

**UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA**

**Facultad de Comercio Exterior y Relaciones Internacionales**

**CARRERA PROFESIONAL DE GESTIÓN DE PUERTOS Y ADUANAS**



**MEJORAMIENTO EN EL PROCESO OPERATIVO DEL SISTEMA REDENAVES IQUITOS**

**2019**

**MODALIDAD:**

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

**PRESENTADO POR:**

VÁSQUEZ OLIVEIRA JAVIER ARMANDO

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE

LICENCIADO EN GESTIÓN DE PUERTOS Y ADUANAS

2019

## **DEDICATORIA**

A Dios, por mantenerme firme en esta aventura llamada vida.

A mi madre Clarisse, por estar a mi lado y mi padre Jorge que me enseñó a no bajar los brazos nunca.

A Giovana, por ese apoyo incondicional, la que me levanta y anima a continuar en los momentos más difíciles.

A Jorge y Delko, que me aseguran que cada esfuerzo realizado vale la pena.

## **AGRADECIMIENTO**

A mis docentes por sus enseñanzas y amigos que me apoyaron de manera desinteresada para lograr mis objetivos.

## RESUMEN

Para el presente informe se analizaron los procesos para la optimización y mejoramiento del sistema de Recepción y Despacho de Naves, el cual aprueba el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú, abril 2011 (que se establece acorde al Decreto Supremo N° 013-2011-MTC) y el Reglamento Operativo del Componente Portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior del 23 octubre 2013 (el Decreto Supremo N° 012-2013-MINCETUR que aprueba).

Esto debido a que la facilitación en el transporte marítimo, fluvial y lacustre es uno de los temas que cada día tiene mayor importancia y más puntos que trabajar en la agenda de desarrollo, tanto en entidades públicas como privadas y así dar cumplimiento a lo establecido. (Principio 4 de ISO 9001:2015, Gestión de Calidad.

Para obtener resultados favorables se debe realizar de manera eficaz las actividades y recursos los cuales servirán como desarrollo de procedimientos (Principio 4 ISO 9001: Enfoque basado en procesos).

Los mismos que se encuentran en línea con la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (Decreto Supremo N° 004-2013-PCM).

Al encontrar factores de peligro e incumplimiento a los procesos de recepción y despacho de naves, se busca uniformizar los criterios y lograr mejoras a los tiempos de reacción de los procesos que son realizados por el área de REDENAVES.

La Presidencia de Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional es la encargada de proponer mejoras que deben ser analizadas y dar conformidad para poder pasar a ser parte de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (nueva versión VUCE 2.0)

Lo que se busca conseguir es la competencia del sector peruano en los procesos en los que intervienen los agentes de comercio exterior con la finalidad mejorar la competitividad, simplificación de trámites, costos competitivos de operaciones, reducción de tiempos por parte de todas las entidades que participan a través de la VUCE, asimismo dotar a los exportadores, importadores y empresas de servicios vinculados al comercio exterior de información sistematizada, actualizada e inteligente sobre los servicios y normas para las operaciones de comercio exterior (Proyecto VUCE 2.0)

### **PALABRAS CLAVES**

SISTEMA REDENAVES, AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, VENTANILLA UNICA DE COMERCIO EXTERIOR

## **ABSTRAC**

In this report the processes of reception and dispatch of ships through the REDENAVES system were reviewed, according to Supreme Decree No. 013-2011-MTC that approves the Regulation for the Reception and Dispatch of Ships in the Ports of the Republic of the Peru dated April 12, 2011 and Supreme Decree No. 012-2013-MINCETUR approving the Operating Regulations of the Port Component of the Single Window of Foreign Trade dated October 23, 2013.

This is due to the facilitation in maritime, river and lake transport is one of the issues that every day has more importance and more points to work on the development agenda, both in public and private entities and thus comply with those established in Principle 4 of ISO 9001: 2015, Quality Management. Principle 4 ISO 9001: Process-based approach: The desired results are achieved more efficiently when related activities and resources are managed as a process.

Aligned to Supreme Decree No. 004-2013-PCM "National Policy for Modernization of Public Management"

Identify situations of irrigation and non-compliance with the procedures of reception and dispatch of ships, with the determination of standardized standards and improve response times in processes that are developed by the area of RECEPTION AND DISPATCH OF VESSELS - REDENAVES - Iquitos.

These proposed improvements must be evaluated and authorized by the Senior Management of the National Port Authority and then be part of the new version of the Single Window of Foreign Trade (VUCE 2.0)

The VUCE 2.0 Project aims to contribute to improving the competitiveness of the Peruvian tradable sector in order for foreign trade agents to face competitive operating costs; For this purpose, it seeks the processes and simplify the foreign trade procedures required by the control entities and other State

services, reduce the processing times and costs incurred by exporters and importers, and provide exporters, importers and companies with services related to foreign trade of systematized, updated and intelligent information on services and standards for foreign trade operations.

### **KEYWORDS**

REDENAVES SYSTEM, NATIONAL PORT AUTHORITY, SINGLE OUTDOOR TRADE WINDOW

## INDICE

<b>Dedicatoria.....</b>	<b>2</b>
<b>Agradecimientos.....</b>	<b>3</b>
<b>Resumen.....</b>	<b>4</b>
<b>Abstrac.....</b>	<b>6</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I: Título de la experiencia laboral e identificación de la institución.....</b>	<b>13</b>
<b>1.1. Título de la experiencia laboral.....</b>	<b>13</b>
<b>1.2. Identificación de la institución.....</b>	<b>13</b>
<b>Misión.....</b>	<b>16</b>
<b>Visión.....</b>	<b>16</b>
<b>Valores.....</b>	<b>16</b>
<b>Labor de la Autoridad Portuaria Nacional.....</b>	<b>16</b>
<b>Organigrama de la institución.....</b>	<b>19</b>
<b>Sedes de la Autoridad Portuaria Nacional.....</b>	<b>20</b>
<b>Oficinas Desconcentradas.....</b>	<b>20</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>28</b>
<b>Certificaciones.....</b>	<b>30</b>
<b>Oficina Desconcentrada de Iquitos.....</b>	<b>31</b>
<b>Organización de la Oficina Desconcentrada de Iquitos.....</b>	<b>31</b>

<b>Experiencia laboral.....</b>	<b>35</b>
<b>Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional.....</b>	<b>39</b>
<b>CAPITULO II: Planteamiento del problema.....</b>	<b>41</b>
<b>2.1. Descripción de la realidad problemática .....</b>	<b>41</b>
<b>Evolución del Sistema REDENAVES Electrónico.....</b>	<b>42</b>
<b>REDENAVES Electrónico I (2009).....</b>	<b>43</b>
<b>Sistema REDENAVES Electrónico II (2010) .....</b>	<b>44</b>
<b>Ventanilla Única Portuaria (VUP).....</b>	<b>45</b>
<b>Procedimiento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos Fluviales de la república</b>	
<b>Perú.....</b>	<b>48</b>
<b>Responsable.....</b>	<b>55</b>
<b>Autoridad Portuaria puerto fluvial donde realicen actividades</b>	
<b>portuarias.....</b>	<b>55</b>
<b>Funciones del personal de la Oficina Desconcentrada de Iquitos.....</b>	<b>55</b>
<b>Jefe de la Oficina Desconcentrada de Iquitos.....</b>	<b>55</b>
<b>Asistente Operativo.....</b>	<b>66</b>
<b>Planteamiento del problema.....</b>	<b>67</b>
<b>Problema General.....</b>	<b>67</b>
<b>Problemas Específicos.....</b>	<b>67</b>
<b>Objetivo General.....</b>	<b>67</b>
<b>Objetivos Específicos.....</b>	<b>67</b>
<b>CAPITULO III: Alternativa de solución al problema.....</b>	<b>68</b>
<b>3.1. Fundamentación Teórica.....</b>	<b>68</b>

3.2.Etapas del trabajo realizado.....	72
3.3.Principales contribuciones.....	73
Conclusiones y Recomendaciones.....	76
Anexos.....	78
Referencias.....	87
Figura 1: Mapa de ubicación.....	15
Figura 2: Organigrama de la Autoridad Portuaria Nacional.....	19
Figura 3: Oficina Desconcentrada Iquitos.....	33
Figura 4: Organigrama de la Oficina Desconcentrada de Iquitos.....	34
Figura 5: Actores que participan de la VUP.....	47
Figura 6: Reporte de problema de réplica.....	78
Figura 7: Reporte de enlace de convoy .....	79
Figura 8: Cortes y caídas del sistema.....	80
Figura 9: Formato de Recepción de Naves.....	81
Figura 10: Formato Registro de Tiempos y Movimiento de Carga.....	82
Figura 11: Formato de Autorización de Zarpe.....	83
Figura 12: Plataforma de ingreso a REDENAVES.....	84
Figura 13: Reporte de movimiento de naves.....	85
Figura 14: Reporte de opinión de cumplimiento de 6 horas.....	86
Figura 15: Reporte de participación de autoridades.....	87

## INTRODUCCIÓN

Un buen intercambio de información estandarizada y sistematizada dinamiza las operaciones comerciales y facilita que los servicios de la cadena logística sean más eficientes y eficaces.

El sistema REDENAVES se encuentra en constante actualización y operatividad por parte del MINCETUR y con el apoyo constante de la Autoridad Portuaria Nacional, ambos relacionados a la VUCE donde interactúan los pertenecientes a la comunidad portuaria, pudiendo realizar diferentes trámites ante las autoridades de acuerdo a sus competencias.

Para los trámites REDENAVES se consideran autoridades competentes: Migraciones y Naturalización Sanidad Marítima Internacional, SUNAT-ADUANAS, DICAPI a través de las Capitanías de Puerto, de acuerdo a sus competencias ejercen sus funciones en los actos de recepción y despacho de naves luego de su arribo y antes del zarpe (D.S. N° 013-2011-MTC art. 9).

El presente trabajo busca realizar aportes a los procesos del sistema REDENAVES con el fin de simplificar los procesos administrativos, desechando los procedimientos innecesarios que está ocasionando un funcionamiento malo en las entidades públicas, afectando principalmente a los administrados, el uso de tecnologías de información en los entes estatales.

En el capítulo uno se presenta el título de experiencia laboral e identificación de la institución, para darse a conocer, donde se detallan los antecedentes y marco legal que norma los procesos del sistema REDENAVES.

En el capítulo dos se describe el planteamiento del problema a través de la descripción de las actividades realizadas al sistema REDENAVES.

El tercer capítulo está compuesto de la evaluación de las actividades realizadas y alternativas de solución al problema, describiendo la fundamentación teórica, etapas del trabajo realizado y principales contribuciones.

Finalmente se presenta las conclusiones y recomendaciones.

## **CAPÍTULO I: Título de la experiencia laboral e identificación de la institución**

### **1.1. Título de la experiencia laboral**

Mejoramiento en el proceso operativo del sistema REDENAVES Iquitos 2019

### **1.3. Identificación de la institución**

#### **Autoridad Portuaria Nacional (APN)**

Según la Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional, mayo 2003, tiene por finalidad la promoción del desarrollo e impulso de la competitividad en los puertos peruanos, así como dar las facilidades al sistema de transporte en sus diferentes modalidades o facetas, innovar los puertos a través del desarrollo de las cadenas logísticas que se dan en las instalaciones portuarias.

La presente ley LSPN establece a la Autoridad Portuaria Nacional como un ente del estado descentralizado que se encarga del Sistema Portuario Nacional, ligado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con facultades delegadas por el Ministro de Transportes.

La Autoridad Portuaria Nacional tiene como tarea el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, impulso a los inversionistas privados en todos los puertos peruanos, así mismo es un coordinador con todos los actores públicos o privados que participan dentro de las actividades y servicios portuarios, con el fin de crear una sólida comunidad marítimo-portuaria que enlace a todos los involucrados del desarrollo ciudad-puerto, estatales y privados con un objetivo común: fortalecer la competitividad portuaria a nivel nacional con la finalidad de enfrentar los grandes cambios que se dan en los puertos del mundo y su interrelación con las ciudades como un solo eje.

La Autoridad Portuaria Nacional un ente estatal con diferentes atribuciones de acuerdo a los establece el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.

Su estructuración es mediante un organigrama, líneas de autoridad y responsabilidades.

RUC: .20509645150

Razón Social: Autoridad Portuaria Nacional

Página web: [www.apn.gob.pe](http://www.apn.gob.pe)

Logo de la institución:



Tipo de institución: Pública

Representantes legales:

Sr. Edgar Patiño Garrido - Presidente de Directorio

Sr. Guillermo Bouroncle Calixto - Gerente General

Dirección: Av. Santa Rosa N° 135 La Perla Callao

## Mapa de Ubicación:

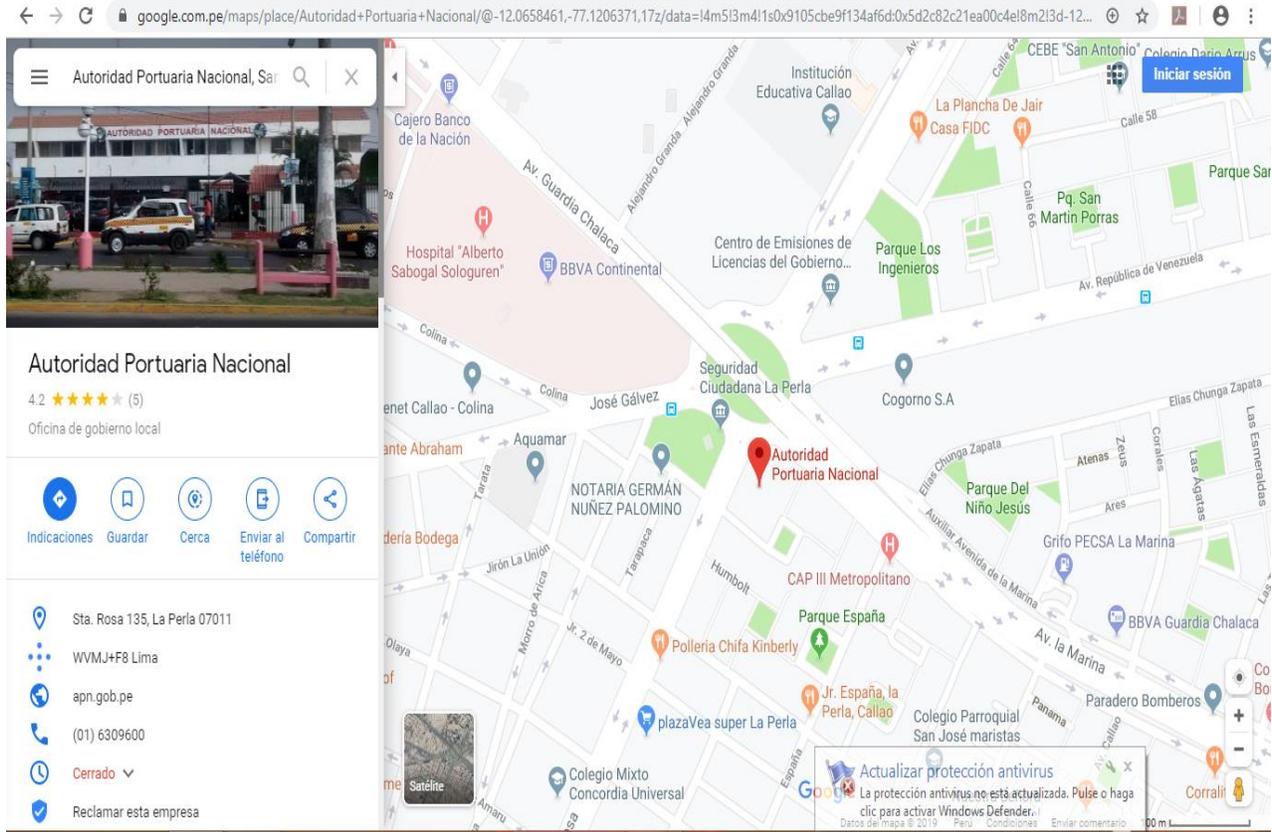


Gráfico 1: Mapa de ubicación

Fuente: Google Maps

## **Misión**

Fomentar el crecimiento del Sistema Portuario Nacional en beneficio de la comunidad portuaria, con el fin de preservar la competencia y modernidad.

