# Cristian Calderón: DL 1492 y la obligación de digitalizar documento de embarque

El Decreto Legislativo 1492 emitido durante la pandemia del COVID 19, estableció un camino de digitalización de la cadena logística del comercio exterior, ya sea mediante la digitalización de un documento físico o la propia emisión de un documento digitalizado.

Sin embargo, existe la errónea idea que el Decreto Legislativo 1492 elimina la opción de emitir documentos de embarque físicos o que los mismos solo existan de manera excepcional en el comercio exterior peruano.

Es más, algunos consideran que la prohibición de usar documentos de embarques físicos, atenta contra la libre decisión del embarcador en origen de solicitar de esa forma. Consideran que esta prohibición nace del artículo 7 del Decreto Legislativo 1492. A continuación, realizaremos una revisión de la norma cuestionada para verificar si tal prohibición existe realmente.

1.- El articulo 7 contiene 2 acápites dentro de los cuales encontramos 6 mandatos de cumplimiento obligatorio para todos los operadores de comercio exterior.

**“Artículo 7.- Digitalización de los procesos y trámites logísticos por parte del sector privado**

7.1 Para efectos de brindar sus servicios, los operadores de comercio exterior que se encuentran bajo los alcances de la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas y sus modificatorias, deben incorporar en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos alternos necesarios **para la validación de documentos o información, tales como el uso de documentos digitales o digitalizados, entre otros,** con el objeto de evitar el desplazamiento de personas con el consiguiente riesgo de contagio del COVID-19; así como para disminuir costos de transacción involucrados en las operaciones de comercio exterior como consecuencia de la pandemia, **siendo excepcional, como mecanismo de contingencia, el uso de papel y el desplazamiento de personas para el traslado de documentos solo en casos estrictamente necesarios.** El cumplimiento de esta obligación se efectuará de manera progresiva por operador, según lo señalado en el Reglamento.

**7.2 Las navieras o sus representantes deben poner a disposición de sus clientes** y /o usuarios del servicio, sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites, **necesarios para la autorización comercial de la entrega y/o embarque de la mercancía**, así como para facilitar los trámites que correspondan para el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías.

En tal sentido, no se requerirá la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional como requisito previo para dicha autorización y/o embarque, debiendo verificarse la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios

electrónicos.”

Hemos resaltado las palabras que a nuestro entender genera confusión por parte de los transportistas internacionales. El primer mandato que encontramos en el numeral 7.1 es la obligación de todos los operadores de incorporar proceso o mecanismos electrónicos en sus empresas para la **validación de documentos o información**. No para sustituir los mismos, ni para entregar la carga.

2) El segundo mandato es que esa validación de documentos puede realizarse mediante el uso de documentos digitales o digitalizados. Para ello el reglamento de la norma aprobado por Decreto Supremo 001-2021- MINCETUR precisa en su artículo 3 lo siguiente:

- **Documento digital:** Es aquel documento producido originalmente en un formato electrónico.

- **Documento digitalizado:** Para efectos de este Reglamento, es el producto de trasladar un documento nacido originalmente en formato físico a un formato electrónico, a través del uso de escáner u otros dispositivos

Lo cual significa que el propio articulo de la ley, no prohíbe la existencia de un documento de transporte físico, por el contrario, lo reconoce y de existir dicho documento la obligación es que la validación del mismo sea digitalizarlo a través de un escáner u otro dispositivo.

Por tanto, no es cierto que la norma prohíba el uso del papel como soporte del contrato de transporte internacional de

mercancías. Para mayor abundamiento el articulo 12 del reglamento de la ley establece “Con relación al uso del conocimiento de embarque electrónico, en la medida que las líneas navieras incorporen a nivel internacional el uso de este documento en sus operaciones, estos pueden ser exigidos dentro del alcance del numeral 7.1 del Artículo 7 de la Decreto Legislativo N° 1492.”

Es decir, en la medida que la industria vaya generando documentos electrónicos, la obligación de validarlos de manera digital se les exigiría. Pero no dice que, de existir documentos de transportes digitales, se tendría que imprimir en soporte papel.

3) El tercer mandato que fluye del articulo 7.1 es que el soporte papel y el desplazamiento de personas, son excepcionales, contingentes y en casos estrictamente necesarios. ¿Pero cual es la regla general, cuya excepción acabamos de describir? Pues a validación de documentos necesarios para la entrega de la carga o el embarque. No hay otra manera de entenderlo porque la finalidad de la digitalización de los procesos es justamente “para la validación de los documentos o información”.

Siendo ello así, si el proceso digital para la validación de los documentos no funciona o se interrumpe, de manera excepcional, contingente y en casos estrictamente necesario el soporte papel y el desplazamiento de personas para transmitir la información o el documento se puede activar. Ergo no es cierto que el soporte físico sea una excepción en el negocio naviero. Es válido que siga existiendo, pero la obligación que ordena la normativa peruana es que la validación del documento, esto es, saber que es verídico, tiene que ser por

medios digitales (mediante escáner u otro dispositivo).

