarque, por lo tanto, sólo mostrará la tarifa de flete y el recargo de flete aplicables al viaje oceánico. De hecho, la mayoría de los formularios de conocimiento de embarque no incluyen la provisión de cargos adicionales que se registrarán.

Cualquier costo adicional relacionado con el movimiento del contenedor hacia o desde el puerto y otros cargos se detallarán en el contrato de transporte o se discutirán directamente entre el transportista y el remitente o el destinatario, según sea el caso. Esos arreglos pueden, y a menudo cambian, entre el conocimiento de embarque que se emite y se envía al destinatario, y la llegada de la embarcación. Los ajustes a los servicios adicionales no se pueden determinar con precisión antes de la emisión de la factura. Los cambios también pueden ser el resultado de decisiones comerciales del destinatario, como un ejemplo de la necesidad de entregar la carga a una ubicación diferente de la prevista previamente.

En la práctica, es imposible para el transportista estimar con precisión dichos cargos hasta que surja la necesidad. Sin embargo, una vez que se produce un cambio, el transportista o su agente lo discutirán con la parte responsable y acordarán tanto los medios como el costo de implementar estrategias alternativas para acomodarlos.

La capacidad del agente de embarcaciones para responder a las necesidades de los intereses de la carga en el desarrollo y la modificación de los planes previamente establecidos a la luz de las circunstancias y asuntos más allá del control directo de las partes es esencial para el movimiento eficiente y efectivo de la carga y se lleva a cabo. Todos los días en múltiples situaciones. Algunas de esas acciones pueden involucrar al propietario de la carga en costos adicionales. Sin embargo, en todos estos casos, el agente discutirá la situación con el propietario de la carga y llegará a un acuerdo sobre el mejor camino a seguir. Alternativamente, el agente puede de hecho sugerir medidas alternativas que le ahorrarán tiempo y dinero al propietario de la carga.

Ninguna de estas acciones puede preverse de antemano. Tratar de incluirlos a todos en un costo que pueda notificarse antes de que se emita el conocimiento de embarque no es práctico y resultará en que los transportistas y agentes sobrecarguen o carguen al propietario de la carga en detrimento de una o ambas partes. También requeriría que se tomaran ciertas decisiones en términos de organizar servicios adicionales sin estar en plena posesión de los hechos.

Las acciones emprendidas actualmente por los transportistas y los agentes de buques en nombre de los propietarios de carga son el resultado de muchos años de experiencia comercial, respaldados por convenciones internacionales y precedentes legales. Son robustos, viables y proporcionan los niveles de flexibilidad más altos posibles, permitiendo a todas las partes reaccionar ante las circunstancias a medida que surgen y llegar a soluciones apropiadas y efectivas que minimizan los costos y el tiempo y aseguran la entrega más rápida de la carga. Cualquier acción por parte de un departamento gubernamental u otra autoridad que impida o paralice la capacidad del agente de la embarcación y el transportista para proporcionar esos servicios, como lamentablemente es el caso con las secciones antes mencionadas del Decreto 1492, tendrá un impacto negativo en el flujo libre de cargas en detrimento económico del país.

En vista de lo anterior, FONASBA solicita respetuosamente que las medidas mencionadas anteriormente se reconsideren a la luz de su impacto perjudicial en la libre circulación de embarcaciones y cargas hacia y desde Perú y sobre la salud económica futura del país.

Acepte, señor presidente, la expresión de mi profundo respeto.

Atentamente,



AZIZ MANTRACH
PRESIDENTE

Copia a:

Señora Mirian Morales, Secretaria General de la Presidencia
Señor Edgar Vásquez, Ministro de Comercio Exterior y Turismo
Señorita María Antonieta Alva, Ministra de Economía y Finanzas
Señor Carlos Lozada, Ministro de Transportes y Comunicaciones
Señor Gustavo Meza-Cuadra, Ministro de Relaciones Exteriores
Señor Manuel Merino de Lama, Presidente del Congreso de la Republica

Señor Edgar Patiño, Presidente de la Autoridad Portuaria
Nacional

Señor Estenio Pinzas Vidmar, Presidente de APAM