## **Visión**

Ser reconocido como el líder de la comunidad portuaria del Sistema Portuario Nacional.

## **Valores**

- Eficacia
- Honestidad y claridad
- Cumplimiento social
- Deber

## **Labor de la Autoridad Portuaria Nacional**

Dentro de las atribuciones de la APN existen: técnico normativo y ejecutivo, acorde con el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, estas son:

- Elabora y propone al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, compatible con los objetivos y estrategias de desarrollo auto sostenible.
- En temas de desarrollo portuario elabora proyectos de inversión pública y convocatorias a la inversión privada.
- Aprueba y supervisa expedientes técnicos que incluyen medidas sobre la protección del medio ambiente y la comunidad, obras de infraestructura portuaria y especificaciones técnicas de las maquinarias y equipos.

- Empuje a las actividades comerciales y logísticas en los terminales portuarios.
- Mantener la integración de la comunidad portuaria dentro del Sistema Portuario Nacional y promover su desarrollo.
- Fomentar las actividades portuarias a través de la modernización continua.
- Emitir normatividad que se encuentran acordes a competencia y transparencia.
- Emitir normatividad en lo técnico, operativo, administrativo.
- Fomento de concesiones en el sector privado supervisando el respeto de sus derechos laborales.
- Promover el incentivo al trabajador portuario, con la finalidad de conseguir la estabilidad a través de capacitaciones constantes especializadas.
- Implantar normas que permitan mejorar al Sistema Portuario Nacional en todos los aspectos cumpliendo las reglamentaciones nacionales e internacionales.
- Mantiene comunicación con entes competentes con la finalidad de prevenir ilícitos que puedan afectar a las infraestructuras y personal portuario.
- Participa en la búsqueda de dar solución a la comunidad portuaria cuando existan controversias que afecten el sistema portuario.

**Organigrama de la Autoridad Portuaria Nacional**

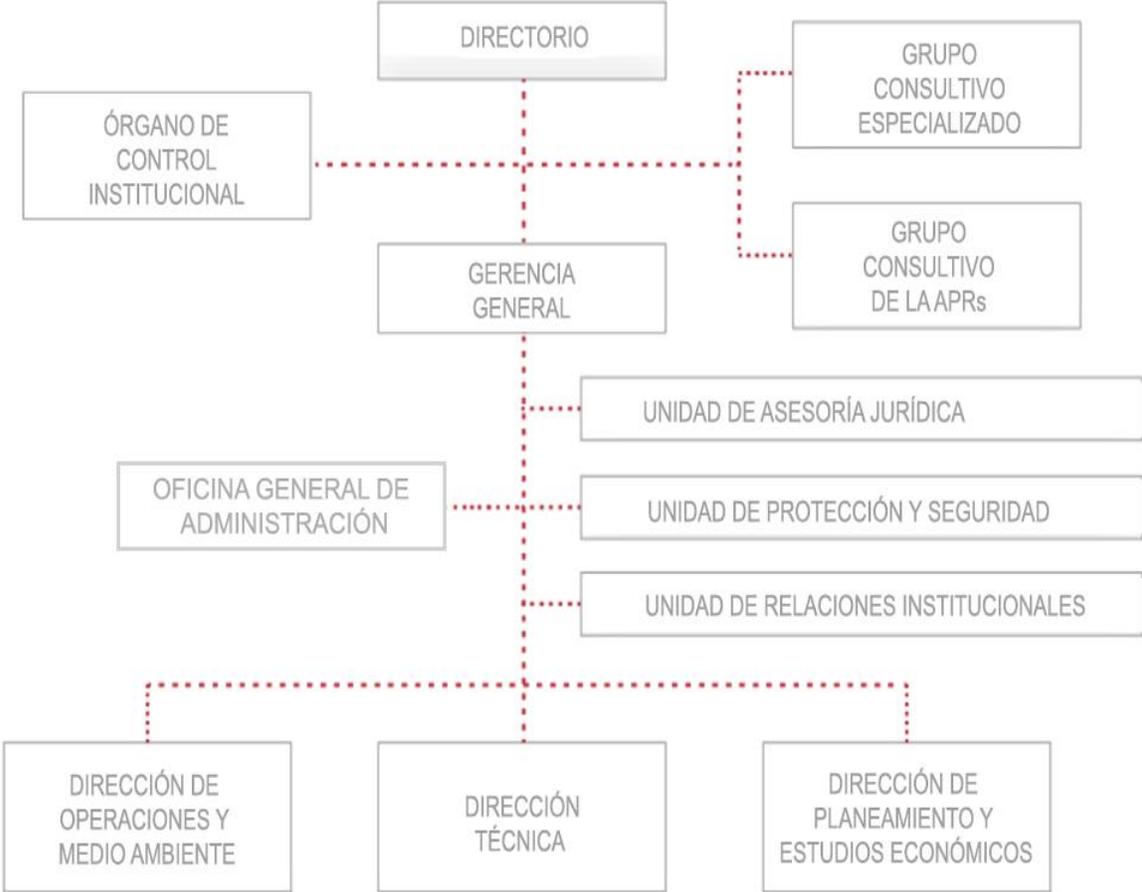


Gráfico 2: Organigrama de la Autoridad Portuaria Nacional

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

## **Sedes de la Autoridad Portuaria Nacional:**

### **Oficinas Desconcentradas:**

La Autoridad Portuaria Nacional cuenta con Oficinas Desconcentradas que se encuentran instaladas en los siguientes puertos:

**Paita – Bayóvar**, situada al oeste de Piura teniendo jurisdicción en todas las áreas portuarias que se encuentran en las costas de la región Piura, provincias de Talara por el norte y Sechura por el sur, hasta el puerto de La Cruz en Zorritos, departamento de Tumbes.

En su jurisdicción se encuentran el Terminal Portuario Euro Andinos, segundo puerto en importancia en el territorio peruano, habiendo movilizadado el año 2015 más de 250,000 TEU's, el Terminal de Misky Mayo administrado por Vale Do Rio Doce, con movimiento de diferentes minerales y el nuevo Terminal Marítimo de Talara Petroperú donde realizará embarque y descarga de carga líquida, en donde se podrá despachar y recepcionar los combustibles de manera más eficiente, también están los siguientes terminales: Juan Pablo Quay, Petroperú Bayóvar, Terminal Multiboyas San Pedro 1 Savia, Maple Etanol Paita.

**Salaverry**, abarca todo el litoral marítimo desde el límite departamental entre Lambayeque y La Libertad, es un puerto marítimo peruano con un pueblo ubicado en el distrito del mismo nombre, el puerto está ubicado a 8° 15' 25" de latitud Sur y a 79° 59' 50" de latitud oeste, se encuentra a 14 kilómetros de la ciudad de Trujillo y a 8 kilómetros de la carretera Panamericana lo que facilita el acceso por carretera a las empresas de transporte de diferentes productos, situadas dentro de su área de influencia.

Existen los siguientes terminales portuarios, el Terminal Portuario de Salaverry encargado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), con dos muelles de atraque directo tipo espigón, de 220 metros por ancho de 20 metros y de 235 metros por ancho de 28 metros.

El tipo de construcción es plataforma y pilotes de concreto armado y el Terminal Multiboyas PETROPERU administrado por la Empresa Terminales del Perú.

**Callao**, comprendida entre el litoral departamental de Lima y Callao, hasta el límite departamental de Callao e Ica.

Callao consta de los siguientes terminales: Multiboyas Blue Pacific Oils, Terminal Multiboyas Repsol YPF, Terminal Multiboyas Repsol Gas YPF, Terminal Multiboyas Quimpac, Terminal Multiboyas de la empresa TRALSA, Terminal Multiboyas Sudamérica Fibras, Terminal Multiboyas Zeta Gas, Terminal de reparaciones de la Marina de Guerra, Terminal Portuario de la Empresa Nacional de Puertos ENAPU, Terminal portuario Cementos Lima, Terminal de boyas Petro Perú.

**Pisco**, limite departamental de Lima e Ica por el norte y por el sur entre Pisco e Ica, en la jurisdicción de la oficina desconcentrada de Pisco está se encuentran cuatro terminales portuarios que son los siguientes: Terminal Portuario General San Martín administrado por el Terminal Portuario Paracas, Terminal Multiboyas PETROPERU para la descarga de productos blancos y negros, administrado por Consorcios Terminales, Terminal Marino Pisco Camisea PLUSPETROL S.A. para el embarque de diferentes hidrocarburos, administrado por Oiltanking Andina Services S.A.C.

En Cañete se ubica el Terminal Portuario Perú LNG Pampa Melchorita PERU LNG que realiza el embarque a granel de gas licuado.

**San Nicolás**, comprenden las zonas portuarias que se encuentran en el norte entre Ica y Pisco y por el sur entre Ica y Arequipa.

La longitud del muelle es de 320 metros con un dolphin de amarre de 15 metros de diámetro, que se utilizan para las espías de popa de las naves tipo Panamax y Capers con un diámetro de 15 metros.

Esto hace fácil el atraque de naves en ambos lados para el embarque y descarga de carga general, antes de la llegada del nuevo SHIP LOADER solo se efectuaba la carga por el lado oeste del mismo.

El muelle se utiliza para operaciones de embarque y desembarque de naves con eslora mayor a 300 metros y 250,000 DWT. El transporte de las mercancías hacia la nave se da por medio de una faja transportadora la que embarca mineral de hierro a través de una grúa pórtico desplazada sobre rieles a lo largo del muelle, lo que permite frenar el movimiento de las naves en las operaciones propias.

**Matarani**, ubicado en el distrito de Islay Arequipa, la oficina desconcentrada se establece entre las áreas portuarias que se encuentran por el norte entre los límites de las regiones de Ica y Arequipa y por el sur con los límites de las regiones de Moquegua y Arequipa.

Forma parte de uno de los tres puertos del Pacífico Sur, Ilo y Marcona de donde nace la carretera interoceánica por el sur peruano y hacia los países de Bolivia y Brasil, con salida hacia el océano Atlántico por el Brasil.

Después de Paita y Callao, ocupa el tercer puesto como puerto peruano con mayor tráfico.

En Matarani existen tres terminales portuarios: Terminal Multiboyas Mollendo, cabotaje e importación de hidrocarburos, administrado por Terminales del Perú, el Terminal Portuario de Ático que se encuentra administrado por Tecnológica de Alimentos S.A.

Terminal Portuario de Matarani administrado por TISUR contribuyendo con el desarrollo de la región, siendo el abastecedor principal en la región sur peruana, con vías de acceso terrestres adecuadas que lo conectan con las regiones del sur del Perú, Bolivia y Brasil.

**Ilo**, con jurisdicción en las áreas portuarias entre el límite de Moquegua y Arequipa y la frontera terrestre entre Perú y Chile por el sur.

Comprende las regiones de Cusco, Puno, Tacna, Moquegua, Arequipa, con Bolivia, Chile y Brasil.

Ilo cuenta con los siguientes terminales portuarios:

Terminal Portuario de Ilo: Administrado por ENAPU, de 300 metros de largo por 30 metros, puede atender todo tipo de naves de hasta 30,000 DWT, así como el embarque y descarga de diversas mercancías, hasta 1'400,000 TM por año.

Terminal Portuario de Southern Perú: Cuenta con un muelle tipo de 200 metros de largo para atender naves de hasta 30,000 DWT y 200 metros de eslora.

Terminal multipropósito el cual permite el embarque de diversos minerales.

Terminal Portuario ENGIE CT ILO 2: El muelle de ENGIE CT ILO 2, con 1,300 metros de longitud del puente, un ancho de 7 metros y una plataforma de 80 metros de largo por 25 metros de ancho, tiene una faja transportadora que opera hasta 1,500 TM por hora, administrado por ENGIE Energía Perú S.A, es un terminal especializado en la recepción de carbón.

Además, cuenta con un calado de 20 metros en el cabezo, donde las operaciones se inician con la llegada de buques de hasta 85,000 TM de capacidad de bodegas y 230 metros de eslora, que atracan en la plataforma del muelle donde pueden amarrar buques tipo Panamax.

Terminal de Líquidos Tramarsa: Cuenta con un terminal de almacenamiento y embarque de líquidos. En El terminal cuenta con cuatro (04) boyas de amarre, tres (03) en popa y uno (01) en proa, con la

capacidad de recibir naves de hasta 30,000 DWT y de 200 metros de eslora máxima, con un calado de 11 metros.

Terminal GMP OIL TANKING (multiboyas): Cuenta con cuatro boyas ciegas de amarre, una en proa y tres en popa.

Administrado por Consorcio Terminales, se crea con la participación de Graña y Montero Petrolera en asociación con la empresa Oiltanking GmbH. En este terminal se brindan los servicios de recepción, almacenamiento, despacho y transporte de productos líquidos.

Con una capacidad total instalada de 221 mil barriles y un despacho promedio de 2.0 millones de barriles/año, en el terminal de Ilo actualmente se manipulan productos como residual 6, biodiesel 2, gasolina 95 y diesel de exportación. En la actualidad Consorcio Terminales tiene un contrato de logística integral con la empresa petrolera estatal boliviana YPFB para recibir y almacenar productos en el terminal de Ilo, además de transportarlo hasta el Terminal de CLHB (empresa de propiedad de GMP y Oiltanking) en La Paz (El Alto), donde se recibe, almacena y despacha a los clientes de YPFB.

Terminal Multiboyas Tablones: Administrado por la empresa SPCC, en el que se realiza la descarga derivados de petróleo para sus plantas de fundición y refinería. Cuenta con cuatro boyas ciegas de amarre, una en proa y tres en popa, las maniobras de amarre solo se realizan en el día, con la capacidad de recibir naves de hasta 70,000 TM de DWT y de 200 metros de eslora máxima, con calado de 20 metros.

