



"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 12 de mayo de 2020

OFICIO N° 057-2020 -PR

Señor  
**MANUEL ARTURO MERINO DE LAMA**  
Presidente del Congreso de la República  
Congreso de la República  
**Presente. -**

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted señor Presidente del Congreso de la República, tomando en consideración el artículo 28° del Decreto de Urgencia N° 029-2020<sup>1</sup> y el artículo 12° del Decreto de Urgencia N° 053-2020<sup>2</sup>, que declaró la suspensión de plazos de procedimientos en el sector público, con la finalidad de comunicarle que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 104° de la Constitución Política, al amparo de las facultades legislativas delegadas al Poder Ejecutivo mediante Ley N° 31011, y con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se han promulgado los Decretos Legislativos que se detallan a continuación.

1	Decreto Legislativo N° 1483	Decreto Legislativo que establece la ampliación de los plazos para asegurar el cumplimiento de determinadas obligaciones mineras de los titulares mineros a que hace referencia la Ley General de Minería cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado por Decreto Supremo N° 014-92-EM.
2	Decreto Legislativo N° 1484	Decreto Legislativo que amplía el plazo de la vigencia del proceso de formalización del Decreto Legislativo N° 1392 Decreto Legislativo que promueve la formalización de la actividad pesquera artesanal como medida complementaria para la reducción del impacto del COVID-19 en la economía peruana.
3	Decreto Legislativo N° 1485	Decreto Legislativo que aprueba la ampliación del monto máximo autorizado para el otorgamiento de la garantía del Gobierno Nacional a los créditos del Programa REACTIVA PERÚ.
4	Decreto Legislativo N° 1486	Decreto Legislativo que establece disposiciones para mejorar y optimizar la ejecución de las inversiones públicas.
5	Decreto Legislativo N° 1487	Decreto Legislativo que establece el Régimen de Aplazamiento y/o Fraccionamiento de las deudas tributarias administradas por la SUNAT.
6	Decreto Legislativo N° 1488	Decreto Legislativo que establece un régimen especial de depreciación y modifica plazos de depreciación.
7	Decreto Legislativo N° 1489	Decreto Legislativo que establece acciones para la protección de los pueblos indígenas u originarios en el marco de la Emergencia Sanitaria declarada por el COVID-19.
8	Decreto Legislativo N° 1490	Decreto Legislativo que fortalece los alcances de la Telesalud.
9	Decreto Legislativo N° 1491	Decreto Legislativo que autoriza al Instituto Tecnológico de la Producción a reactivar la productividad de la MIPYME en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID-19.
10	Decreto Legislativo N° 1492	Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior.
11	Decreto Legislativo N° 1493	Decreto Legislativo que incorpora una disposición complementaria, transitoria y final a la Ley N° 29944, Ley de Reforma Magisterial.
12	Decreto Legislativo N° 1494	Decreto Legislativo que incorpora una Disposición Complementaria, Transitoria y Final a la Ley N° 29944, Ley de Reforma Magisterial.
13	Decreto Legislativo N° 1495	Decreto Legislativo que establece disposiciones para garantizar la continuidad y calidad de la prestación del servicio educativo en los Institutos y Escuelas de Educación Superior, en el marco de la Emergencia Sanitaria causada por el COVID-19.

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"  
 "Año de la Universalización de la Salud"

14	Decreto Legislativo N° 1496	Decreto Legislativo que establece disposiciones en materia de educación superior universitaria en el marco del estado de emergencia sanitaria a nivel nacional.
15	Decreto Legislativo N° 1497	Decreto Legislativo que establece medidas para promover y facilitar condiciones regulatorias que contribuyan a reducir el impacto en la economía peruana por la emergencia sanitaria producida por el COVID-19.
16	Decreto Legislativo N° 1498	Decreto Legislativo que otorga accesibilidad al Certificado Único Laboral para Personas Adultas ante el impacto del COVID-19.
17	Decreto Legislativo N° 1499	Decreto Legislativo que establece diversas medidas para garantizar y fiscalizar la protección de los derechos socio laborales de los/as trabajadores/as en el marco de la Emergencia Sanitaria por el COVID – 19.
18	Decreto Legislativo N° 1500	Decreto Legislativo que establece medidas especiales para reactivar, mejorar y optimizar la ejecución de los proyectos de inversión pública privada y público privada ante el impacto del COVID-19.
19	Decreto Legislativo N° 1501	Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 1278 que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.
20	Decreto Legislativo N° 1502	Decreto Legislativo que establece disposiciones excepcionales sobre el uso de la capacidad de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, reservada para la implementación de la REDNACE, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19.
21	Decreto Legislativo N° 1503	Decreto Legislativo que modifica la Ley N° 26842 Ley General de Salud, y la Ley N° 26298 Ley de Cementerios y Servicios Funerarios.
22	Decreto Legislativo N° 1504	Decreto Legislativo que fortalece al Instituto Nacional de Salud para la prevención y control de las enfermedades.
23	Decreto Legislativo N° 1505	Decreto Legislativo que establece medidas temporales excepcionales en materia de gestión de recursos humanos en el sector público ante la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19.
24	Decreto Legislativo N° 1506	Decreto Legislativo que modifica el Decreto Legislativo N° 1329 y aprueba medidas para reactivar la actividad turística a través del Programa "Turismo Emprende".
25	Decreto Legislativo N° 1507	Decreto Legislativo que dispone el acceso gratuito temporal, para los servidores públicos así como para las niñas, niños y adolescentes y personas adultas mayores a los sitios arqueológicos, museos, lugares históricos y áreas naturales protegidas, administrados por el Ministerio de Cultura y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado – SERNANP.
26	Decreto Legislativo N° 1508	Decreto Legislativo que crea el Programa de Garantía del Gobierno Nacional a la Cartera Crediticia de las Empresas del Sistema Financiero.
27	Decreto Legislativo N° 1509	Decreto Legislativo que autoriza la contratación de la prestación de los servicios en las redes de infraestructura de telecomunicaciones.
28	Decreto Legislativo N° 1510	Decreto Legislativo que modifica e incorpora disposiciones al Decreto de Urgencia N° 013-2019, Decreto de Urgencia que establece el control previo de operaciones de concentración empresarial.
29	Decreto Legislativo N° 1511	Decreto Legislativo que crea el Procedimiento Acelerado de Refinanciación Concursal ("PARC") para asegurar la continuidad en la cadena de pagos ante el impacto del COVID-19.
30	Decreto Legislativo N° 1512	Decreto Legislativo que establece medidas de carácter excepcional para disponer de médicos especialistas y recursos humanos para la atención de casos COVID-19.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovar los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,




CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 15 de MAYO de 2020.

En aplicación de lo dispuesto en el Inc. b) del artículo 90° del Reglamento del Congreso de la República: para su estudio PASÉ el expediente del Decreto Legislativo N° 1492, a la Comisión de CONSTITUCION Y REGLAMENTO.

  
GIOVANNI FORNO FLOREZ  
Oficial Mayor  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA



# Decreto Legislativo Nº 1492

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**CONSIDERANDO:**

Que, mediante la Ley N° 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la Emergencia Sanitaria producida por el COVID-19, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el término de cuarenta y cinco (45) días calendario, en los términos a que hace referencia el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y el artículo 90 del Reglamento del Congreso de la República;

Que, el numeral 8 del artículo 2 de la citada norma establece la facultad de legislar en materia de bienes y servicios para la población, con la finalidad de garantizar la prestación de los servicios públicos, gestión interna de residuos sólidos, la continuidad de la cadena logística y sus actividades conexas, los servicios esenciales y los derechos de los consumidores y usuarios durante la vigencia del estado de emergencia sanitaria por el COVID-19, la reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios durante o como producto de la emergencia, y la preservación del patrimonio cultural de la nación;

Que, el numeral 9 del referido artículo de la Ley N° 31011 dispone la facultad de legislar en materia de protección a los sectores productivos, extractivos y de servicios, con el objeto de dictar medidas que permitan reactivar y promover la agricultura y riego, pesca artesanal y acuicultura, minería, industria, turismo, artesanía y otros afines, así como las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19;

Que, el numeral 10 del citado artículo de la Ley antes mencionada establece la facultad de legislar en materia de promoción cultural y de turismo, así como fomento de la libre competencia y el correcto funcionamiento del mercado, la protección del derecho de los consumidores y el sistema concursal, a fin de dictar medidas para amortiguar el impacto y promover la reactivación económica en estas actividades, en el contexto del estado de emergencia sanitaria por el COVID-19;

Que, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, precisado por los Decretos Supremos N° 045-2020-PCM y N° 046-2020-PCM, se declara el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de quince (15) días calendario y se dispone el aislamiento social obligatorio (cuarentena), por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19; habiéndose prorrogado dicho plazo por los Decretos Supremos N° 051-2020-PCM, N° 064-2020-PCM y N° 075-2020-PCM;

Que, las referidas normas establecen que el desarrollo del servicio de transporte de carga y mercancías en general, así como todas las actividades conexas a las que hace referencia el artículo 4 de la Resolución Ministerial 232-2020-MTC/01.02 y su modificatoria, están permitidas, al estar exceptuadas de las medidas del Estado de emergencia, incluyendo el horario de inmovilización social obligatoria;



FÉLIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

Que, el transporte de carga y mercancías, en todas sus modalidades, así como sus actividades conexas, son actividades esenciales y forman parte de la cadena logística de comercio exterior, cuyo flujo debe ser salvaguardado a través de medidas que permitan el trabajo del mínimo indispensable de personas para garantizar su operatividad, evitando su desplazamiento físico para evitar su exposición al contagio del COVID-19, así como facilitando y modernizando los procesos de pago y envío de documentos necesarios para la importación y exportación de mercancías, lo cual, además, permitirá reducciones de tiempo y dinero, que favorecerá la economía de las MIPYMES y de las grandes empresas;

Que, con la finalidad de asegurar la continuidad de la cadena logística de comercio exterior en el contexto de la emergencia sanitaria nacional ocasionada por el COVID-19, que genera la retracción de las operaciones en el transporte de mercancías, es pertinente dictar las medidas que promuevan una relación jurídica transparente y de equilibrio en la contratación del servicio de transporte marítimo de mercancías, que brinde al dueño de la carga, consignante o consignatario la seguridad y certeza del costo de los servicios que forman parte del contrato de transporte marítimo de mercancías;

Que, en ese sentido, es prioridad del Estado reactivar el desarrollo de la cadena logística de comercio exterior; garantizar la continuidad de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías, en todas sus modalidades, así como las actividades conexas al mismo; adoptar disposiciones para promover la digitalización de procesos a cargo de las entidades públicas y privadas que forman parte de dicha cadena logística, así como, en el marco de la legislación vigente, determinar el alcance del servicio del transporte marítimo con el propósito de garantizar los principios de transparencia en la estimación de los costos; reducir la asimetría de la información entre los operadores que participan en la cadena logística de comercio exterior y promover la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios;

Que, el artículo 27 del Decreto Legislativo N° 1412, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gobierno Digital, el marco de Interoperabilidad del Estado Peruano está constituido por políticas, lineamientos, especificaciones, estándares e infraestructura de tecnologías digitales, que permiten de manera efectiva la colaboración entre entidades de la Administración Pública para el intercambio de información y conocimiento, para el ejercicio de sus funciones en el ámbito de sus competencias, en la prestación de servicios digitales inter-administrativos de valor para el ciudadano provisto a través de canales digitales;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, en el inciso 1 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y en los incisos 8, 9 y 10 del artículo 2 de la Ley N° 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA DISPOSICIONES PARA LA REACTIVACIÓN,  
CONTINUIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES VINCULADAS A LA CADENA  
LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR**

**Capítulo I  
Disposiciones Generales**

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FÉLIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS



# Decreto Legislativo

## Artículo 1.- Objeto

La presente norma tiene por objeto establecer disposiciones que permitan la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, a consecuencia de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19.

