



20 de julio de 2010

Hon. Luis G. Fortuño Bursset  
Gobernador de Puerto Rico  
La Fortaleza  
San Juan, Puerto Rico

**PS 787**

Estimado señor Gobernador:

Se encuentra ante su consideración el Proyecto del Senado 787 que persigue enmendar el párrafo quinto del Artículo 2, eliminar los tres artículos numerados 2A, 2B y 2C y reenumerar los artículos 2D y 2E como Artículos 2A y 2B, de la Ley Núm. 45 de 18 de abril de 1935, según enmendada, conocida como "Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo", a los fines de eliminar la responsabilidad de tener que cubrir por sí la póliza de seguro obrero, a los camioneros que sean concesionarios de la Comisión de Servicio Público.

Nos vemos obligados a comenzar estableciendo que la presente medida fue aprobada en el Senado sin haber contado con el beneficio de comentarios por parte de los sectores económicos que se verán afectados por la misma. Por su parte, la Cámara de Representantes sorprendentemente le dio un informe positivo a pesar de que diez de los once deponentes no recomendaron la medida. Igualmente debemos comentar que esta medida ha sido presentada anteriormente en varias ocasiones sin éxito por las razones que explicaremos a continuación.

La Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) reconoce las buenas intenciones que fundamentan el P. del S. 787 esbozadas en su exposición de motivos. Como muy bien señala el texto de la medida, la Ley del Sistema de Compensaciones por Accidentes del Trabajo, habilitada en el 1935, fue una ley de avanzada en el momento histórico en el que se encontraba Puerto Rico. Su propósito fue garantizar el derecho constitucional de todo trabajador a estar protegido contra riesgos a su salud en su lugar de empleo. El sistema de seguridad social, creado por el estatuto, está sostenido por un seguro de tipo compulsorio y exclusivo, financiado por aportaciones patronales. La ausencia de una industria de seguros que permitiera cubrir los riesgos de los obreros, creó las condiciones para que fuera el propio estado el que asumiera el rol de asegurador con la aportación de los propios patronos.

La anterior explicación sobre la génesis de este importante mecanismo se hace necesaria para que se entienda la contradicción fundamental de esta propuesta. Esto es, la base fundamental de este seguro siempre ha sido la relación obrero patronal por lo que su aplicación a otros ámbitos resulta ajena a sus principios. Aún así, en ánimo de ayudar a los pequeños empresarios, esta asamblea legislativa aprobó la Ley Núm. 263 de 2004 para que los camioneros independientes pudieran obtener este beneficio y más recientemente la Ley Núm. 147 de 2008 para el resto de los pequeños empresarios, ambas creando una especie de ficción jurídica para apartarse de la necesidad de la relación obrero patronal y poder proveer cubierta a estos autoempleados que no cualificaban bajo la definición de patronos. Sin embargo, como tiende a ocurrir cuando se aplican criterios ajenos que desvirtúan los principios de las cosas, ahora se pretende ir en contra de esas dos expresiones recientes de voluntad legislativa, para obligar a los clientes de esos pequeños empresarios, a pagar por la póliza que se creó para ayudarles.

Aunque reconocemos la importancia de los trabajadores de la transportación (camioneros) para la economía y las diferentes industrias, entendemos que obligar a los "clientes" a sufragar los gastos de la póliza a los camioneros que sean concesionarios de la Comisión de Servicio Público es totalmente impropio. En el caso de la industria de alimentos, tenemos que poner en contexto las implicaciones que esto tendría en su funcionamiento, antes de explicar cómo esta ley afectaría a la economía y a los propios camioneros independientes.

La industria de alimentos es uno de los sectores económicos más importantes y dinámicos dentro del País con ventas anuales de \$8,000 millones y cerca de 114,000 empleos directos. Sin embargo, la industria está fundamentada en una compleja estructura de importación, distribución y ventas a través de todo Puerto Rico. Para lograr el mejor nivel de precios en el punto final de ventas y beneficiar al consumidor, los componentes de esta cadena de distribución procuran ser lo más eficientes posible. Añadir costos a esta cadena de distribución iría en perjuicio de los consumidores y afectaría el bienestar general del País. El componente de los transportistas es un costo fundamental para el funcionamiento de la industria, toda vez que permite la distribución de los alimentos y los productos a los puntos de ventas. Por ende, cualquier ineficiencia o costo adicional impuesto a los "clientes" que integran la industria, como imponerles el costo de la póliza del FSE de sus contratistas independientes, tendría el efecto de incrementar los costos en la cadena de distribución y afectaría los precios al final de la cadena.