Terminal Portuario Marine Trestle: El Terminal Portuario Tablones, denominado Marine Trestle, es de propiedad de SPCC y embarca ácido sulfúrico. Cuenta con una plataforma de carga de 600 m<sup>2</sup> (30 x 20) y una plataforma de acceso de 500 m. de longitud. Consta de una (01) tubería de 1,300 m. de 18" de diámetro y el manifold de 8" el régimen máximo de embarque es de 925.00 TM por hora, en donde pueden amarrar buques quimiqueros de hasta un máximo de 35,000 TM de peso muerto, con una eslora

máxima de 180 m., manga máxima de 30 m. y de 11 m. de calado. Dicho muelle está construido sobre pilotes de acero.

**Iquitos**, La jurisdicción comprende las áreas portuarias que se encuentran en los ríos Marañón, Pastaza, Napo, Putumayo, Yavarí y Amazonas dentro del territorio nacional y sus afluentes navegables y el río Ucayali desde Orellana. En términos geográficos, el Puerto de Iquitos consiste en los ríos Amazonas, Nanay e Itaya que envuelve a Iquitos lo cual hace que la ciudad sea una isla en medio de estos ríos, y que se convierten en las principales entradas fluviales para la ciudad. En ellas existe una concurrida presencia de cualquier tipo de barcos, dársenas y otro tipo de naves propias de la ciudad conocidas como: los “peque peques” o los famosos “pongueros” que se utilizan para realizar turismo en el puerto así como para que los pobladores puedan transportarse a través de los ríos y carga a las compañías petroleras, en resumen el transporte en el puerto de Iquitos lo conforman todos los sistemas de conexión fluvial y embarcaderos que tiene la ciudad, el puerto tiene un gran movimiento comercial y se le considera como uno de los puertos fluviales más importantes de América del Sur y el mayor puerto fluvial del Perú.

Las mayores industrias de extracción de la ciudad están conformadas por extracción de materia prima tales como la maderera, pesquera, petrolera, minera y agrícola, y tiene una alta actividad económica en el turismo debido a la gran biodiversidad que presenta, la artesanía, la panadería y la bebidas gasificadas y cervecera.

El puerto de la ciudad de Iquitos cuenta con un Terminal Portuario administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), un Terminal Portuario administrado por la empresa nacional Petróleos del Perú (PETROPERU).

**Yurimaguas**, se encuentra ubicada al norte del Perú capital de la Provincia de Alto Amazonas y comprende los ríos Huallaga, Marañón, Shanusi, Paranapura y afluentes, en la selva peruana en la Selva Baja, la navegación por estos ríos se realiza continuamente debido a las diferentes embarcaciones que existen, por lo que sobresale como puerto fluvial amazónico. Por él se mueven grandes cantidades de madera. En su demarcación se hallan no sólo industrias de elaboración de productos alimenticios, textiles y de consumo, sino también de alfarería. Se conecta con las ciudades de Tarapoto y Moyobamba a través de carretera, y hacia la costa peruana por medio de Pachiza (corredor del Huallaga-Cuchillanqui-Trujillo).

El puerto de Yurimaguas cuenta con un Terminal Portuario administrado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) se ubica en la margen izquierda del río Huallaga, en la ciudad de Yurimaguas, provincia de Alto Amazonas, departamento de Loreto. Se encuentra a una altitud por debajo de los 200 m.s.n.m.

Se moviliza básicamente carga de cabotaje fraccionada en embarcaciones mixtas (carga y pasajeros), asimismo la infraestructura portuaria se ubicada en la margen izquierda del río Huallaga La carga movilizada es fundamentalmente de cabotaje, del tipo fraccionada. También cuenta con el Terminal Portuario Petróleos del Perú. Asimismo, con la finalidad de incrementar la eficiencia de los servicios y actividades portuarias, se ha concesionado donde se construyó el nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, para asegurar una mayor seguridad en la transferencia de la carga y una mayor productividad en las operaciones, motivando que las embarcaciones formales opten por efectuar sus operaciones por esta nueva instalación portuaria.

**Pucallpa**, con jurisdicción sobre las áreas portuarias que se encuentran en el río Ucayali y sus afluentes navegables dentro de la región Ucayali, también en el río Urubamba; teniendo límites con las regiones de Loreto, Junín y Cuzco. En la ribera del río Ucayali próxima a la ciudad de Pucallpa se encuentran embarcaderos que movilizan carga general y fraccionada, combustible, madera, material de construcción, mercancía de pan llevar.

El principal terminal y donde se realizan actividades portuarias bajo ciertos estándares de calidad es el Terminal Logística Portuaria del Oriente S.A. (LPO). Además, existen embarcaderos en las principales ciudades de la región, como lo son: Atalaya, Sepahua, Belén, entre otros.

Asimismo, en los siguientes anexos:

**Anexos:**

**Zorritos**, en la jurisdicción del anexo de zorritos, se encuentra el distrito La Cruz que está ubicado a 17 km al sureste de la provincia y departamento de Tumbes, entre las latitudes Norte: 80°33'07.35" y Sur: 0°36'09.87", y su capital es la Caleta La Cruz. Tiene una extensión de 65,23 km<sup>2</sup> representando el 3,60% del total del territorio tumbesino, asimismo La Cruz cuenta con 6 Km. de playas de arena blanca ubicadas entre Puerto Las Balsas (Caserío San José) y la Quebrada El Charán en el Barrio El 19. Tiene una población estimada superior a los 8 000 habitantes. La principal vía de acceso a la ciudad de La Cruz es la carretera Panamericana Norte, que articula al distrito, con la capital del departamento y con las provincias de Zarumilla por el norte y por el sur con Zorritos.

La jurisdicción del Puerto de La Cruz cuenta con un muelle de menor escala en las instalaciones de la Base Naval de La Cruz concesionado a la empresa BPZ, para atender naves de hasta <500 toneladas, donde se carga y descarga material para operación de las plataformas de exploración petrolera ubicadas en el mar.

**Talara,** A Talara se llega por un desvío de la carretera Panamericana Norte entre Sullana y Los Órganos, a la altura del km 1120 de la Panamericana. El anexo Talara pertenece administrativa y operativamente a la Oficina Desconcentrada de Paita. Los medios de transporte realizan llegadas y salidas diarias, cuenta con el Aeropuerto Internacional Capitán FAP Víctor Montes Arias. También se encuentra en su territorio la Base aérea El Pato de la Fuerza Aérea del Perú. en su jurisdicción se cuenta con dos (02) Terminales Portuarios principales, los mismos que contribuyen al desarrollo de la región, convirtiéndose en el principal soporte logístico del Norte del Perú, cuenta con vías de acceso terrestres adecuadas, que lo conectan con las regiones del norte del Perú.

**Supe – Huacho – Chancay,** El Anexo de Supe, depende funcionalmente de la Oficina de Coordinación de las Oficinas Desconcentradas, su jurisdicción comprende las áreas portuarias que se encuentran entre los siguientes límites: Por el norte con la provincia de Barranca y por el sur con Chancay, de la región Lima.

**Nauta,** es la localidad más arcaica de la Amazonia, perteneciente a la Provincia de Loreto. A Nauta se llega por carretera a dos horas aproximada de la ciudad de Iquitos y se encuentra próxima a la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, de donde nace el río más conocido en el mundo, el caudaloso río Amazonas.

De Nauta se llega a la famosa Reserva Nacional Pacaya Samiria través de embarcaciones fluviales hasta la comunidad 20 de febrero, los cuales prestan el servicio de transporte turístico a diferentes turistas de todas partes del mundo, por lo que se solicita permiso de ingreso al Instituto Nacional de Recursos

Naturales, pagando los respectivos derechos correspondientes. La Reserva Nacional Pacaya Samiria es uno de los lugares con mayor riqueza biológica del planeta.

**Santa Rosa**, ubicada en la calle Mi Perú S/N - Isla Santa Rosa, distrito de Yavarí, provincia de Ramón Castilla, región Loreto, inició sus funciones el 30 de octubre de 2016.

## **Certificaciones**

### **Autoridad Portuaria Nacional obtiene certificación en el Sistema de Gestión de Antisoborno y ampliación de certificación en el Sistema de Gestión de la Calidad**

La Autoridad Portuaria Nacional obtuvo la certificación en el Sistema de Gestión Antisoborno y la ampliación de la Certificación en el Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2015, certificaciones que fueron entregadas por la Perú Certification al lograr satisfactoriamente las auditorías de certificación correspondientes. La entrega de las certificaciones constituye un nuevo e importante hito para continuar la mejora del desempeño de la institución mediante una base sólida y sostenible para el desarrollo, reafirmando el compromiso en la mejora continua de la institución para la mejora de la satisfacción de la comunidad portuaria, en este escenario y con el principal objetivo de conseguir una mejora en las gestiones que busquen beneficiar a los actores que intervienen en las operaciones portuarias en todo el territorio peruano, la Autoridad Portuaria Nacional priorizó para esta ampliación de la certificación los procesos de Gestión de la Dirección; Sistema Integrado de Gestión; Gestión de Planeamiento y Desarrollo (Programación y formulación del presupuesto); Gestión de Atención al Usuario; Gestión de Sostenibilidad, Protección y Seguridad Portuaria; Gestión de Infraestructura y Equipamiento; Gestión de Operaciones; Gestión de Innovación y Conocimiento; Gestión Documental;

Gestión de Administración (Capital Humano, Gestión Logística y Patrimonio) y Gestión de Tecnologías de la Información.

En octubre de 2018 se inició el camino con la finalidad de lograr el reconocimiento de estas certificaciones, es decir el Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2015 y Sistema de Gestión Antisoborno, culminando con la auditoría realizada por el ente certificador Perú Certification el 19 de julio de 2019 a la sede central de la APN y a las Oficinas Desconcentradas de la institución a nivel nacional.

### **Oficina Desconcentrada de Iquitos**

La oficina denominada desconcentrada está ubicada en Av. De La Marina N° 1338 distrito de Villa Punchana, provincia de Maynas, departamento de Loreto, iniciando sus funciones a partir del 05 de febrero del mismo año, realizando los actos de recepción y despacho a naves a partir de 500 AB, ampliando sus funciones atendiendo naves a partir de 13.30 a partir del día 15 de agosto del año 2008.

Debe precisarse que actualmente únicamente están afectos de pago de tarifa según TUPA las naves a partir de 500 AB.

### **Organización de la Oficina Desconcentrada de Iquitos**

Está organizada de la siguiente manera:

**Jefatura.** Se encarga de planificar y coordinar con los usuarios la supervisión de la acción planeada, actualmente el suscrito se encuentra como jefe encargado, cumpliendo con las funciones encomendadas.

**Área de Operaciones.** A cargo de los Asistentes Operativos (2 en la OD Iquitos, 2 en el anexo Nauta, y 2 en el anexo Santa Rosa), encargados de la ejecución de los procedimientos operativos asignados a

la oficina, tales como recepción y despacho a través del sistema REDENAVES, controles de puerto, inspección de certificaciones, verificación de licencias de operación, verificación de procedimientos de protección y seguridad portuaria, apoyo y supervisión del desarrollo de cursos de capacitación.

**Área de Administración.** A cargo del Asistente Administrativo con un practicante, encargada de la ejecución de los procedimientos administrativos, relacionados con el control documentario, control y custodia del fondo fijo para caja chica, control de inventario de bienes patrimoniales, control del presupuesto asignado, verificación del cumplimiento del mantenimiento de los equipos asignados.

**Área de Seguridad.** A cargo de los Operarios del Centro de Control, Comunicaciones y Respuestas y Emergencias (2 operarios y 2 motoristas fluviales), encargados de realizar los procedimientos de protección y seguridad en la zona portuaria a través de cámaras de video vigilancia y embarcación fluvial, cuenta con una oficina de Centro de Control, Comunicaciones y Respuesta a Emergencias (CCCRE).



Figura 3: Oficina Desconcentrada de Iquitos

Fuente: Oficina Desconcentrada



Figura 4: Organigrama de la Oficina Desconcentrada de Iquitos

Fuente: Oficina Desconcentrada

## **Experiencia laboral**

El suscrito se desempeña como Asistente Operativo Portuario en la Oficina Desconcentrada de Iquitos de la Autoridad Portuaria Nacional, en la región Loreto desde el 01 de marzo del 2009 hasta la actualidad, haciendo un total de 10 años con 10 meses de experiencia laboral, desempeñando durante este tiempo diferentes funciones como:

- **Efectuar los procesos de recepción y despacho de naves en coordinación con las autoridades competentes y el representante de las agencias fluviales con la finalidad de atender las operaciones comerciales**

Este procedimiento consiste en realizar los procesos de recepción y despacho a través del sistema REDENAVES con la finalidad de realizar la verificación de los documentos exigidos en la Ficha Técnica, en coordinación con las autoridades competentes (Sunat-Aduanas, Sanidad Marítima, Migraciones, Capitanía de Puerto) así como de ser necesario y a potestad de cada autoridad competente realizar una inspección antes del zarpe y posterior al arribo de la nave.

La modalidad de la navegación puede ser cabotaje que son las naves que realizan viajes por los distintos ríos de la Amazonía peruana (Amazonas, Marañón, Ucayali, Pastaza, Morona, Tigre, Corrientes, Huallaga, Puinahua, Yavarí, Momón, etc.), así como los zarpes con destino internacional (Leticia-Colombia, Tabatinga, Manaus-Brasil, etc.).

- **Supervisar la prestación de los servicios portuarios básicos en los terminales portuarios y/o embarcaderos fluviales.**

De acuerdo a Resolución de Gerencia General N° 171-2016-APN/GG el suscrito se encuentra designado como Inspector de la Autoridad Portuaria Nacional con la finalidad de controlar y fiscalizar la prestación de los servicios portuarios generales y básicos en los terminales portuarios y embarcaderos fluviales de su jurisdicción.

Los servicios portuarios que se realizan en el puerto de Iquitos son el de abastecimiento de combustible, estiba y desestiba.

Estos se realizan en los Terminales Portuarios de Enapu, Petroperú, GLP, así como en algunos embarcaderos que se encuentran en proceso de formalización por parte de la Autoridad Portuaria Nacional como; Linares, Júpiter, Henry, Da Costa, Juan Vergara, etc.

- **Efectuar las inspecciones administrativas programadas e inopinadas a las empresas que brindan servicio portuario**

Las inspecciones administrativas programadas se realizan de acuerdo a un cronograma trimestral elaborado para todo el año, lo cual se distribuye entre todo el personal operativo, las inspecciones inopinadas se dan cuando se detecta algún caso deficiente por parte de los administrados.

En estas inspecciones se pueden detectar empresas que no cumplen con la normativa establecida por lo que se deben identificar para notificarlas con proceso sancionador de ser necesario.