## Artículo 2.- Finalidad

La finalidad de la presente norma es promover y asegurar la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías vinculados a la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; procurar la digitalización de los documentos y procesos de las entidades públicas y privadas, para optimizar el tiempo de las operaciones, prevenir y reducir el riesgo de contagio del personal que presta servicios en toda la cadena logística y brindarle mejores condiciones de salubridad; finalmente garantizar la transparencia en los costos de los servicios de la cadena logística de comercio exterior, la cual se ha visto afectada a consecuencia de la emergencia sanitaria nacional ocasionada por el COVID-19.

## Artículo 3.- Alcance

El presente Decreto Legislativo es de aplicación para las entidades públicas competentes, operadores de comercio exterior y operadores intervinientes a los que se refiere el Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus modificatorias, vinculados a la cadena logística de comercio exterior.

## Capítulo II

### Reactivación, Continuidad y Eficiencia de las operaciones logísticas de comercio exterior

## Artículo 4.- Declaración prioritaria de la continuidad de las operaciones logísticas de comercio exterior

- 4.1 Declárase prioritaria la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías, vinculados a la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo, de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 4.2 Las autoridades públicas, salvaguardando las medidas sanitarias adecuadas para impedir la propagación de enfermedades, deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la atención de los procedimientos administrativos para expedir autorizaciones, o realizar inspecciones, para el ingreso y salida de mercancías desde o hacia el territorio nacional, por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados, utilizando medios electrónicos.

#### Artículo 5.- Digitalización de procesos de comercio exterior

- 5.1 Las entidades públicas que exijan o generen documentos o información relacionada a los procesos vinculados a la cadena logística de comercio exterior, incluyendo los servicios de transporte de carga y mercancías en general en todos sus modos, deben automatizar sus procesos, reemplazar documentos físicos por documentos digitales o digitalizados, e intercambiar datos entre ellas, a fin de evitar el desplazamiento de personas, a efectos de impedir la propagación de enfermedades, así como para optimizar el uso de recursos públicos, y disminuir los costos de transacción involucrados en las operaciones de comercio exterior. La presentación de documentos en físico es excepcional.
- 5.2 La implementación de lo establecido en el numeral 5.1 se realiza de manera progresiva conforme a lo que señale el Reglamento.

#### Artículo 6.- Inspecciones de las entidades de control con competencias en comercio exterior

- 6.1 A efectos de autorizar las inspecciones físicas para el ingreso de carácter sanitario, aduanero o de otra índole, las entidades públicas competentes no pueden exigir documentos originales, cuya copia simple digitalizada haya sido remitida por canales seguros que garanticen la identidad del administrado que realiza el trámite, tales como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el Sistema informático de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), u otros contemplados en la legislación vigente.
- 6.2 Las entidades públicas competentes establecen mecanismos de gestión de riesgo, y efectúan fiscalización posterior respecto de la veracidad de la documentación presentada por medios electrónicos de acuerdo con lo dispuesto en el numeral anterior, en concordancia con el artículo 34 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 6.3 El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo acarrea responsabilidad administrativa de la máxima autoridad administrativa de la entidad pública correspondiente.

#### 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.



# Decreto Legislativo

- 7.3 Los almacenes aduaneros y agentes de carga deben poner a disposición de sus clientes y/o usuarios de su servicio, sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda. No se requiere presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para dicha autorización o ingreso de la carga, debiendo verificarse la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios electrónicos.
- 7.4 En tanto se implementen los servicios considerados en la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, y con la finalidad de contar con cadenas logísticas de comercio exterior eficientes, colaborativas, sostenibles y resilientes, y a fin de cumplir con lo dispuesto en los numerales precedentes del presente artículo, el Mincetur, en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad Marítima Nacional pondrá a disposición de los operadores antes indicados, servicios electrónicos para facilitar el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario, que permitan reducir el desplazamiento de personas y envío de documentos físicos, para disminuir la exposición al contagio del COVID-19.
- 7.5 Para efectos de acreditar la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario en los procesos a los que se refiere los numerales 7.2 al 7.3 del presente Decreto Legislativo, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pone a disposición un mecanismo electrónico de validación de dicha representación.

## Artículo 8.- Coordinación para la implementación de medidas orientadas a la digitalización

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dirige y coordina las acciones necesarias para que las entidades públicas y las entidades privadas a las que se refiere el artículo anterior, implementen las medidas requeridas para que el intercambio o validación de datos y documentos que se produzcan entre las entidades públicas y los operadores de comercio exterior u operadores intervinientes, se realicen por medios electrónicos, utilizando, en lo que corresponda, las facilidades que brinda la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), en concordancia con lo dispuesto en la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

## Artículo 9.- Endose en procuración del conocimiento de embarque.

Para efectos de realizar los trámites y procesos ante las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga, así como para el retiro de la carga en los almacenes, al que se refiere los numerales 7.2 y 7.3 del artículo 7 del presente Decreto Legislativo, entiéndase realizado el endose en procuración del conocimiento de embarque, por el dueño, consignatario o consignante de las mercancías a favor de un agente, con la acreditación de dicha representación, a través de medios electrónicos. Esta disposición es aplicable sin perjuicio de lo establecido para el mandato previsto en el artículo 129 del Decreto Legislativo 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus modificatorias.