4) El cuarto mandato es la progresividad de la validación digital de los documentos o información., lo cual permite que la digitalización se materialice en un plazo razonable que no impacte en los costos de las operaciones de comercio. El mismo cuerpo legal pone a disposición de los operadores sus plataformas electrónicas de comercio para viabilizar en el corto tiempo la digitalización de los documentos de embarque emitidos en soporte físico.

5) Ahora bien, procederemos analizar el segundo párrafo del artículo 7 el cual contiene dos mandatos. El primero que las navieras deben disponer de mecanismos electrónicos que faciliten la autorización comercial de la entrega, o la autorización comercial del embarque de las mercancías.

El segundo que las navieras deben disponer de mecanismos electrónicos para facilitar el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías.

6) En ningún momento la norma dice que los mecanismos electrónicos sustituyen o reemplazan los documentos de embarque emitidos en soporte papel. Mucho menos que están prohibidos los documentos físicos o que un documento digital se imprima en soporte físico. Mas aun por ningún lado menciona que la carga se entrega por medios electrónicos a pesar de la existencia de un documento físico. Resulta errado todo ello.

Lo que dice es que la autorización comercial de la entrega, es decir luego de validado el documento y pagado la validación (Visto bueno) el representante local autoriza al puerto o deposito temporal a entregar la carga contra el documento original (ya validado electrónicamente). No dice que se prescinde del documento de transporte para la entrega de la carga, o que la validación comercial reemplaza la entrega del documento físico.

7) Luego el mismo numeral 7.2 impone una condición a la validación comercial, la cual impide a la naviera exigir la la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional como requisito previo para dicha autorización y/o embarque, debiendo verificarse la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios electrónicos.

NO dice la norma que se le impide a la naviera exigir el conocimiento de embarque para la entrega de la carga, se le impide para la autorización comercial, y la verificación del tenedor del documento también tiene que hacerse por medios electrónicos. No presencial, ni a través de una firma manuscrita sobre el reverso del documento de transporte.

8) Es así que el reglamento de la norma establece los mecanismos electrónicos (MIIO) para la validación de documentos necesarios para la autorización comercial, y en su artículo 16.3 menciona que en caso se requiera la presentación del conocimiento de embarque original para efectos de la entrega efectiva de la mercancía, el dueño o consignatario remite el referido documento a la línea naviera o su representante, el cual debe confirmar su recepción a través del MIIO, a efectos de poner dicha información a disposición

inmediata de los almacenes aduaneros u otros puntos de llegada que correspondan.

Como bien señala el reglamento queda en potestad de la naviera exigir el documento original para la entrega efectiva de la mercancía, quedando mas que firme la opción de exigir el documento físico original para que el consignatario recoja su mercancía. Ergo no es cierto que la liberación de la carga prescinda del documento original y que el naviero se perjudique entregando una carga contra un documento digitalizado quedando en circulación un titulo valor representativo de la carga. No es posible que legalmente fluya una interpretación en ese sentido.

9) El último mandato no esta referido al titulo valor, sino al proceso de retiro o entrega de contenedores vacíos, donde los permisos, autorizaciones, pagos y similares tienen que realizarse de manera electrónica sin que sea necesario llevar el documento de embarque en físico como requisito previo para la entrega o devolución de los equipos de transporte de la naviera.

10) Finalmente, el artículo 10 del Decreto Legislativo 1492, establece las infracciones a los mandatos antes establecidos. En ningún supuesto de infracción se sanciona la emisión de un documento de embarque en soporte físico, o el uso de este para la entrega física de la mercancía. Solo se sanciona lo siguiente:

• No incorporar en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos alternos necesarios para la validación de documentos o información

No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites, necesarios para la autorización comercial de la entrega y/o embarque de la mercancía,

• No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten los trámites que correspondan para el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías.

• Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional como requisito previo para otorgar la autorización comercial de la entrega y/o embarque de la mercancía, así como para el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías

• No validar la representación del dueño, consignatario o consignante de las mercancías por parte de un agente, a través de medios electrónicos.

Las infracciones están estrictamente relacionadas con los mandatos emanados del articulo 7, los cuales están relación a la validación electrónica de los documentos físicos; procesos electrónicos para la autorización comercial (visto bueno); recojo Y/o devolución de contendores; exigencia de presentar el documento físico para que le den el visto bueno, o exigir el endose del consignatario o consignante en el documento de embarque físico, y no por medios electrónicos. Ninguna de las infracciones esta referida al uso del documento de embarque emitido en soporte papel.

Por lo expuesto queda claro que el Decreto Legislativo 1492

hace bien en impulsar la digitalización respetando la emisión de conocimientos de embarques en soporte físico. Lo que cambia es el proceso del visto bueno, que antes era presencial y ahora electrónico. La entrega de la carga sigue siendo mediante la presentación del documento en físico, salvo que la naviera no lo considere necesario, y los trámites para recoger o devolver un contenedor deben ser electrónicos y no presenciales.