- **Realizar inspecciones ambientales en instalaciones portuarias**

Este es un procedimiento que se realiza con la finalidad de inspeccionar e identificar situaciones de riesgo en materia ambiental en los terminales portuarios, lo que se busca es prevenir contaminación en tierra y agua, para esto se realizan talleres, foros, campañas de concientización en el cuidado del medio ambiente.

En algunos casos se realiza en coordinación con las entidades responsables como ANA, OSINERMINING, Fiscalía Especializada en Medio Ambiente, etc.

- **Supervisar el desarrollo de cursos portuarios dictados por empresas acreditadas**

Consiste en supervisar el desarrollo de los cursos portuarios propuestos por el instructor como: Seguridad Portuaria, Mercancías Peligrosas, Código Protección de Buques e Instalaciones Portuarias I y II, que estén acordes con los temas que se encuentran en los sílabos, así como la cantidad de participantes, condiciones del local y el mobiliario adecuado.

- **Emitir los comunicados de impedimentos de zarpe, así como el levantamiento de estos de acuerdo a los procedimientos vigentes**

De acuerdo a la Resolución de Gerencia General N° 073-2007-APN/GG el Gerente General de la Autoridad Portuaria Nacional desconcentra esta competencia a las personas encargadas de la recepción y despacho de naves que se encuentren de turno.

El D.S. N° 013-2011-MTC establece los procedimientos para realizar el Impedimento y Levantamiento de Zarpe por escrito y/o electrónico al Capitán de la nave o su representante y puesto en conocimiento de las autoridades competentes.

El Impedimento de Zarpe se da por varios motivos: por falta y vencimiento de algún documento o a solicitud de una autoridad competente.

- **Control de las actividades de la embarcación fluvial APN-IQUITOS en la zona portuaria del puerto de Iquitos**

De acuerdo a la Resolución de Gerencia General N° 167-2017-APN/GG y su Directiva se establece los procedimientos y responsabilidades para la ejecución del control, protección, seguridad y supervisión de las actividades portuarias fluviales, con el empleo de la embarcación fluvial APN-IQUITOS en la zona portuaria del puerto de Iquitos, a través de un Programa Mensual Operativo (POM), elaborado por la Oficina Desconcentrada de Iquitos, dentro de su funciones principales están las siguientes: elaborar informes diarios de novedades presentadas, reportar todo incidente o accidente durante la ronda de protección, supervisar la prestación de los servicios portuarios básicos en condiciones seguras, supervisar el cumplimiento de las normas de protección del medio ambiente, ejecutar actividades de apoyo en las instalaciones portuarias durante las emergencias que pudieran presentarse en la zona portuaria, etc.

La zona portuaria está considerada entre el río Itaya (desde la Boca hasta Belén), río Amazonas (hasta la Refinería Petroperú) y río Nanay (hasta la zona del SIMA y Club Caza y Pesca).

- **Encargado del manejo del Fondo Fijo para Caja Chica (2017-2018)**

De acuerdo a Resolución de Gerencia General N° 029-2017-APN/GG el suscrito se encontraba como encargado titular del manejo y administración del Fondo Fijo para Caja Chica asignado a la Oficina Desconcentrada de Iquitos.

El objetivo principal es la adecuada administración de los fondos de Caja Chica de la Autoridad Portuaria Nacional con la finalidad de garantizar su integridad y disponibilidad, así como para cautelar

el uso racional eficiente de los recursos públicos, y que debe ser destinado en la atención de gastos menudos y urgentes que demanden su cancelación inmediata o que por su finalidad y características no pudieran ser debidamente programados, de acuerdo a partidas programadas.

### **Funciones de la Autoridad Portuaria Nacional**

Dentro de las funciones de la Autoridad Portuaria Nacional se encuentra los procesos de Recepción y Despacho de Naves a través del sistema REDENAVES.

El servicio de recepción y despacho de naves se realiza a nivel nacional, pero para el presente informe abarcará la jurisdicción de Iquitos, por ser el principal puerto fluvial de la Amazonía peruana, con la finalidad que estas mejoras permitan una mejor atención al administrado.

### **Base Legal**

- Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC y sus modificatorias.
- Decreto Supremo N° 003-2004-MTC que aprueba el Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional y modificatorias.
- Decreto Supremo N° 165-2006-EF que aprueba la Ventanilla Única de Comercio Exterior.
- Decreto Supremo N° 013-2011-MTC que aprueba el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú.
- Decreto Supremo N° 012-2013-MINCETUR que aprueba el Reglamento Operativo del Componente Portuario de la VUCE.

## **Aspectos Normativos**

- a) De acuerdo a la Ley del Sistema Portuario Nacional menciona que el estado a través de los lineamientos de políticas portuarias debe fomentar, regular, supervisar las actividades y los servicios portuarios (artículo 3°).
- b) Todo acto administrativo, contractual, jurídico, que se preceda de esta ley o reglamento, puede ser realizado por medios electrónicos, así como que son válidas las comunicaciones electrónicas para autorizar la recepción y despacho de naves, libre plática (décimo primera disposición transitoria y final de la Ley del Sistema Portuario Nacional).
- c) El procedimiento para la recepción de naves, así como el ingreso, permanencia y salida de un puerto podrá hacerse de manera electrónica o manual (cuarta disposición transitoria y final del Reglamento de la LSPN).
- d) Creación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, a través del uso de medios electrónicos para obtener permisos, certificaciones, licencias y demás autorizaciones que se exigen ante las entidades del estado para realizar operaciones de importación y exportación de mercancías (Decreto Supremo N° 165-2006-EF).
- e) La Ley del Sistema Portuario Nacional, mediante el Decreto Legislativo N° 1022, ordena la creación de la Ventanilla Única Portuaria (VUP), la misma que formará parte de la Ventanilla Única de Comercio Exterior –VUCE (trigésimo segunda disposición transitoria y final)

## **CAPITULO II: Planteamiento del problema**

### **2.1. Descripción de la realidad problemática**

En las últimas décadas el comercio exterior creció a nivel mundial, junto a ello la creación y la modernización de terminales y embarcaderos portuarios, por lo que se creó un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (OEA), encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques, denominado Organización Marítima Internacional (OMI), se constituyó en la ciudad de Ginebra el 17 de marzo de 1948, actualmente se encuentra constituida por 156 estados miembros de las Naciones Unidas, reuniéndose cada dos años para evaluar y aprobar las resoluciones, presupuestos y recomendaciones de carácter técnico elaborada por organizaciones auxiliares.

La Organización Marítima Internacional (OMI) siendo un órgano rector y al ver la complejidad de los arribos y zarpes a los distintos puertos decide realizar un convenio en 1962, para facilitar el tráfico marítimo internacional, el proyecto se aprobó en 1965, el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (Convenio FAL 65), el cual entró en vigencia el 05 de marzo de 1967.

Su objetivo fue la simplificación y la reducción mínima de trámites, documentos y formalidades relacionada con la llegada y la salida de los buques, haciendo uso de las tecnologías de la información.

A inicios del año 2003 el gobierno peruano inició un proceso de reforma y modernización del sector portuario, promulgando la Ley del Sistema Portuario Nacional N° 27943, para cumplir con lo descrito es que se hace necesario crear un software que permita atender el modelamiento y diseño de un sistema de gestión de Recepción y Despacho de Naves -REDENAVES a nivel nacional, basado en actividades

concordantes con la cadena de valor, mapa de procesos, dirigido a identificar los servicios que agregan o no valor a la promoción de la competitividad del comercio exterior de nuestro país.

La Autoridad Portuaria Nacional tiene por finalidad promover la eliminación de cualquier regulación, trámite, costo o requisito de tipo administrativo, económico, técnico, operativo o de cualquier naturaleza. Esta obligación legal motiva que los procesos y procedimientos de la APN, deban prestarse en forma rápida y eficiente, lo cual necesariamente obliga a contar con sistemas informáticos que contribuyan a una mejor gestión institucional (numeral 35.1 de las disposiciones complementarias de la Ley del Sistema Portuario Nacional).

## **Evolución del Sistema REDENAVES Electrónico**

### **Recepción y Despacho de Naves**

La APN al iniciar oficialmente sus funciones en el mes de julio del año 2005, lo hizo por medio de un equipo de personas denominadas Asistentes Operativos, quienes ejercían esta función en forma presencial a bordo de todas las naves que arribaban y zarpaban de los puertos del Perú, solicitando a los representantes de las naves (agentes marítimos) toda la documentación en formato papel.

Para ello se creó un formato especial denominado Solicitud Oficial de Arribo y Zarpe (SOAZ) con la finalidad de que realicen el anuncio y zarpe de las naves y al cual se adjuntaban los formatos OMI y copia de los certificados que correspondían a cada autoridad competente, toda esta información era registrada manualmente en cuadernos y en formato Excel, que servían para llevar un control y realizar los cuadros estadísticos requeridos.

Entre los meses de agosto 2008 a marzo 2009 el área de sistemas de Dirección de Operaciones y Medio Ambiente DOMA desarrollo el sistema REDENAVES I, el mismo que inició su operación en el mes de abril de 2009, habiendo sido conceptualizado con la finalidad de que el capitán de la naves o su

representante presenten la documentación establecida a través de este medio electrónico, de manera de evitar la presencia física a bordo de las naves y la recepción de documentos en formato papel, para lo cual se dispuso seguir utilizando el formato SOAZ.

Entre los meses de agosto a diciembre de 2009 el área de sistemas de DOMA desarrollo el sistema REDENAVES II y se puso en producción como piloto del módulo de recepción y despacho de naves de la VUP en el mes de setiembre de 2010, entre los meses de abril 2009 a setiembre 2011 se realizó la interconexión de los sistemas REDENAVES I y II.

Posteriormente este sistema fue mejorado a través de la promulgación del Decreto Supremo con el cual se aprobó en el mes de abril de 2011 el nuevo Reglamento de REDENAVES donde se dispuso el cambio del SOAZ por el Documento Único de Escala (DUE) a cargo de la Oficina de Tecnologías de la Información (OTI), a partir de este hecho el sistema se denominó REDENAVES Electrónico II.

### **REDENAVES Electrónico I (2009)**

El sistema REDENAVES Electrónico I se implementó en los principales puertos a nivel nacional, con el objetivo de constituir la plataforma electrónica el cual podrá ser utilizado en los procedimientos de recepción y despacho de naves, donde los administrados deberán remitir mediante el sistema, la Solicitud Oficial de Arribo/Zarpe (SOAZ), así como el recibo de pago por derecho de tramitación.

El SOAZ y el recibo de pago se realiza acorde a la Directiva para el anuncio electrónico del arribo y zarpe de naves a través del Sistema REDENAVES Electrónico (Directiva 001-2009 APN/DOMA).

En el año 2009 se puso en funcionamiento el sistema en los siguientes puertos: Matarani, Ilo, Iquitos, Yurimaguas, Pucallpa, Callao, Salaverry, Paita Pisco, San Nicolás.

Para esta etapa se realizó a través del sistema la transmisión del anuncio del arribo y despacho de naves por los agentes marítimos y fluviales a la APN.

Con esta implementación a nivel nacional al 100% se eliminó el 95% de SOAZ en formato papel.

Asimismo a finales del 2009 se desarrollaron las interconexiones preliminares con la Ventanilla Única Portuaria (VUP), con la finalidad de realizar el intercambio de información con la misma y lograr, una vez implementado esta ventanilla, la recepción electrónica de naves (Resolución de Acuerdo de Directorio N° 006-2009-APN/DIR).

### **Sistema REDENAVES Electrónico II (2010)**

La Autoridad Portuaria Nacional puso a disposición de los administrados y de las autoridades que participan en los procesos de recepción y despacho de naves la segunda etapa del Sistema REDENAVES Electrónico.

En esta etapa se contempla toda aquella documentación que requiere cada una de las autoridades involucradas para autorizar la libre plática, la recepción y el despacho de naves que arriban a los diferentes puertos del Perú

La implementación de la segunda etapa del Sistema REDENAVES Electrónico, se llevó a cabo en el puerto del Callao a partir del 6 de septiembre del año 2010.

El Sistema REDENAVES Electrónico II, es el sistema que recibe toda aquella información relacionada con el arribo y zarpe de naves permitiendo que nuestras oficinas de REDENAVES realicen las siguientes acciones:

- Reciban, vía medios electrónicos, la documentación que requieren para cumplir con sus funciones, eliminando el requerimiento de documentos en formatos papel.
- Elaboren sistemas de gestión de riesgos de modo que permita optimizar sus responsabilidades de control y fiscalización.

- Optimicen sus procesos ofreciendo un mejor servicio a los administrados
- Aprovechen mejor sus recursos humanos tanto operativos como administrativos.

En esta segunda etapa, la transmisión a través del sistema de toda aquella documentación relacionada con la recepción y el despacho de naves, conforme al Convenio FAL 65 será considerado para otorgar la Libre Plática y la Autorización de Zarpe (Resolución de Acuerdo de Directorio N° 006-2009 APN/DIR).

### **Ventanilla Única Portuaria (VUP)**

El componente de servicios portuarios, usualmente conocido como Ventanilla Única Portuaria es un sistema integrado de procesos optimizados que permite, a través de medios electrónicos, asegurar la facilitación, el cumplimiento y conseguir de manera eficaz los procedimientos vinculados con los servicios que se prestan a las embarcaciones y carga, permisos y autorizaciones licencias, etc, y con los procesos vinculados a los servicios prestados a las naves y a su carga, que se desarrollan previo a la llegada, durante su estadía y previo a la salida.

Brindar la facilitación a los usuarios que utilizan estos procesos se convierte en el principal objetivo para la comunidad portuaria del Perú con relación a las entidades del Estado relativas a la entrada y salida de naves en los puertos, así como a la tramitación de las Licencias de Operación que requieren estos actores.

Asimismo debe generar los procesos a nivel nacional para que los administradores portuarios, prestadores de servicios, agentes navieros deben seguir con el propósito de:

- Obtener licencias, autorizaciones, permisos y otras certificaciones emitidas por las entidades públicas, para quedar habilitados para prestar servicios a las naves y a la carga.

- Cumplir con las obligaciones previas a la llegada de la nave, tales como: anuncio de la nave, solicitud de arribo, declaración general, remisión de información para el cumplimiento del código Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), entrega de manifiesto de descarga, declaración de mercancías peligrosas, etc.
- Cumplir con las obligaciones previas al zarpe de la nave tales como: despacho de salida, solicitud de maniobra de zarpe, entrega de manifiesto de carga, entre otros.

A través de la Ventanilla Única Portuaria se genera el intercambio de información entre los distintos participantes que intervienen en la comunidad portuaria y las entidades públicas, asegurando el cumplimiento y control eficiente de los procesos y trámites acorde a los estándares internacionales. Asimismo, garantiza la reducción de tiempo y costos en las operaciones por ser una herramienta capaz de funcionar en tiempo real a cualquier hora y desde cualquier lugar, ello lo que permite agilizar plenamente los diferentes procedimientos de los intervinientes.