**Artículo 10.- Facultad de fiscalización y facultad sancionatoria**

10.1 La facultad de realizar la actividad administrativa de fiscalización y la de sanción está a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

10.2 Respecto de los obligados señalados en el artículo 7 del presente Decreto Legislativo, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo:

Para los operadores de comercio exterior:

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

Para las navieras o sus representantes:

a) 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, 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.

b) 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

Para los almacenes aduaneros y agentes de carga:

a) No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

b) Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

Para las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga:

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

10.3 El incumplimiento de lo señalado en el numeral 10.2, configura infracciones administrativas sancionadas con multas por montos de hasta diez (10) Unidades Impositivas Tributarias (UIT).

10.4 Los procedimientos de fiscalización y sanción serán regulados vía Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

**Capítulo III**

**Transparencia de la cadena logística de comercio exterior**

**Artículo 11.- Sobre el contrato de transporte internacional marítimo de mercancías**

11.1 Las cláusulas del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías son obligatorias para las partes, de acuerdo a lo que se haya expresado en ellas, al responder a la voluntad de las partes, siempre que no sea contrario con la normativa nacional e internacional aplicable.



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL  
FÉLIX PINO FIGUEROA  
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

# Decreto Legislativo

11.2 El contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, cuya existencia se sustenta en un documento de transporte, incluye todos los servicios, operaciones, gastos administrativos y cualquier costo o gasto conexos o complementarios, así como cualquier concepto relacionado al servicio principal de transporte que resulten necesarios para la entrega de la carga, o prestados por terceros en su nombre, al dueño, consignatario o consignante, con excepción de aquellos servicios solicitados expresamente de manera adicional por el usuario que resulten necesarios para que se efectúe la entrega de la carga, los cuales forman parte del referido contrato. Todos los servicios deben estar consignados en el documento de transporte, salvo aquellos solicitados de manera adicional.

11.3 Todos los servicios brindados para obtener la entrega de la carga deben estar publicados en el módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, incorporado por el artículo 3 de la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico.

## Artículo 12.- Sobre el Pago

Corresponde al dueño, consignatario o consignante de la carga pagar aquellos conceptos necesarios para la entrega de la misma, a los que hace referencia el artículo 11 de la presente norma, los cuales han sido elegidos y contratados libremente. En consecuencia, el usuario no está en la obligación de pagar ningún servicio que no se haya contratado con el transportista.

## Artículo 13.- Lugar de entrega de la mercancía

- 13.1 El transportista entrega las mercancías en el lugar designado por el usuario en la declaración aduanera de mercancías y/o el manifiesto de carga, previo al arribo del medio de transporte al terminal correspondiente.
- 13.2 La entrega de la mercancía no está condicionada a ningún pago previo por servicios que el dueño, consignatario o consignante, o su representante, no haya contratado previamente.
- 13.3 La obligación del transportista internacional culmina con la entrega de la mercancía en el terminal o lugar dispuesto por el dueño, consignatario o consignante en el documento aduanero correspondiente.
- 13.4 Lo señalado en los numerales 13.1 a 13.3 del presente artículo, se cumple en concordancia con lo establecido en el artículo 106 de la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas.

#### Artículo 14.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior, el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Salud, el Ministro de Agricultura y Riego, la Ministra de la Producción, la Ministra de Energía y Minas, la Ministra del Ambiente y la Ministra de Cultura.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

**Primera:** Otórguese a la Autoridad Nacional Portuaria el plazo de ciento ochenta (180) días calendario para que ponga en funcionamiento lo dispuesto en el inciso q) del artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Segunda.-** El Poder Ejecutivo en el plazo de treinta (30) días calendario, contado a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, dictará las disposiciones reglamentarias pertinentes para el cumplimiento del presente Decreto Legislativo.

**Tercera.-** El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pondrá a disposición de los operadores de comercio exterior una plataforma electrónica que permita lo dispuesto en los numerales 7.4 y 7.5 del artículo 7 del presente Decreto Legislativo, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contado a partir del día siguiente de la publicación de la presente norma.

**Cuarta:** La implementación de lo establecido en el presente Decreto Legislativo, se financia con cargo al presupuesto institucional del MINCETUR, así como de las entidades involucradas, cuando corresponda, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

#### DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

**Única:** La implementación del presente Decreto Legislativo se efectuará en concordancia con las disposiciones establecidas en el Decreto Supremo N° 080-2020-PCM, Decreto Supremo que aprueba la reanudación de actividades económicas en forma gradual y progresiva dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

**Primera.-** Incorporación del numeral 250.3 al artículo 250 de la Ley N° 27287, Ley de Títulos Valores.

Incorpórase el numeral 250.3 al artículo 250 de la Ley N° 27287, Ley de Títulos Valores, conforme al siguiente texto:

"250.3 Para el desarrollo de operaciones de comercio exterior, entiéndase efectuado el endose en procuración con la acreditación de la representación del dueño de la carga, consignante y consignatario, a través de medios electrónicos."

**Segunda.-** Modificación del numeral 19.1 del artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico

Modifícase el numeral 19.1 del artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico, conforme al texto siguiente:





# Decreto Legislativo

"19.1 Respecto de los operadores señalados en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo no remitir y/o no actualizar la información que debe ser publicada en el módulo de información del referido ministerio. El Mincetur realiza la actividad de fiscalización a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones de los operadores previamente señaladas. El incumplimiento puede dar lugar al inicio del procedimiento sancionador correspondiente."