¿Pero en dónde radica el incremento en costos de la cadena si meramente estaríamos pasándolo de un eslabón a otro? La respuesta está en que la implementación de esta medida plantea unos problemas logísticos y de administración que no son atendidos por el proyecto. ¿Cuántas pólizas deberá tener un camionero que brinda servicios a varios "clientes"? Si la respuesta es una por cliente, se estaría multiplicando el costo innecesariamente para nuestra economía. Pero si la respuesta es que una sola póliza sería suficiente para varios clientes, corresponde preguntarse; ¿en el caso de un accidente, a cuál "cliente" se le imputaría el costo incremental de la póliza por la experiencia y qué criterios se utilizarían? ¿Qué oportunidad tendrá el cliente convertido en patrono para efectos de la póliza, de defender sus derechos ante cargos impropios o injustificados? ¿Qué autoridad tiene el cliente para imponer normas a esos contratistas independientes que reduzcan accidentes y por ende su costo en pólizas como haría si verdaderamente fueran sus empleados?



En esa misma dirección, si para todos los efectos prácticos el transportista es un contratista independiente o suplidor de un servicio a una empresa, en la medida en que se le imponga la obligación de pagarle la póliza del FSE, abriría la puerta para que otros contratistas reclamen el mismo trato.

No menos importante es el efecto que esto podría tener en los propios camioneros independientes. Este proyecto colocaría al camionero individual en desventaja, ya que lógicamente, las empresas que contratan servicios de camioneros van a contratar empresas o grupos de camioneros que ya aseguran a sus empleados resultando en una ventaja competitiva a favor de compañías de transporte, asociaciones de camioneros y otros tipos de empresarios, en total detrimento para con el camionero individual.

Por último, debemos aclarar que no es correcta la aseveración de la medida en torno a que antes del 2004 eran los clientes los responsables de este gasto como ahora se pretende. De hecho, es la propia confusión jurídica y los litigios sobre el tema lo que provocaron la aprobación de la Ley Núm. 263 de 2004. Más aún, la propia exposición de motivos de la Ley 263 expresa claramente;

*No ha sido la intención legislativa el gravar las empresas agrícolas, industriales, de servicio y otros, que utilicen intermediarios para el transporte de sus productos, mercancías o personas, requiriéndoles que aseguren a los individuos que prestan dichos servicios aún cuando éstos últimos, siendo considerados patronos y en el cumplimiento de la ley, han obtenido su propia póliza. Tampoco ha sido la intención legislativa imponerle a la empresa agrícola, industrial, de servicios y otros, la carga de obtener para las personas que prestan dichos servicios una póliza cuando los mismos son prestados por pequeños empresarios que utilizan su propio vehículo como único instrumento de trabajo. Como cuestión de realidad, son estos pequeños empresarios los cuales habiendo obtenido sus propias pólizas se les ha cuestionado posteriormente su validez; por lo cual reclaman el que se aclare de una vez y por todas su obligación de estar asegurados a fin de contar con los beneficios dispuestos por la ley.*

*Es contrario a la intención legislativa la posición adoptada por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado en una circular de fecha 4 de enero de 2002, donde ha definido como política pública el considerar como empleado del que contrata al camionero independiente dedicado al transporte de carga, mientras le niega la cubierta solicitada por tales camioneros independientes. Esta política y práctica adoptada por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado atenta y discrimina contra el pequeño empresario que siendo su propio patrono se dedica a prestar estos servicios, por cuanto ordena a aquellos camioneros que tienen sus propios empleados a asegurarse, mientras que el que no tiene empleados no tiene derecho a la cubierta de servicios médicos que ofrece la ley. En tales circunstancias es fácilmente anticipable que aquel que necesite contratar a un intermediario para el transporte o acarreo, se inclinará a contratar camionero que tengan empleados y estén asegurados, en vez de contratar camioneros independientes a fin de no tener que absorber el costo de la póliza.*

Hon. Luis G. Fortuño Bursset  
20 de julio de 2010  
Página - 4 -

Por todo lo cual, la Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) solicita respetuosamente que le imparta un veto expreso a esta medida.

Cordialmente,



Lic. Manuel Reyes Alfonso  
Vicepresidente Ejecutivo

cc José Otero  
Asesor Legislativo