Los actores del sector público que intervienen en los procesos de la VUP, de acuerdo a lo dispuesto en la Segunda Disposición Complementaria y Final del Decreto Supremo N° 09-2008-MINCETUR son:



Figura 5: Actores que participan de la VUP

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional

## **Procedimiento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos Fluviales de la República del Perú**

### **Objetivo**

Permite establecer el procedimiento para la Recepción y Despacho de Naves en los puertos fluviales de la República del Perú, mientras dure el proceso de implementación nacional de medios de comunicación y transmisión de datos, así como equipos telemáticos, en los pueblos ribereños fluviales.

### **Alcance**

Se aplica este procedimiento a todas las autoridades competentes que participan en los procesos de despacho y recepción, también es aplicable para los armadores, agentes fluviales, administradores y operadores portuarios, capitanes de naves que se dedican al tráfico comercial o no comercial y que hagan zarpe de viaje internacional o cabotaje, incluyendo naves pesqueras y recreativas, que arriben o zarpen de los puertos fluviales del Perú en viaje nacionales, las naves en viajes internacionales deben cumplir con los mismos procedimientos que exige el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú.

### **Referencia**

- Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú (D.S. N° 013-2011-MTC)
- Texto Único de Procedimientos Administrativos (D.S. N° 016-2005-MTC)
- Modificación del TUPA de la APN (D.S. 012-2015 MTC)
- Exoneración en el cobro de tasas por derecho de tramitación del TUPA (D.S. 011-2015 MTC).

- Revisión de los requisitos relacionados con los productos y servicio (Norma ISO 9001:2015, cláusula 8.2.3.).

**Definiciones:**

- a) Abarloamiento: Operación de amarrar una embarcación se a otra que se encuentra acoderada en muelle o fondeada en un área asignada.
- b) Agente Fluvial: Persona jurídica constituida en el país, autorizada por la autoridad competente para intervenir, a designación del agente general o en representación de la empresa naviera o armador, en las operaciones de las naves en los terminales portuarios y embarcaderos autorizados.
- c) Armador: Persona natural o jurídica propietaria de la embarcación, es el que acondiciona la nave para su operación, obteniendo beneficios del flete de las mercancías manifestadas o transporte de pasajeros.
- d) Arqueo bruto: Se refiere al volumen total de todos los espacios cerrados de un navío (Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969).
- e) Arribo: Llegada de una nave al puerto de destino o arribo el cual es indicada por la Autoridad Portuaria, de acuerdo a sus competencias en los puertos peruanos.
- f) Artefacto Fluvial: Es una embarcación flotante que no tiene propulsión propia ni gobierno, cuya función es realizar en el agua funciones de complemento de actividades fluviales o de explotación de los recursos fluviales, funcionan también como diques flotantes, grúas flotantes, chatas, barcasas, pontones, y otras plataformas flotantes.
- g) Autoridad Portuaria: Pueden ser las referidas a la Autoridad Portuaria Nacional y a las

Autoridades Portuarias Regionales, por sus jurisdicciones y competencias.

- h) Autoridad Portuaria Nacional: Organismo técnico especializado que se encarga del Sistema Portuario Nacional y con pertenencia al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con atribuciones de personería jurídica de derecho público interno, patrimonio propio y con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera, así como con facultad normativa por delegación del Ministro de Transportes y Comunicaciones.
- i) Autoridades Competentes: Son aquellas que por la naturaleza de sus competencias, ejercen durante el acto de recepción, despacho y/o permanencia de las naves luego de su arribo y antes del zarpe, son consideradas la Dirección de Sanidad, la Dirección General de Migraciones y Naturalización, la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, el Servicio Nacional de Sanidad Agraria y la Autoridad Marítima Nacional (Dirección General de Capitanías y Guardacostas).
- j) Certificado de inscripción: Es un documento que sirve para acreditar el registro de naves menores de dos (02) AB, como personas naturales y jurídicas de transporte fluvial ante la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones.
- k) Comunidad Portuaria: Se conoce al grupo de entidades públicas y empresas privadas que operan en un puerto determinado o en la zona de influencia de un puerto y que por su naturaleza tienen relación directa con las operaciones de desarrollo portuario y de las actividades y servicios portuarios básicos.
- l) Convoy: Es el empujador o remolcador que conduce una o más barcazas o artefactos fluviales (convoy) con la finalidad de transportar mercancías varias.
- m) Declaración General: Es el documento donde se registra toda la información de carácter general que le corresponde a la nave y se tiene que presentar en los arribos y zarpes de las

naves en los puertos peruanos (documento oficial OMI- FAL65).

- n) Despacho: A través de este procedimiento es la Autoridad Portuaria Nacional y en coordinación y opinión favorable de las Autoridades Competentes, autoriza el zarpe de una embarcación del puerto en el que se encuentra acoderada.
- o) Documento Único de Escala - DUE: Es un documento electrónico para que las agencias fluviales presenten los documentos solicitados por las autoridades que participan en los procesos de recepción y despacho de naves en los puertos peruanos.
- p) Embarcación: Nave fluvial con propulsión y capaz de navegar con su propio gobierno.
- q) Embarcadero fluvial sin infraestructura: Se ubica en la ribera del río donde acoderan las embarcaciones para realizar las operaciones portuarias.
- r) Embarcadero fluvial con infraestructura: Es una infraestructura en la ribera del río que cuenta con infraestructura que facilita realizar las operaciones comerciales.
- s) Embarcadero Temporal: Se utiliza en casos de emergencia por algún tiempo de acuerdo a la necesidad de las operaciones y de la zona y los autoriza la Autoridad Portuaria.
- t) Empujador: Nave principal con gobierno que puede conducir artefactos fluviales para formar convoy.
- u) Estibador: Es la persona reconocida para los trabajos de estiba y desestiba que se realizan en los terminales portuarios y embarcaderos, por lo general deben estar registrados.
- v) Fletador: Se le considera al que alquila (fleta) una nave para realizar operaciones comerciales lucrativas.
- w) Hora de arribo: Hora considerada para dar el arribo a una embarcación cuando llega a puerto.
- x) Junta de operaciones: Lo realizan los administradores portuarios con los administrados con la finalidad de coordinar las acciones a seguir para las operaciones de descarga y embarque de

las naves en una instalación portuaria, por lo general se debe realizar con 24 horas de anterioridad.

- y) Libre plática: Le compete a la Dirección de Sanidad (DIRESA) en los puertos regionales posterior a verificar las condiciones de arribo de la nave, de ser favorable otorga la Libre Plática para luego la APN otorga la recepción con la que puede realizar operaciones las naves en los puertos, aplica para arribos internacionales y no de cabotaje.
- z) Lista de pasajeros: Formato donde se registra la relación de pasajeros que arriban o zarpan en una embarcación y debe contener los datos de cada pasajero para el control de las autoridades que lo solicitan. (documento oficial OMI-FAL 65).
- aa) Lista de tripulantes: Se utiliza para registrar la cantidad de tripulantes que conduce la nave y datos adicionales los cuales también pueden ser solicitados por las demás autoridades para su validación (documento oficial OMI- FAL 65).
- bb) Manifiesto de carga: Es el documento que valida la información de la carga que conduce una nave al arribo o zarpe, esta carga puede ser general o hidrocarburos de acuerdo al tipo de nave.
- cc) Medios electrónicos: Es la forma de transmitir toda la información que necesitan las autoridades competentes para opinar sobre las condiciones del arribo o zarpe de la nave.
- dd) Motochata: Embarcación con propulsión propia que permite transportar carga general y/o peligrosa.
- ee) Motonave: Embarcación que permite el transporte de pasajeros y cargas varias.
- ff) Nave: Embarcación que permite el transporte de pasajeros y carga por sus propios medios, algunas embarcaciones realizan el transporte en modalidad mixta (pasajeros y carga).
- gg) Permiso de Operación: Documento que autoriza operar a una nave, lo emite la Dirección

Nacional y/o Regional de Transporte Acuático.

- hh) Puerto: Toda la localidad geográfica en donde se encuentran los terminales portuarios, embarcaderos, atracaderos y que tienen conexión con la ciudad a través de carreteras (puerto de Iquitos) es considerado un puerto fluvial.
- ii) Recepción de naves: Es el procedimiento por el cual la nave arriba a un puerto para posteriormente iniciar operaciones de descarga.
- jj) Transporte Fluvial: Es el servicio prestado por un armador para el transporte de pasajeros y carga general.
- kk) Transporte Fluvial Internacional: Transporte de personas y/o carga que se realiza con embarcaciones y cuyo destino final se encuentra fuera del territorio nacional.
- ll) Transporte Fluvial Nacional: Transporte de personas y/o carga que se realiza con embarcaciones por los diferentes ríos en el territorio nacional.
- mm) Transporte Fluvial Regional: Se realiza dentro de la región con la finalidad de transportar pasajeros y carga.
- nn) Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE): Permite el intercambio de información solicitada por medios electrónicos buscando facilitar los procesos relacionados a diversos servicios de manera eficiente, real y verídica.
- oo) Viaje redondo: Se lo conoce a los viajes de ida y vuelta de un puerto a otro y viceversa, se aplica en los viajes de cabotaje que realizan las embarcaciones.
- pp) Zarpe: Salida de un embarcación de un puerto a otro al haber cumplido con todos los procedimientos exigidos por las autoridades competentes.

## **Responsable**

### **Autoridad Portuaria en el puerto fluvial donde se realicen actividades y operaciones portuarias**

De acuerdo a sus competencias la Autoridad Portuaria Nacional y en coordinación con las autoridades competentes otorga el zarpe a una embarcación, quienes actuarán según su marco normativo y sus competencias.

La recepción y despacho se realiza las 24 horas y los 365 días al año, por lo que la Autoridad Portuaria Nacional tiene que contar con los mecanismos necesarios de personal y logísticos para poder prestar este servicio.

La Autoridad Portuaria Nacional debe efectuar los actos de recepción y despacho de naves en los terminales portuarios autorizados y en embarcaderos que se encuentran en proceso de formalización, para lo cual realiza inspecciones contantes e incentivas de manera activa a formalizarse a los embarcaderos para hacer más fluido el servicio.

## **Funciones del personal de la Oficina Desconcentrada de Iquitos**

### **Jefe de la Oficina Desconcentrada de Iquitos**

- Supervisar el buen desempeño de la oficina desconcentrada en los temas operativos y administrativos.
- Sugerir nuevos procedimientos y normativas que mejoren los procesos para la atención de naves fluviales con la finalidad de una mejor atención a los administrados.
- Supervisar la ejecución de los procedimientos de recepción y despacho de las naves de forma física o electrónica que arriben o zarpe de los puertos de su jurisdicción, los 365 días del año y las 24 horas del día, facilitando el ingreso y salida de estas.
- Atender y coordinar con el superior inmediato las soluciones técnicas relacionadas al ámbito portuario y/o fluvial.
- Coordinar y participar activa con autoridades competentes en las ejecuciones de los actos de Recepción y Despacho de naves.
- Supervisar y realizar inspecciones rutinarias relacionadas a la Protección y Seguridad, Servicios Portuarios Básicos, Ambientales dentro de los Terminales Portuarios en coordinación con los órganos especializados.

- Aplicar los procedimientos para el Impedimento de Zarpe de naves en casos que se evidencien y que sean considerados en el reglamento de REDENAVES, así como el levantamiento de este.
- Supervisar el mantenimiento permanente de la comunicación con los representantes de las agencias marítimas para optimizar los procedimientos de recepción y despacho de naves.
- Participar y representar a la institución en reuniones relacionadas a temas de la normativa portuaria.
- Otras funciones asignadas por la Alta Dirección relacionados con el cargo.

### **Asistente Operativo**

- Se hará responsable de su facción de guardia según rol, recibiendo las consignas y novedades el cual debe quedar registrado en la bitácora, con información al jefe inmediato sobre las novedades del caso.
- Informado al Jefe de Oficina sobre el estado y situación real de la programación de naves, verificando que el Documento Único de Escala (DUE) esté de acuerdo a la normativa vigente, así como las novedades que puedan afectar la programación diaria.
- Verificar que los documentos que conforman la Ficha Técnica y la DUE estén de acuerdo a la normativa vigente, así como las novedades que puedan afectar la programación diaria.
- Asumir las funciones del Jefe de Oficina en ausencia justificada de éste, informando a la brevedad al titular de aquellas novedades relevantes que se puedan presentar para la toma de decisiones correspondientes.
- Apoyar al Jefe de Oficina en la responsabilidad de conducción de la misma, pudiendo delegarse otras funciones y responsabilidades que se estimen convenientes que faciliten el normal y eficiente desempeño de las atribuciones de la oficina en los procesos de recepción y despacho de naves.

- Informar al Jefe de Oficina sobre las naves anunciadas en Arribo Forzoso, Impedimento de Zarpe y Levantamiento, con la finalidad que se tomen las acciones correspondientes y elaborar los comunicados según corresponda.
- Verificar que los datos ingresados en la Ficha Técnica de la nave estén conforme a los archivos adjuntos enviados electrónicamente por el capitán de la nave o su representante (agencia naviera).
- Mantener permanente comunicación y coordinación con las autoridades competentes y representantes de las agencias navieras acerca del uso correcto de las funcionalidades del sistema electrónico administrado por la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).
- Registrar correctamente en el sistema electrónico REDENAVES los formatos de recepción, tiempos y movimientos de carga y autorización de zarpe.
- Actualizar diariamente la programación de arribos y zarpes.
- Llenar correctamente los formatos Excel de movimiento diaria de naves para su contraste con la información que se encuentra almacenada en el sistema.