**POR TANTO:**

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los <sup>nueve</sup> días del mes de <sup>mayo</sup> del año dos mil veinte

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS  
Presidente del Consejo de Ministros

EDGAR M. VASQUEZ VELA  
Ministro de Comercio Exterior y Turismo

WALTER MARTOS RUIZ  
Ministro de Defensa

CARLOS LOZADA CONTRERAS  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

GASTÓN CESAR A. RODRIGUEZ LIMO  
Ministro del Interior

FABIOLA MUÑOZ DODERO  
Ministra del Ambiente

RODOLFO YAÑEZ WENDORFF  
Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento  
Encargado del Despacho del Ministerio de Agricultura y Riego

VICTOR ZAMORA MESTA  
Ministro de Salud

MARÍA ANTONIETA ALVA LÚPERDI  
Ministra de Economía y Finanzas

GUSTAVO MEZA-CUADRA V.  
Ministro de Relaciones Exteriores

SONIA GUILLÉN ONEEGLIO  
Ministra de Cultura

ROCÍO INGREGO BARRIOS ALVARADO  
Ministra de la Producción

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA DISPOSICIONES PARA LA REACTIVACIÓN, CONTINUIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES VINCULADAS A LA CADENA LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR

#### 1. MARCO GENERAL

El presente Decreto Legislativo se emite en el marco de la Ley N° 31011, mediante el cual se delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el término de cuarenta y cinco (45) días calendario, en diversas materias para la atención de la Emergencia Nacional, producida por el brote del COVID 19.

Al respecto, el numeral 8 del artículo 2 de la citada Ley, faculta al Poder Ejecutivo a legislar en materia de bienes y servicios para la población, con la finalidad de garantizar la prestación de los servicios públicos, gestión interna de residuos sólidos, la continuidad de la cadena logística y sus actividades conexas, los servicios esenciales y los derechos de los consumidores y usuarios, durante la vigencia del estado de emergencia sanitaria por el COVID-19, la reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios durante o como producto de la emergencia, y la preservación del patrimonio cultural de la nación.

Asimismo, en el numeral 9 del citado artículo se faculta al Poder Ejecutivo a legislar en materia de protección a los sectores productivos, extractivos y de servicios, con el objeto de dictar medidas que permitan reactivar y promover la agricultura y riego, pesca artesanal y acuicultura, minería, industria, turismo, artesanía y otros afines, así como las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19.

De otro lado, la Constitución Política del Perú establece en sus artículos 59° y 61° que el Estado garantiza la libertad de comercio, facilita y vigila la libre competencia, combatiendo toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes. Asimismo, el artículo 62° consagra la libertad de contratar, en la cual se garantiza que las partes puedan pactar válidamente según las normas vigentes al tiempo del contrato, sin que los términos contractuales puedan ser modificados por leyes u otras disposiciones de cualquier clase.

Del mismo modo, el artículo 65 de la Carta Magna dispone que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto, garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Del mismo modo, el artículo 103° señala que la Constitución no ampara el abuso del derecho.

El Perú como país miembro de la Organización Mundial del Comercio (en adelante, la OMC), mediante Decreto Supremo N° 044-2016-RE de fecha 07 de julio de 2016, ratificó el Protocolo de Enmienda para insertar el nuevo Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en el Anexo 1A del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la OMC (en adelante, AFC).

Al respecto, de conformidad con el artículo 55 de la Constitución Política del Perú, los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional, en ese sentido, habiendo entrado en vigor con fecha 22 de febrero de 2017, dicho Acuerdo forma parte de la legislación nacional, siendo por lo tanto de obligatorio cumplimiento para el país.



El AFC tiene como objetivos agilizar el movimiento, levante y despacho de mercancías, incluidas las mercancías en tránsito; lograr una cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y las autoridades vinculadas con el control de las operaciones de comercio exterior, así como fomentar la cooperación entre las autoridades aduaneras. Asimismo, este Acuerdo prevé disposiciones vinculadas a un pilar del comercio exterior que es la transparencia.

Asimismo, cabe señalar que el Plan Estratégico Nacional Exportador 2025, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 377-2015-MINCETUR/DM, actual Política de Comercio Exterior según Resolución Ministerial N° 295-2019-MINCETUR, contiene una serie de programas, entre los cuales se encuentran la implementación de las medidas del AFC, promoviendo mejorar los estándares establecidos.

Finalmente, cabe mencionar que varios países de la OMC, entre ellos el Perú, se han comprometido a asegurar el buen funcionamiento de la cadena de suministro del sector agrícola en el comercio internacional, en respuesta al COVID-19.<sup>1</sup>

En ese sentido, bajo el marco normativo antes indicado y debido al contexto actual de emergencia sanitaria por el COVID19, se emiten las disposiciones para permitir la reactivación, continuidad y la eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, que se ha visto afectada por la emergencia sanitaria producida por el COVID-19, mediante el impulso de la digitalización de los procesos del sector público y privado así como la promoción de la transparencia.

## 2. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

### 2.1 Sobre la digitalización del comercio exterior

Las medidas para combatir la propagación del COVID 19, vinculadas al aislamiento social obligatorio para reducir el contacto físico entre personas, adoptadas en nuestro país y en la mayoría de países del mundo, han impactado directa y gravemente en las operaciones logísticas relacionadas al comercio exterior, toda vez que, en gran medida, se sostienen en actividades realizadas de manera presencial, por parte de los diferentes operadores que intervienen en la cadena logística de comercio exterior, principalmente, los agentes de aduana, los agentes marítimos, los agentes de carga, los agentes navieros, los transportistas internacionales y los transportistas locales, los depósitos temporales, los terminales portuarios, los importadores y los exportadores, entre otros.