**Procedimiento de Recepción y Despacho de Naves en los Puertos Fluviales de la República del Perú**

N°	Responsable	Descripción	Registro
01	Agente Fluvial y Lacustre	<p><b>Registro e Ingreso de Documentación:</b></p> <p>Documentos adjuntos a la ficha técnica actualizados de la nave en Transporte Fluvial Nacional o Regional</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Certificado de Seguridad</li> <li>- Certificado de Dotación Mínima</li> <li>- Certificado de Línea de Máxima Carga</li> <li>- Certificado de Arqueo</li> <li>- Certificado de Matricula</li> <li>- Permiso de operaciones nacional o regional</li> </ul>	Diario de Novedades

<b>N°</b>	<b>Responsable</b>	<b>Descripción</b>	<b>Registro</b>

N°	Responsable	Descripción	Registro
02	<p>Jefe de Servicio o Asistente Operativo</p>	<p><b>Revisión de la Ficha Técnica:</b></p> <p>1. Se verifica los documentos básicos y complementarios de competencia de la APN contra lo ingresado por el agente.</p> <p>a) <u>Documentos Básicos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Listado de fechas de expiración de certificados y documentos de la nave (revisión física del documento).</li> <li>- Certificado de Matrícula, se verifica su fecha de expiración, nombre real de la embarcación, número de matrícula, y puerto de registro.</li> <li>- Certificado Nacional de Arqueo, se verifica las dimensiones básicas del buque, el tonelaje de arqueo bruto y arqueo neto.</li> </ul>	<p>Sistema de Redenaves APN, Revisión y Actualización del Folio de cada nave.</p>

N°	Responsable	Descripción	Registro
		<p>b) <u>Documento Complementario:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento de Cumplimiento, se verifica la fecha de expiración y el nombre o razón social del armador.</li> <li>- Si la documentación correspondiente a la Ficha Técnica estuviera conforme se procede a emitir la opinión favorable de la APN.</li> <li>- Si la documentación correspondiente a la Ficha Técnica no estuviera conforme, se procede a emitir la opinión desfavorable de la APN, debiendo el agente subsanar dicha observación.</li> <li>- Encontrándose toda la documentación conforme, se procede a autorizar la Ficha Técnica.</li> </ul>	
<b>I. Verificar DUE al Arribo:</b>			
	<p>Jefe de Servicio o</p>	<p>1. El agente enviará el DUE con la información</p>	<p>Sistema de Redenaves</p>

N°	Responsable	Descripción	Registro
	Asistente Operativo	<p>establecida con 4 (cuatro) horas de anticipación al arribo de la nave al puerto.</p> <p>2. Para efectuar los cambios de fecha y hora del ETA, el agente deberá solicitarlo con una hora de anticipación a la hora prevista inicialmente.</p> <p>3. Una vez que la nave arriba al puerto o embarcadero, el agente entregara la DUE en la embarcación al Asistente Operativo de la APN, este procede a verificar la siguiente documentación:</p> <p>a) Autorización de Zarpe del último puerto</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre del capitán</li> <li>- Cantidad de tripulantes y pasajeros.</li> <li>- Puerto de destino.</li> </ul> <p>b) Declaración General (FAL 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Último puerto de escala.</li> <li>- Nombre del agente.</li> <li>- Breve descripción de la carga con indicación de la existencia de mercancía peligrosa.</li> </ul> <p>c) Lista de la Tripulación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cantidad de tripulantes al arribo sea igual al</li> </ul>	<p>APN, entrega a través de la VUCE, o en físico, de la DUE en la Oficina Desconcentrada de la APN en el puerto, correspondiente.</p>

N°	Responsable	Descripción	Registro
		<p>del puerto de zarpe, caso contrario deberá informar donde se produjo la novedad, de considerarse conveniente, ante la comisión de un posible ilícito, se solicitará el protesto correspondiente de la autoridad fluvial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En primer orden debe estar el nombre del capitán de la nave y continuar con el resto de la tripulación.</li> </ul> <p>d) Lista de Pasajeros (FAL 6)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Esta lista contiene la cantidad de pasajeros al arribo al puerto de destino, además deberá incluir los pasajeros que se embarcaron en tránsito en los puertos o embarcaderos de escala. Si durante el transito ocurriera un hecho o accidente, que involucre a los pasajeros, se solicitará el protesto correspondiente.</li> </ul> <p>4. Encontrándose toda la documentación conforme y con opinión favorable de las autoridades competentes, se procede a concederle <u>la recepción y el inicio de las operaciones comerciales.</u></p> <p>5. La documentación y la Autorización de Inicio de</p>	

N°	Responsable	Descripción	Registro
		Operaciones, debiéndose introducirse en el sistema REDENAVES a la llegada a la Oficina de la APN.	
<b>II. Verificar DUE al Zarpe:</b>			
07	Jefe de Servicio o Asistente Operativo	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El agente anunciará el zarpe de la nave completando la DUE con 2 horas de anticipación al ETD.</li> <li>2. Para efectuar los cambios de fecha y hora del ETD, el agente deberá reportar las postergaciones con 1 hora de anticipación a la hora fijada inicialmente.</li> <li>3. El agente ingresa en la DUE la información correspondiente al zarpe en la plataforma de la VUCE, el sistema envía una alerta mediante un correo a <a href="mailto:redenavesiquitos@apn.gob.pe">redenavesiquitos@apn.gob.pe</a> para que proceda con la revisión de la documentación contra lo ingresado por el agente.</li> <li>4. Se procede a verificar la siguiente documentación: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Solicitud de Despacho <ul style="list-style-type: none"> <li>- Puerto de destino.</li> </ul> </li> <li>b.) Lista de la Tripulación <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cantidad de tripulantes al zarpe.</li> <li>- En primer orden debe estar el nombre</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol>	Sistema VUCE/ Sistema de Redenaves APN

N°	Responsable	Descripción	Registro
		<p>completo del capitán de la nave y continuar con el resto de la tripulación, indicando su número de registro.</p> <p>c.) Lista de Pasajeros</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre completo, documentos, cantidad de pasajeros al zarpe; esta se entregará cuando el asistente operativo de la APN proceda físicamente a efectuar el despacho.</li> </ul> <p>5. Luego de presentar el agente la documentación arriba señalada y en el plazo establecido de 2 horas, se tomarán las siguientes acciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De corresponder la documentación correspondiente a la DUE estuviera conforme se procede a emitir la opinión favorable de la APN.</li> <li>b) De corresponder la documentación correspondiente a la DUE no estuviera conforme, se procede a emitir la opinión desfavorable de la APN, debiendo el agente subsanar dicha observación antes del zarpe.</li> <li>c) De corresponder la documentación</li> </ul>	

N°	Responsable	Descripción	Registro
		<p>correspondiente a la DUE de competencia de las demás autoridades estuviera conforme, procederán a emitir la opinión favorable.</p> <p>d) Si la documentación correspondiente a la DUE de competencia de las demás autoridades no estuviera conforme, procederán a emitir opinión desfavorable, debiendo el agente subsanar dicha observación antes del zarpe.</p> <p>e) Encontrándose toda la documentación conforme y con opinión favorable de las autoridades competentes, se procede a autorizar la DUE.</p> <p>Nota:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El encargado de Redenaves, estará obligado a impedir el zarpe o inmovilizar de una nave, en los casos establecidos en el Reglamento de Recepción y Despacho de Naves vigente.</li> </ul>	

N°	Responsable	Descripción	Registro
08	Jefe de Servicio Asistente Operativo o	<p><b>Autorización de Zarpe</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generar y adjuntar el Formato de Autorización de Zarpe y el Formato de Registro de Tiempos y Movimientos de Carga, los cuales se encuentran a disposición del agente en el Sistema.</li> <li>2. El Formato de Registro de Tiempos y Movimientos de Carga, deberá ser completado por el agente.</li> <li>3. Ingresar los datos del Formato de Registro de Tiempos y Movimientos de Carga, procede a grabar y a cerrar la DUE.</li> </ol>	Sistema de Redenaves APN
09	Jefe de Oficina Desconcentrada o Jefe de Servicio Asistente Operativo o	<p><b>Arribada Forzosa:</b></p> <p>Cuando un agente informa mediante un protesto de la Arribada Forzosa de una nave, se dispondrá que el Jefe de Servicio acuda obligatoriamente a la recepción en compañía de las demás autoridades competentes a fin de efectuar acto de presencia completando el Formato de Recepción.</p>	Formato de Recepción

## **Planteamiento del problema**

### **Problema General**

- ¿Cómo el proceso operativo influye en el sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019?
- **Problemas Específicos**
  
- ¿De qué forma la tecnología de la información en el proceso operativo influye en el sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019?
- ¿Cómo los procedimientos en el proceso operativo influyen en el sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019?

### **Objetivo General**

- Determinar que el proceso operativo influye en el mejoramiento del sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019.

## **Objetivos Específicos**

- Analizar que la tecnología de información en el proceso operativo mejora el sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019.
- Evaluar que los procedimientos en el proceso operativo mejoran el sistema REDENAVES en la ciudad de Iquitos, 2019.

## **CAPITULO III: Alternativa de solución al problema**

### **3.1. Fundamentación Teórica**

Las causas identificadas son:

#### **Réplica de la información**

El problema se presenta en la réplica de la información transmitida entre los dos sistemas al no encontrarse debidamente sincronizados, es decir en el sistema REDENAVES de la APN aparece la información de una manera mientras que en el sistema VUCE aparece otro tipo de información muy diferente a la que está presente en el sistema REDENAVES, esto genera que no haya una correcta operación en ambos sistemas y esto a su vez ocasiona retrasos en los procesos de recepción y despacho de las naves que realizan los administrados, teniendo una serie de consecuencias tales como:

- Demoras para atender la solicitud de recepción y despacho a las naves de los administrados ya que el mecanismo de replicación no permite que el Asistente Operativo de turno asignado a la Oficina Desconcentrada de Iquitos pueda visualizar la información documentaria en línea para su verificación y autorización.

- Al no tener la información en línea algunas veces se tiene que emitir los documentos en formato físico.

De acuerdo con esto podemos decir lo siguiente: de los 30 anuncios en promedio por día entre recepción y despacho, que se recibe en el sistema REDENAVES y basados en los correos enviados al área especializada, concluimos que en promedio 2 naves al día tiene este tipo de problema, teniendo algunas veces picos de 8 DUEs por día que presentan este inconveniente.

Una vez que el agente fluvial envía la DUE (confirmada) debe esperar 6 horas como máximo en la recepción y 2 horas como máximo en despacho para dar opinión de acuerdo al D.S. N° 013-2011-MTC, incisos 18.5 (recepción) y 22.3 (despacho).

Las autoridades competentes dispondrán de seis (06) horas para emitir opinión a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, acerca del DUE y la documentación adjunta de la nave, transcurrido el plazo previsto y no teniendo opinión al respecto, se entenderá como opinión favorable para la recepción de la nave.

Las autoridades competentes dispondrán de dos (02) horas para emitir opinión a través de la VUP o medios electrónicos regulados por la Autoridad Portuaria Nacional, acerca del DUE y la documentación adjunta de la nave, transcurrido el tiempo previsto y no teniendo opinión al respecto, se entenderá como opinión favorable para el despacho de la nave, en base al formato del anexo 10 del presente reglamento.

Debido al problema de réplica entre el sistema REDENAVES y el sistema VUCE puede transcurrir en promedio hasta 72 horas para emitir respuesta a través del sistema, lo que genera malestar y mala imagen ante los administrados.

### **Retraso en la visualización de los pagos:**

Actualmente no se cuenta con un mecanismo de transmisión electrónica de pagos en línea de la VUCE a la APN en tiempo real, dicho mecanismo permitiría al Asistente Operativo de la institución hacer seguimiento, control y verificación de los pagos realizados por los administrados.

### **Mesa de ayuda:**

Actualmente brinda atención las 24 horas los 7 días de la semana, pero demoran en dar solución al problema suscitado (replicas pagos, opiniones, etc.). El proceso para dar solución al problema comienza enviando un correo electrónico a lo cual nos emiten un numero de ticket en donde queda registrado el problema presentado, el promedio de tiempo para la solución del problema es de 3 días, con picos de hasta 6 días, este tiempo de respuesta es demasiado considerando que la respuesta debería ser al poco tiempo (unos cuantos minutos) de que se envió el correo especificando el problema para facilitar la aprobación de los arribos y zarpes de las naves a través del sistema REDENAVES y de esta manera cumplir con los plazos establecidos.

### **Problema para enlazar convoy:**

Cuando se trata de enlazar naves en convoy en la recepción y/o despacho muchas veces la nave principal no figura como tal en el sistema REDENAVES, es decir a la hora de generar la Autorización de Zarpe solo figura la nave principal (Empujador Fluvial) sin figurar las naves sin propulsión (Artefacto Fluvial), lo cual causa problemas para generar los reportes estadísticos ya que no son considerados como convoy, así como no poder determinar si esta DUE tenga que realizar el pago por recepción y/o despacho .

### **Caídas y cortes del sistema**

Estos cortes del sistema REDENAVES se dan por mantenimiento (programadas) o por caídas del sistema (fortuitas) lo que genera retrasos en los procedimientos de recepción y despacho de naves, llegando a incumplir con los procedimientos establecidos para emitir opinión, por lo que se debe contar con un medio alternativo para mantener la continuidad del sistema.

### **Carencia de internet adecuado**

La región Loreto no cuenta con los gigabits necesarios para el manejo de plataformas digitales pesadas con alta capacidad de información, lo que genera una serie de dificultades en su uso.

En la ciudad de Iquitos la velocidad del internet es de aproximadamente 3.8 Gb por segundo, esto ocasiona que plataformas digitales con alta capacidad de información carguen de manera lenta lo que genera una demora en el procesamiento de datos o en muchos casos la información no cargue.

A pesar de que hace unos meses atrás hubo un proyecto de implementación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones que consistía en que se duplicaría la velocidad del internet en telecomunicaciones, la capacidad máxima de cobertura pasaría de 3.8 Gb por segundo a 7.9 Gb por segundo, con el objetivo de mejorar los servicios en términos de cobertura, capacidad y calidad; no se hicieron notorios los cambios en la velocidad del internet como se esperaba, por lo que el sistema REDENAVES y VUCE mantienen la misma velocidad de carga para quienes accedan a ella.

### **Consignación de información adecuada**

En el ámbito fluvial más del 90% de movimiento de naves es cabotaje convirtiéndose en los llamados “colectivos fluviales” los cuales en la ruta hacia su destino final embarcan y descargan pasajeros y carga en las diferentes localidades, esto ocasiona de que no se tenga un valor real de la carga o el número de pasajeros que se embarcan y desembarcan al momento de ingresar los datos al sistema

REDENAVES, todo esto genera que no se pueda tener una información real al momento de hacer las estadísticas respectivas con los datos para saber si los “colectivos fluviales” llegan a su destino final con la cantidad de carga y pasajeros con la que arribaron desde su origen en los lugares donde no hay presencia de la Autoridad Portuaria Nacional.

### **Cambio del personal constantemente en las agencias navieras**

Otro problema que muchas veces no es identificado o no es tomado en cuenta, es el cambio de personal al poco tiempo de haber iniciado sus labores por parte de las agencias navieras, este cambio ocasiona un problema al momento de registrar la información al sistema debido a que el personal es inexperto, desconoce de los métodos y/o no se encuentra capacitado para realizar dicha operación, esto puede generar errores en la información tales como: establecer la hora de arribo o salida de las naves de manera errónea, escribir mal o cambiar el nombre de las naves, establecer otro tipo de información muy diferente de lo que el sistema requiera, etc.

A pesar de que la Oficina Desconcentrada de Iquitos de la APN realiza capacitaciones de qué forma se debe establecer la información en el sistema cada cierto tiempo al personal de las agencias navieras, este problema parece nunca acabar debido a que las agencias siempre cambian su personal al poco tiempo.

### **3.2. Etapas del trabajo realizado**

Si bien existen procedimientos administrativos y operativos establecidos para el desempeño de las funciones asignadas, es necesario adecuarse a los requerimientos y realidades que se presentan en los

diferentes escenarios que nos corresponde desempeñarnos, en nuestro caso el ámbito fluvial existe limitaciones que dificultan aún más los problemas identificados en el sistema REDENAVES.