Si bien con el vertiginoso desarrollo de la tecnología durante los últimos años, muchos de los procesos relacionados al comercio exterior y a la logística se han automatizado, utilizando comunicaciones y documentos electrónicos, en el Perú aún existen muchos otros procesos que requieren del desplazamiento de personas para llevar documentos físicos de un lugar a otro, así como coordinaciones mediante comunicaciones telefónicas o por correos electrónicos u otros mecanismos que elevan los costos de transacción, así como en muchos casos reprocesos por errores en la información que se comparte.

<sup>1</sup> Noticia publicada en la página web de la OMC en fecha 31 de marzo de 2020  
[https://www.wto.org/spanish/news\\_s/news20\\_s/igo\\_26mar20\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/news_s/news20_s/igo_26mar20_s.htm)

Sobre el particular, cabe indicar que el estudio "Mapeo de Procesos de la Cadena Logística de Comercio Exterior para la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)" (Banco Interamericano de Desarrollo), señala que la cadena logística de comercio exterior del Perú, presenta un elevado número de procesos, actores y documentos, generando una mayor interacción entre los mismos, aumentando la complejidad de la cadena logística, lo que conlleva a mayores tiempos y costos de los procesos y servicios.

Asimismo, señala que existe un conjunto de actividades y procesos a lo largo de la cadena logística de comercio exterior, que son realizados por actores específicos, los que generan una mayor cantidad de interacciones con otros procesos, produciendo información y documentación que en muchos casos es manual, dificultando la fluidez de las operaciones comerciales.

Además, se indica que existen diferentes grados de desarrollo tecnológico y de automatización de los procesos administrativos y de la información en la cadena logística, dificultándose la integración que permita una mayor fluidez en las transacciones de comercio exterior.

En ese sentido, de acuerdo a lo señalado se genera, en un escenario habitual, espacios de ineficiencia por el incremento de costos y tiempo a las operaciones, que bien podrían eliminarse incorporando a esos procesos tecnología existente que permita el intercambio de datos y documentos de manera electrónica; sin embargo, en situaciones no convencionales y extremas como la pandemia que hoy enfrenta nuestro país y el mundo, se generan, además de lo dicho, focos de exposición al contagio que han puesto en riesgo la salud de los colaboradores de los diferentes operadores de comercio, teniéndose evidencia de varios/muchos casos de contagio de dichas personas por haber tenido que realizar operaciones presencialmente, lo que ha puesto a la cadena logística "al borde del colapso".<sup>2</sup>

Por su parte, el sector público existen diversos servicios, que deben seguir prestándose para autorizar el ingreso, tránsito o salida de mercancías y naves de transporte internacional, hacia y desde nuestro país, lo cual requiere la participación de servidores públicos ya sea evaluando los expedientes que contienen las solicitudes o realizando inspecciones físicas de la carga. En este sentido, se han realizado importantes esfuerzos para digitalizar los procesos vinculados al comercio exterior.

Por otro lado, cabe mencionar que el AFC de la OMC contiene disposiciones que promueven la transparencia del marco normativo que regula las operaciones de comercio exterior. Si bien el país cumple con dichas disposiciones se requiere continuar redoblando los esfuerzos de seguir implementando medidas para lograr el efectivo cumplimiento del Acuerdo en este aspecto, y así mejorar la eficiencia de los procesos de comercio exterior mediante la aplicación de mecanismos electrónicos<sup>3</sup>.

En ese sentido, es importante mencionar las mejoras efectuadas al Sistema de Gestión Aduanera a través del Programa de Facilitación Aduanera, Seguridad y



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

<sup>2</sup> Noticia publicada en el Diario Gestión en fecha 25 de abril de 2020. Sitio web: <https://gestion.pe/peru/la-cadena-logistica-esta-al-borde-del-colapso-advierten-agentes-de-aduanas-noticia/?outputType=amp>

<sup>3</sup> Actualmente, en el marco del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico - APEC, se viene desarrollando el Estudio sobre las Mejores Prácticas en Transparencia de Facilitación del Comercio, encargado de analizar la implementación del Acuerdo por parte del Perú respecto al artículo 1, así como identificar mejores prácticas.

Transparencia (FAST) de la SUNAT, con el objeto de reducir los tiempos de despacho aduanero, eliminando trámites presenciales mediante el uso de formatos electrónicos, implementando despachos diferenciados para Operadores Económicos Autorizados, fortaleciendo el intercambio de información con los operadores de comercio exterior y el uso intensivo de tecnologías de punta; a fin de mejorar la competitividad y contribuir a la mejora de los servicios aduaneros, logísticos y de control.

Asimismo, se resalta la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), creada mediante la Ley N° 28977, bajo la administración del Mincetur, como un sistema integrado para la facilitación del comercio exterior que, a través de medios electrónicos, permite a las partes involucradas en el comercio exterior y el transporte internacional, intercambiar información requerida o relevante para el ingreso, la salida o el tránsito de las mercancías y de los medios de transporte desde o hacia el territorio nacional. Asimismo, permite gestionar la documentación e información relativa a los procedimientos y servicios que se realicen a través de dicho sistema.

De otra parte, no pueden dejarse de resaltar, los esfuerzos del sector privado para implementar iniciativas y adoptar buenas prácticas en los trámites requeridos para el embarque y entrega de carga que ha cumplido con las formalidades aduaneras, así como en los trámites relacionados para el recojo y devolución de los contenedores y/o equipos utilizados en el transporte internacional de la carga, con la finalidad de reducir el riesgo el contagio de sus colaboradores. Sin embargo, como ya se ha manifestado, este esfuerzo no ha sido suficiente.

Según lo señalado por las agencias aduanas, en los depósitos temporales se producen aglomeraciones de personas para efectuar pagos y realizar demás trámites a fin de retirar las mercancías.

Asimismo, señalan que para poder retirar la carga del puerto o almacén se exige contar con el «visto bueno» de agentes marítimos y agentes de carga internacional, a pesar de tener el levante autorizado de la SUNAT.