En el puerto de Iquitos los únicos terminales portuarios autorizados son el Terminal Portuario de Iquitos administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (ENAPU), Terminal Portuario Refinería Petroperú administrado por la empresa Petróleos del Perú (PETROPERÚ) en el primero se realizan los actos de recepción y despacho de las naves de cabotaje (90%) e internacional (10%), hablamos solo de recepción y despacho ya que las operaciones de descarga/embarque de pasajeros y/o carga se da por embarcaderos informales que están a lo largo de toda la orilla del río Itaya, por lo que se dificulta el control de las naves, en el terminal de Petroperú se realiza exclusivamente la descarga/embarque de hidrocarburos a través de naves diseñadas para este fin (empujadores con artefactos fluviales).

Recientemente Enapu acondicionó una zona para descarga/embarque de pasajeros para aquellas naves que lo soliciten, lo cual está facilitando de alguna manera estas operaciones.

### **Evolución del sistema REDENAVES electrónico**

La implementación del Sistema de REDENAVES electrónico contribuye en mejorar los actos de recepción y despacho de naves, pero al mismo tiempo todavía presenta algunas deficiencias que se deben mejorar, en el caso de Iquitos existen problemas externos como la lentitud del internet (no existe banda ancha), lo que hace que los usuarios tengan problemas a la hora de enviar información, por otro lado ha permitido descongestionar las oficinas de usuarios y disminuir la cantidad de formularios utilizados.

Es seguro que el grupo de profesionales a cargo de mantener el sistema REDENAVES electrónico está al nivel de las exigencias si bien es cierto que han recorrido las oficinas desconcentradas deben recopilar las dificultades que se presentan con la finalidad de prestar un soporte adecuado.

Las autoridades competentes han demostrado falta de interés en el puerto de Iquitos para interactuar a través del sistema REDENAVES electrónico, se sugiere concientizar a dichas autoridades a interactuar a través del sistema REDENAVES electrónico para un mejor control de las embarcaciones que arriban y zarpan de nuestro puerto.

### **3.3 Principales contribuciones**

- La Autoridad Portuaria Nacional (APN) mantiene reuniones constantes con personal responsable del Componente Portuario de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) del MINCETUR, para en conjunto solucionar este problema de la réplica que es el intercambio de información entre dichos sistemas, sin éxito a la fecha, por lo que la VUCE tiene pensado en cambiar este componente de software.
- Reporta a la brevedad a la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) los problemas de réplica a través de correos electrónicos, llamadas telefónicas, etc., así como dejar consigna al relevo para continuar con el seguimiento hasta que se dé por solucionado el inconveniente.

- Crear una aplicación del sistema REDENAVES para smartphones y tablet de modo que el agente naviero y las autoridades competentes puedan ingresar, a través de un código de usuario, en tiempo real los datos correspondientes.
- Diseñar una sola plataforma virtual en donde puedan ingresar tanto los miembros de la Autoridad Portuaria Nacional y los miembros de las agencias navieras a través de un usuario para que puedan establecer la información de los arribos y evitar el problema de las demoras en las réplicas.
- Realizar inducción sobre este problema a la comunidad portuaria.
- El sistema REDENAVES debe generar una alerta 15 minutos previos al cumplirse las 6 horas que tienen las autoridades para emitir opinión a las DUEs.
- La confirmación de pagos en el sistema debe ser al momento de realizar el pago a través de un mensaje de la VUCE.
- Incorporar en el sistema REDENAVES las siguientes simbologías para facilitar la revisión de los pagos:
  - a) Pago Realizado (Confirmado): S/ (color Verde)
  - b) Declaración Jurada (Adjuntado): DJ (color Rojo)
  - c) Exonerado de Pago: 0 (color Negro)
- Incremento de personal de la VUCE con la finalidad de realizar la atención de los problemas más rápido.

- Agilizar las nuevas funcionalidades para la optimización del sistema VUCE versión 2.0 en donde se están considerando mejoras.

## **Conclusiones y Recomendaciones**

Se puede notar la necesidad de optimizar los procesos de recepción y despacho de naves el cual debe realizarse continuamente y a través de los indicadores que tenemos, como son réplica de la información, retraso en la visualización de los pagos, mesa de ayuda, problema para enlazar convoy y caídas y cortes del sistema. Para ello se establecieron las siguientes conclusiones:

1. En el presente trabajo se logró determinar que el proceso operativo de recepción y despacho de naves influye directamente en el mejoramiento del sistema REDENAVES en la oficina desconcentrada de Iquitos, todo esto se logró a través de un análisis de la realidad que presenta el sistema REDENAVES y VUCE.

2. Se analizó que la tecnología de información en el proceso operativo mejora el sistema REDENAVES, en la medida que se necesita de la tecnología de información para el rápido y eficaz procesamiento de los datos anunciados sobre la recepción y los despachos de naves dentro de la Oficina Desconcentrada de Iquitos.
3. Se evaluó que los procedimientos en el proceso operativo mejoran el sistema REDENAVES, debido a que dichos procedimientos están establecidos con la finalidad de agilizar el tiempo, ser de fácil acceso y de uso eficaz para su funcionamiento establecido.

- A partir de la identificación de las principales causas que generan problemas en el sistema REDENAVES se propone recomendaciones que incluyen mejoras en el sistema REDENAVES. Todo esto con la finalidad de generar un mejor funcionamiento y tener una información más precisa de las características de las naves:
- Una vez establecidas las posibles alternativas de solución se verificó que dichas alternativas presenten mejoras al sistema REDENAVES con el fin de que faciliten la atención de los administrados y agilizar el procesamiento de datos.
- Se pudo comprobar la satisfacción de los administrados con el uso del sistema ya que ahora los agentes navieros no tienen necesidad de dirigirse a las oficinas de APN porque toda la información la envían por el sistema, así como han reducido el consumo de formato papel, es decir ya no tienen que imprimir cantidades de formatos porque queda registrada la información.

El sistema REDENAVES permite tener un registro actualizado de las embarcaciones que zarpan y arriban, cantidad de carga y pasajeros movilizados.

## Anexos

Re: 129183, VUCE (FALLA REPLICA DUE 636-2019 MN ANDY - Google Chrome)

https://outlook.office.com/owa/projection.aspx

Responder a todos | Eliminar | Correo no deseado | ...

Estimados Sres.  
Respecto a su requerimiento informamos estamos haciendo las coordinaciones respectivas, estaremos insistiendo para poder resolver su inconveniente lo más pronto posible.  
En cuanto se tenga una respuesta se le informará por este medio.  
Gracias por su comprensión

--  
Saludos cordiales,  
Stefani Vilca  
Help Desk-VUCE  
Telf: 2071510 - 7134646

---

De: Redenaves Iquitos <redenavesiquitos@apn.gob.pe>  
Enviado: jueves, 14 de febrero de 2019 10:04  
Para: vuceayuda; Atencion de Redenaves  
Cc: Julio Mejia; Javier Vasquez Oliveira; Paul Roberto Piminchumo Lara; Christian Jhon Ayala Aguirre; Raul Marca Quispe  
Asunto: RE: 129183, VUCE (FALLA REPLICA DUE 636-2019 MN ANDY)

Señores

A la fecha no tenemos respuesta sobre la solución de la DUE 636-2019 correspondiente a la MN ANDY, se les pone en conocimiento que dicha nave tiene ETD 16/PM

Slds

**REDENAVES Iquitos**  
Autoridad Portuaria Nacional

---

De: vuceayuda <vuceayuda@mincetur.gob.pe>  
Enviado: miércoles, 13 de febrero de 2019 8:26  
Para: Redenaves Iquitos; Atencion de Redenaves  
Cc: Julio Mejia; Javier Vasquez Oliveira; Paul Roberto Piminchumo Lara; Christian Jhon Ayala Aguirre; Raul Marca Quispe  
Asunto: RE: 129183, VUCE (FALLA REPLICA DUE 636-2019 MN ANDY)

Estimados Sres.  
Respecto a su requerimiento, la información es de carácter confidencial y se le informará por este medio.

Figura 6: Reporte de problema de réplica

Re: ENLACE DE NAVE

**RI** Redenaves Iquitos  
mié 17/07, 16:57

soluciones fluviales <anflusol2017@gmail.com>; vuceayuda <vuceayuda@mincetur.gob.pe>; OperacionesVUCE <operacionesvuce@mincetur.gob.pe>; monitoreovuce <monitoreovuce@mincetur.gob.pe>

Bandeja de entrada

Señores Vuce,

Favor atender lo solicitado por el agente segun lineas abajo.

ENLAZAR LAS SIGUIENTES DUES. (nave en convoy)

- \* IQT-2019-2177 E/F SAMUEL II (**NAVE PRINCIPAL**)
- \* IQT-2019-2530 A/F CEMENTO II.

Jose Gil  
**REDENAVES Iquitos**  
Autoridad Portuaria Nacional

---

De: soluciones fluviales <anflusol2017@gmail.com>  
Enviado: martes, 16 de julio de 2019 13:35  
Para: vuceayuda; OperacionesVUCE; monitoreovuce; Redenaves Iquitos  
Asunto: ENLACE DE NAVE

BUENAS TARDES, SE HA PROGRAMADO EL ZARPE DEL CONVOY CONFORMADO POR LAS SIGUIENTES NAVES:

Figura 7: Reporte de enlace de convoy

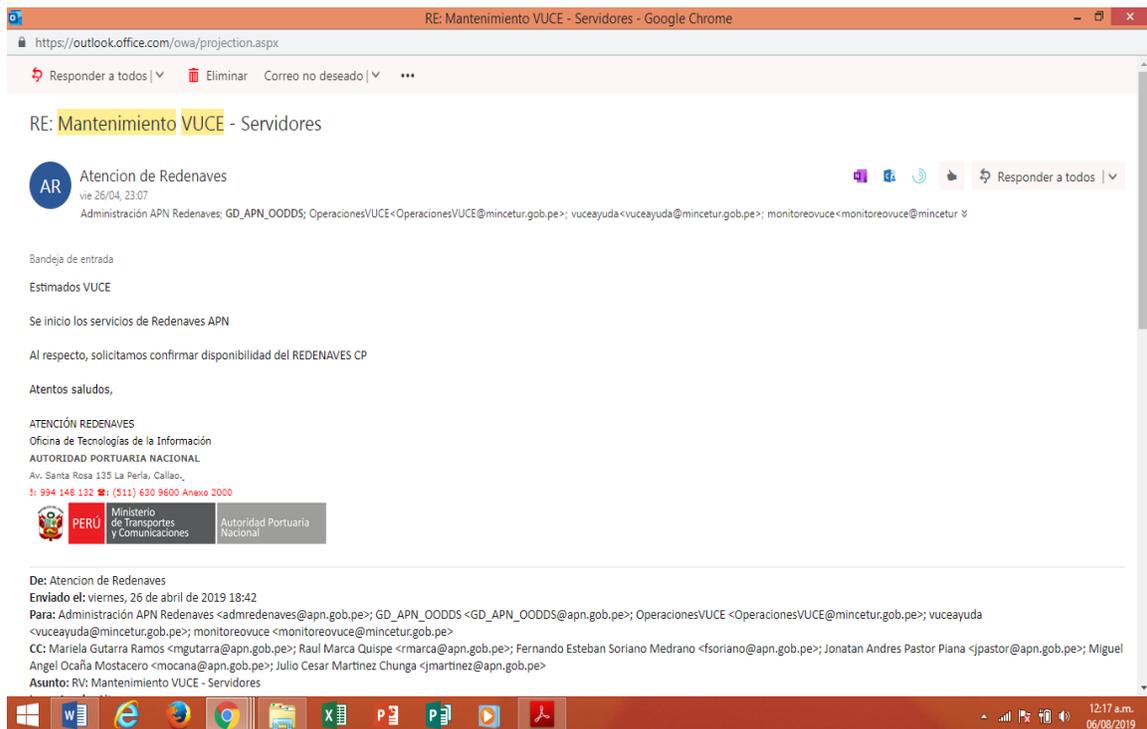


Figura 8: Cortes y caídas del sistema

 <p><b>PERÚ</b> Autoridad Portuaria Nacional</p>	<p>PUERTO IQUITOS</p> <p>IQUITOS PORT</p>	<p>FECHA: _____ -</p> <p>Date: _____</p>
		<p>LIBRE PLÁTICA: _____</p> <p>Free Platique: _____</p> <p>ETD: _____</p>

**FORMATO DE RECEPCIÓN DE NAVES - DUE No IQT-2019-03336**

**Reception Format of ships**

Nombre: <u>AQUILES</u>	Nac. <u>PERU</u>	Ind. Lla: _____			
<i>Name</i>	<i>Nationality</i>	<i>Call Sign</i>			
Tipo: <u>PASAJEROS - CARGA</u>	A.B. <u>184.8</u>	A.N. <u>115.15</u>	DW <u>0</u>		
<i>Type</i>	<i>Gross Tonnage</i>	<i>Net Tonnage</i>	<i>Dead weight</i>		
Puerto de Procedencia <u>IQUITOS</u>	Pais <u>PERU</u>	Hora de Arribo _____			
<i>Last Port</i>	<i>Country</i>	<i>Time of arrival</i>			
Calados de Llegada: Cpp. _____	Cpr. _____	Eslora <u>37.5</u>	Manga <u>5.8</u>	Puntal <u>2</u>	
<i>Draft of arrival</i>	<i>Draft aft</i>	<i>Draft fore</i>	<i>Length</i>	<i>Breadth</i>	<i>Depth</i>
Lastre _____	Terminal Portuario / Amarradero <u>ENAPU</u>				
<i>Ballast</i>	<i>Port terminal / Mooring</i>				
Muelle / Amarradero N° _____					
<i>Berth / Mooring N°</i>					

Armador-Fletador <u>FRANCISCO FLORES BARBOZA</u>	Nacionalidad: <u>PERU</u>	
<i>Owner's name</i>	<i>Nationality</i>	
Nombre del Capitán <u>GUIDO YAICATE CUNAYAPA</u>	N° Tripulantes <u>5</u>	N° Pasajeros <u>0</u>
<i>Master's Name</i>	<i>Crew</i>	<i>Passengers</i>
Agencia <u>S.FLUVIALES COSMOS</u>	Lugar de recepción _____	
<i>Agency</i>	<i>Place of reception</i>	

<b>N° DE MANIFIESTO DE CARGA</b>	<b>MOTIVO DE ARRIBO</b>
N° of cargo manifest	Arrival motive
_____	CARGA/DESCARGA _____