Es por ello que, ante esta situación de Emergencia Nacional, se requiere que todos los actores que participan en la cadena logística de comercio exterior, adopten medidas inmediatas en sus procesos o trámites requeridos, a fin de evitar la propagación del COVID 19 tanto en las autoridades de control fronterizo y en sus colaboradores, así como en los clientes o los usuarios del servicio de los operadores comercio exterior, garantizando la prestación del servicio en condiciones de seguridad para sus colaboradores.

De esta manera, se espera contar con cadenas logísticas de comercio exterior más colaborativas y resilientes ante futuras amenazas e interrupciones, como es la amenaza de una pandemia como la que se viene enfrentando actualmente.

## **2.2 Sobre la transparencia de la cadena logística de comercio exterior**

El comercio internacional, entendido como el intercambio de bienes y servicios entre los países, está normado a nivel internacional en base a acuerdos internacionales y a nivel interno en el ordenamiento jurídico de los países respecto de las actividades que se encuentran dentro de su jurisdicción.

Un aspecto importante para el desarrollo de las operaciones de comercio exterior lo constituyen los servicios directos o indirectos prestados por el transportista o por terceros por encargo de él, en el marco de un contrato de transporte internacional marítimo de mercancías a favor de los usuarios de la carga. Estas actividades constituyen servicios de interés general, pues su buen desempeño tienen relación directa con los costos de las operaciones de comercio, lo cual redundará a su vez en el crecimiento económico y aumentos de la competitividad del país.

Este contrato de transporte internacional marítimo de mercancías tiene como objeto el traslado de la mercancía de comercio exterior desde el punto de origen hacia el punto donde se efectuará la entrega de la misma al destinatario. En ese sentido, el contrato involucra todos los servicios necesarios para posibilitar tal entrega al usuario de la carga.

Sobre el particular, cabe indicar que en los últimos años han surgido cuestionamientos respecto a los servicios que comprenden el transporte internacional de mercancías, así como del sujeto responsable del cobro por dichos conceptos, lo cual está relacionado con la indeterminación del alcance del contrato de transporte. En efecto, esta falta de precisión ha ocasionado falta de previsibilidad y cuestionamientos entre los usuarios en relación a los servicios que deberían ser brindados y cobrados por el transportista, o por la legitimidad de los servicios prestados por terceros contratados por dicho transportista, cuando los mismos no fueron negociados ni aceptados por las partes.

Del mismo modo, se ha identificado que, en ocasiones, las cláusulas de los contratos se elaboran en función del poder o capacidad de negociación del cliente. En ese sentido, a efectos de que conozcan la extensión de los servicios a cargo del transportista resulta importante que los usuarios cuenten con la información correspondiente de manera clara y completa.

Es preciso señalar que, actualmente, dada la coyuntura de pandemia por el COVID19, los dueños de la carga han visto limitado considerablemente el desarrollo de sus actividades, lo cual ha originado que no puedan recoger sus mercancías de los almacenes aduaneros o del puerto, afectando con ello su liquidez. Este hecho viene afectando a su vez a otros operadores de comercio exterior, como son los puertos o almacenes, que ven incrementada su capacidad para atender mayor carga, impactando negativamente en el flujo de comercio. En ese sentido, si en un escenario normal/regular la falta de transparencia constituye un problema que afecta la continuidad de las operaciones de los dueños de la carga, en el contexto actual de emergencia sanitaria por el COVID19 la situación resulta ser absolutamente crítica, pues además de lo anteriormente mencionado, en muchos casos la carga no logra movilizarse en los tiempos esperados, por lo que urge brindar disposiciones que permitan a los usuarios de la carga tener claridad respecto de los servicios que se le facturan por el servicio de transporte, y todo lo que ello engloba, hasta la entrega de la carga.

Asimismo, de la información recogida en estudios especializados, se ha verificado que en algunos casos se han generado costos evitables debido, entre otros factores, a la falta de claridad de la extensión del contrato.

Al respecto, cabe indicar que según el Estudio "Análisis de los Costos Marítimos Portuarios" del Banco Mundial, se entienden como costos evitables, a todos aquellos costos que son pagados por los usuarios y que financian la prestación



A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops.

de un servicio, que no ha sido prestado, que ha sido pagado en otra factura o que no debería generarse de acuerdo a estándares y prácticas internacionales.

En el caso del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, se ha identificado que las partes que lo suscriben no se encuentran en igualdad de condiciones para negociar los términos contractuales, tal como lo demuestran los siguientes estudios elaborados por diferentes entidades públicas:

**“Estudio de Costos y Sobrecostos de la Cadena de Servicios Logísticos en los Terminales Portuarios de Uso Público” (Autoridad Portuaria Nacional - en adelante, APN):** Se determinó que existen sobrecostos (servicios ficticios) en la prestación de servicios portuarios complementarios al transporte internacional marítimo de mercancías siendo más oneroso el despacho en el depósito portuario que el efectuado fuera del puerto, neutralizando el ahorro generado por las concesiones portuarias. Asimismo, detectó que existen acuerdos de índole contractual entre líneas navieras, agencias marítimas y depósitos temporales respecto de los citados servicios complementarios y gastos conexos al transporte.

**Estudio “Identificación de las Barreras y Obstáculos en el Despacho Aduanero Anticipado” (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo -en adelante, MINCETUR):** Se indicó que no se ha desarrollado una normativa que simplifique la operatividad portuaria, verificándose que el importador no elige el terminal donde despachará su mercancía pues la Línea Naviera lo hace. Igualmente, señaló que terceras empresas exigen el pago de servicios no previstos en el contrato de transporte internacional marítimos de mercancías.