<b>Tipo de carga (cargo type)</b>	<b>Carga en tránsito</b>
_____	_____

Figura 9: Formato de Recepción de Naves

 <b>PERÚ</b> Autoridad Portuaria Nacional	
<b>REGISTRO DE TIEMPOS Y MOVIMIENTO DE CARGA</b>	
DUE: IQT-2019-03311	
A. REGISTRO DE TIEMPOS (Time Log) Fecha (Date) dd/mm/yyyy: 20/07/2019	
TERMINAL PORTUARIO (Port Terminal/ LUGAR DE OPERACIONES (Operation port facility area))	PUERTO DE DESTINO/NEXT PORT PAIS/COUNTRY NOMBRE DE LA NAVE (Ship's name)
ENAPU MUELLE2	IQUITOS PERU FERRY AMAZONAS I
DETALLE (Details)	FECHA HORA (p.e 150200) REPRESENTANTE APN DATOS DESPACHO NAVE
ARRIBO (Arrival Time, racoon buoy on the beam) *	19/07/2019 16:00:00 STEVE ESTEVES CALADOS
INICIO DE OPERACIONES (Commenced operations) *	TIEMPO EN BAHÍA AGENCIA MARITIMA AGENCIA FLUVIAL
TERMINO DE OPERACIONES (Completed operations) *	TIEMPO DE OPERACIONES OBJETIVO PRIMARIO DE ESCALA EMBARQUE/DESEMB.PASAJER OS
ZARPE (Commenced Sea Passage) *	- HORA AUTORIZACION DE ZARPE 00:45:00
	TIEMPO DE ESTADÍA DE LA LUGAR DESPACHO
	-
B. REGISTRO DE CARGA (Cargo register) DETALLE	
DESCARGA (DISCHARGE)	
CONT	CANTIDAD (QTY) TONELADAS (TM) DETALLE CANTIDADES
	LLENOS (FULL) VACIOS (EMPTY)
20	Carga Fraccionada Granel Líquido
40	Granel Sólido Carga Rodante
	N° Vehículos Carga Peligrosa
CARGA (LOADING)	
CONT	CANTIDAD (QTY) TONELADAS (TM) DETALLE CANTIDADES
	LLENOS (FULL) VACIOS (EMPTY)
20	Carga Fraccionada Granel Líquido
40	Granel Sólido Carga Rodante
	N° Vehículos Carga Peligrosa

\* Estos campos son requeridos

Figura 10: Formato Registro de Tiempos y Movimiento de Carga

 		Autoridad Portuaria Nacional	
<b>PUERTO (Port):</b> PE - IQUITOS		<b>N° DUE:</b> IQT-2019-3178	
<b><u>AUTORIZACIÓN DE ZARPE</u></b> <b><u>PORT CLEARANCE</u></b>			
La nave (The ship)	EDUARDO VI		
Bandera (Flag)	PERU		
de (of)	1379.14	Arqueo Bruto y (Gross Tonnage and)	
	418.43	Arqueo Neto (Net Tonnage)	
al mando del Capitán	Commanded by	ROLANDO PANAIFO PINEDO	
navega con (with)	6	tripulantes incluido el capitán y (crew and)	
	31	pasajeros (passengers)	
Ha cumplido con todos los requisitos legales y reglamentarios. <i>Having complied with all legal and regulatory requirements,</i>			
el suscrito, Jefe de Servicio de la Oficina de la Autoridad Portuaria Nacional <i>The undersigned National Ports Authority office chief</i>			
AUTORIZA ZARPAR de este Puerto a las <i>Authorizes clearance from this port at</i>			
14:00	horas del día (hours of day)		
16	del mes (on month)	Julio (July)	de (of) 2019
con destino a (destination to) PE - YURIMAGUAS		localidad YMS - BOCA DEL HUALLAGA	
La presente autorización tiene una validez de 06 HORAS <i>This Clearance is valid within SIX (06) HOURS</i>			

Figura 11: Formato de Autorización de Zarpe

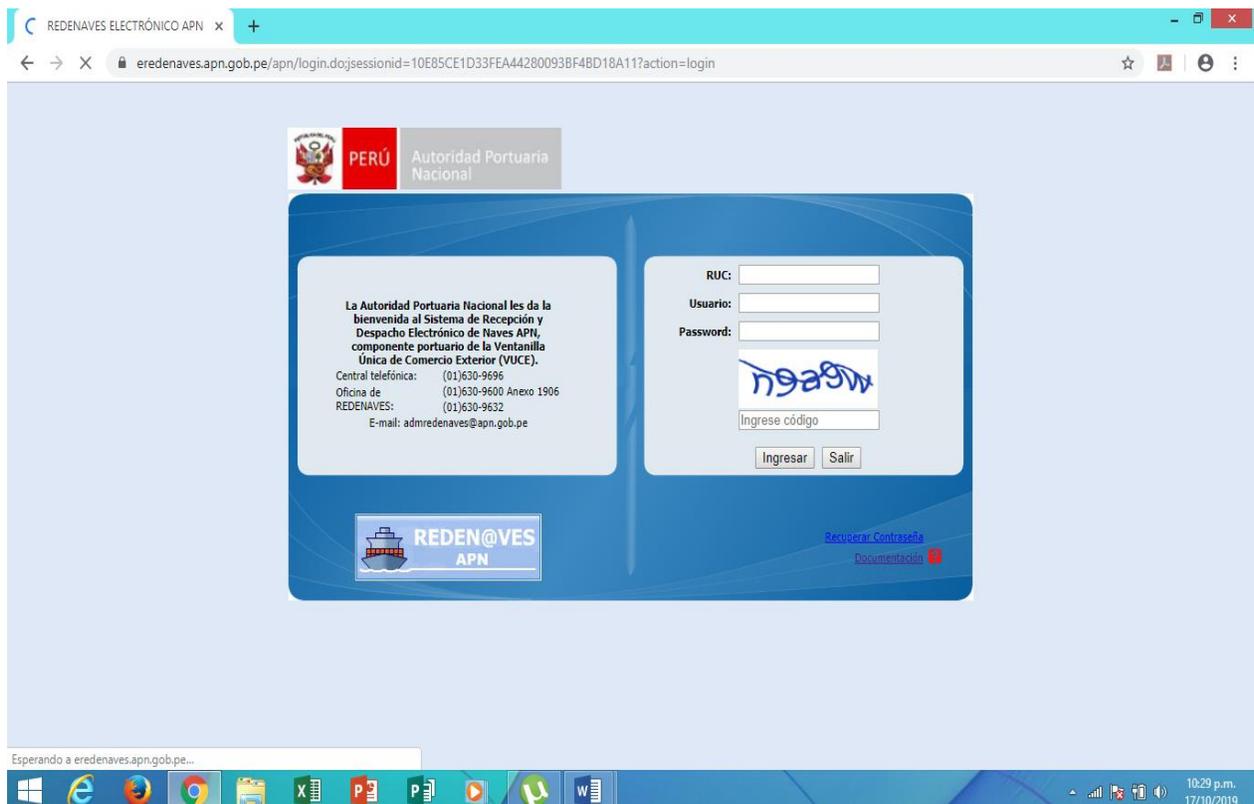


Figura 12: Plataforma de ingreso a REDENAVES

reporteNuevos.do - Google Chrome  
eredenaves.apn.gob.pe/apn/reportesNuevos.do?action=imprimirPeriodosNavesF&fechaDesde=01/01/2019&fechaHasta=30/09/2019&formato=PDF&puerto=PEIQT

reporteNuevos.do 1 / 1

Autoridad Portuaria Nacional Del 01/01/2019 a 30/09/2019

***MOVIMIENTO NAVES PERIODO ENERO HASTA SETIEMBRE DEL 2019***  
***PUERTO: IQUITOS***

Mes	Arribos	Zarpes
	2019	2019
ENERO	117	115
FEBRERO	181	166
MARZO	205	217
ABRIL	121	134
MAYO	160	135
JUNIO	263	253
JULIO	252	271
AGOSTO	242	245
SETIEMBRE	246	236
<b>Total</b>	<b>1787</b>	<b>1772</b>

Windows taskbar: 10:58 p.m. 17/10/2019

Figura 13: Reporte de movimiento de naves

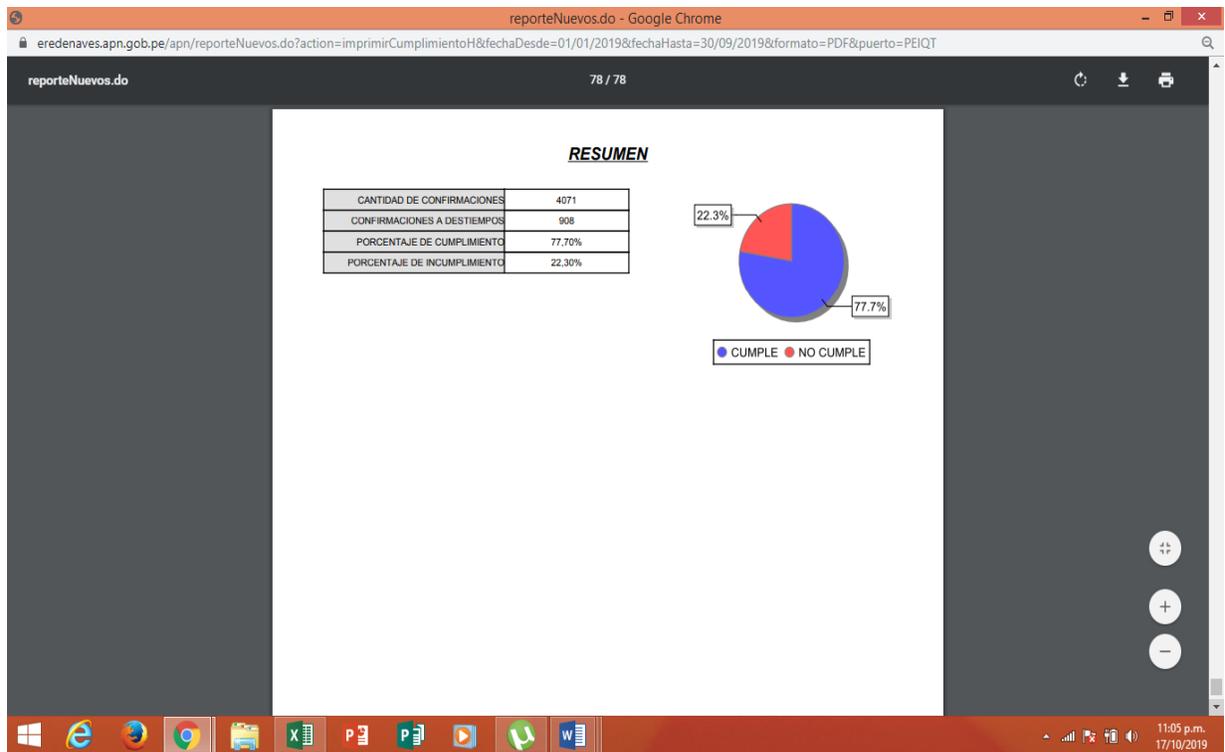
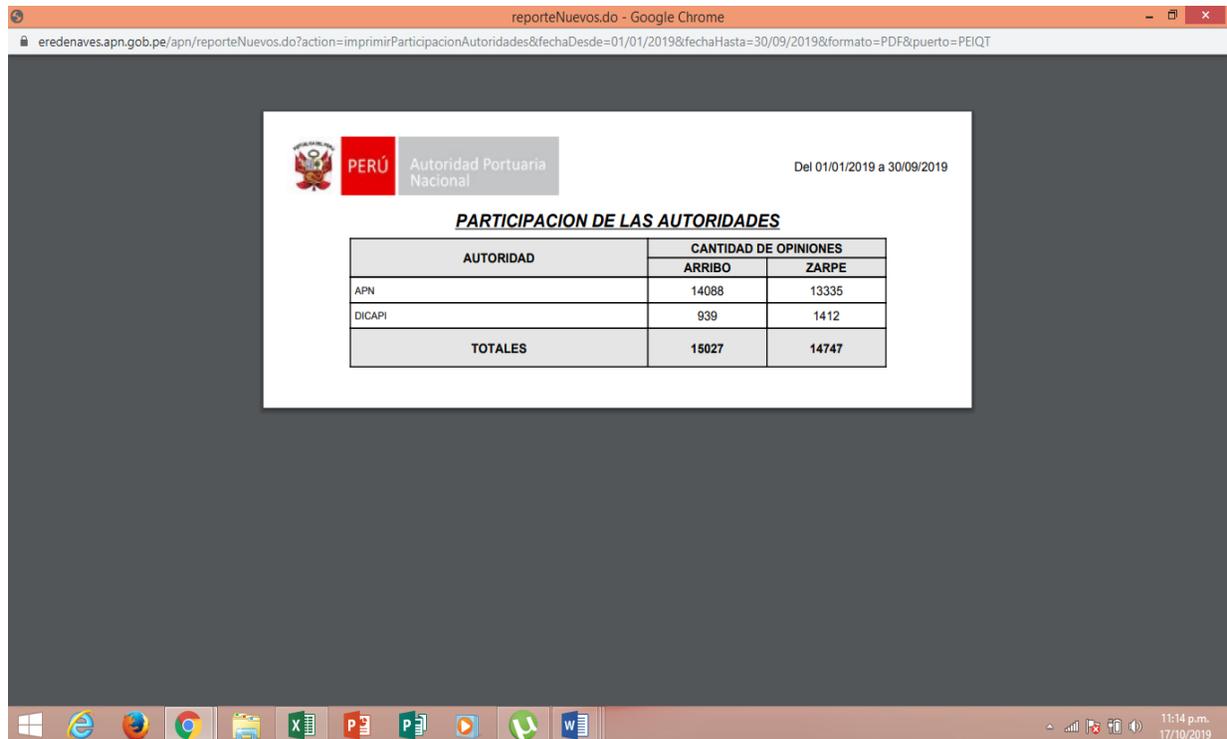


Figura 14: Reporte de opinión de cumplimiento de 6 horas



erecnaves.apn.gob.pe/apn/reporteNuevos.do?action=imprimirParticipacionAutoridades&fechaDesde=01/01/2019&fechaHasta=30/09/2019&formato=PDF&puerto=PEIQT

PERÚ Autoridad Portuaria Nacional Del 01/01/2019 a 30/09/2019

***PARTICIPACION DE LAS AUTORIDADES***

AUTORIDAD	CANTIDAD DE OPINIONES	
	ARRIBO	ZARPE
APN	14088	13335
DICAPI	939	1412
<b>TOTALES</b>	<b>15027</b>	<b>14747</b>

Windows taskbar: 11:14 p.m. 17/10/2019

Figura 15: Reporte de participación de autoridades

## **REFERENCIAS**

<https://www.mincetur.gob.pe/comercio-externo/transparencia-vuce-2-0/> Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

<https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/quienes-somos.aspx>

<https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/mision-vision-valores.aspx>

<https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/nuestras-sedes/oficinas-desconcentradas.aspx>

<https://www.apn.gob.pe/site/nosotros/nuestras-sedes/anexos.aspx>

Ñaupas Arguedas José, Memorando N° 012-2017-APN/OTI-SI, 18 mayo 2017

<https://www.apn.gob.pe/site/news/apn-recibe-certificacion-sistema-gestion-antisoborno-ampliacion-certificacion-sistema-gestion-calidad.aspx>

<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/28743-se-duplica-la-velocidad-de-internet-para-telecomunicaciones-en-iquitos>