**Consultoría Investigaciones sobre el Nivel de Competencia Relacionado con el Mercado de Servicios Portuarios y Resolución N° 1645-2011/SC1-INDECOPI de la Sala de Defensa de la Competencia N° 1 (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual –en adelante, INDECOPI):** Se concluyó que existe una falta de transparencia en la facturación y en la determinación de los costos de los servicios portuarios y complementarios al contrato de transporte internacional marítimo de mercancías. Se afirmó que no existieron indicios de colusión en la concertación de condiciones de comercialización, siendo que la falta de claridad en la prestación de los servicios puede deberse a una falta de regulación de los mismos. Del mismo modo, no se encontraron indicios suficientes para acreditar la existencia de un acuerdo colusorio horizontal en el condicionamiento de servicios portuarios logísticos.

**Estudio “Análisis de los Costos Marítimos Portuarios” (Banco Mundial):** Se señaló que existe una compleja estructura tarifaria de los servicios prestados, por lo que en muchos casos, el usuario no conoce que le están facturando los operadores marítimos y/o los operadores de carga. Asimismo, indicó el mercado actual de los servicios logísticos marítimos, en la práctica, se encuentra verticalmente integrado dado que existe una fuerte relación entre líneas navieras, agentes marítimos y depósitos temporales.

Cabe señalar que, en el año 2012 los gremios de las empresas navieras crearon una página web denominada "Callao on line", la cual constituye una iniciativa privada que resulta útil para informar a los usuarios sobre parte de los costos de los servicios prestados por las líneas navieras. Mediante esta herramienta, los usuarios pueden verificar la cotización de los denominados "servicios locales estándar" que se brindan en favor de la carga y que no están incluidos en el flete



marítimo, permitiendo a los usuarios elegir el proveedor que más le convenga, en función de sus requerimientos.

Esta medida se encuentra en la misma línea de acción que se ha planteado el Gobierno para solucionar la problemática que afectan al mercado de servicios conexos al contrato de transporte internacional de t marítimo demercancías.

Asimismo, en julio del año 2018, se publicó la Ley que modifica la Ley N° 28977 Ley de Facilitación del comercio exterior y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, aprobada mediante Ley N° 30809, y a través de la cual se dispone que la creación y administración de un Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio exterior, a cargo del Mincetur, y que contendrá información sobre la descripción, precios y listado de los servicios de logística de comercio exterior.

Si bien estos esfuerzos, desde el lado público y privado, constituyen avances importantes para el desarrollo de la transparencia del comercio exterior, en el contexto actual de pandemia por el COVID 19, en que las actividades económicas se han visto limitadas, afectando la continuidad de las empresas que proveen de productos necesarios para la población, insumos para los exportadores y generan ingresos para el país, se requieren otras acciones que permitan clarificar todos los servicios prestados por el transportista hasta la entrega de la mercancía y no solo los servicios estándar que debe pagar el usuario de la carga.

En relación a la transparencia en el mercado, cabe indicar que según la **“Consultoría para el Desarrollo de una Propuesta de Estructura y Modelo de Gobernanza del Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio Exterior” (Benjamín De la Torre, 2019)**, elaborado con el financiamiento del MINCETUR, en el Perú la mayor parte de los operadores que brindan servicios logísticos de comercio exterior no acostumbran a publicar las tarifas de los servicios que ofrecen. Esta situación se contrapone a la obligación que existe en otros sectores de publicar los precios de los servicios, con la finalidad de que el usuario esté enterado de los conceptos y así reducir las asimetrías de información para tomar mejores decisiones de compra.

La referida consultoría construyó un índice de transparencia, el cual mide dos aspectos: (i) si los operadores publican sus tarifas y precios y (ii) si en sus “tarifarios” describen sus servicios. Para construir este índice se utilizó como fuente: (1) las páginas webs de los diferentes operadores de comercio exterior, (2) entrevistas a los operadores, (3) llamadas telefónicas y (4) cuestionarios remitidos a algunos operadores. Todo ello se ejecutó sobre una muestra de operadores representativa.

El índice de transparencia se mide del 0% al 100%. Si es 0 %, quiere decir que el operador no publica tarifarios, mientras que si es 100%, quiere decir, que publica las tarifas de sus servicios con su respectiva descripción.

Teniendo como referencia lo explicado previamente, se calculó el índice de transparencia para los diferentes operadores. Según las estimaciones del Consultor, este valor se encuentra alrededor del 35.3%. Es decir, un 64.7% del sector no es transparente. En ese sentido, el nivel de transparencia en las cadenas de distribución física internacional de Perú no es muy significativo.



## Índice de Transparencia de Servicios Logística de Comercio Exterior

Fuente: El consultor

Operadores de Comercio Exterior	N° Empresas Registradas SUNAT	N° de Empresas que publican Tarifarios	% Empresas con Tarifario Publicado en la Industria	N° Empresas que Describen sus Servicios	% Empresas que Describen Servicios en la Industria	Indicador de Transparencia
Agentes de Aduanas	334	0	0%	0	0%	0.0
Agentes de Carga	767	1	0%	1	0%	0.1
Depósitos Temporales Marítimos	26	9	35%	8	31%	32.7
Depósitos Temporales Aéreos	3	3	100%	2	67%	83.3
Agentes Marítimos	53	16	30%	4	8%	18.9
Aerolíneas	15	0	0%	15	100%	50.0
Empresas de Transporte Terrestre	852	0	0%	0	0%	0.0
Servicio Postal	1	0	0%	1	100%	50.0
Empresas de Courier	33	8	24%	8	24%	24.2
Líneas Navieras Regulares	14	0	0%	0	0%	0.0
Terminales Portuarios	8	8	100%	8	100%	100.0
Terminales Aeroportuarios	1	1	100%	1	100%	100.0
Promedio						35.3

De otro lado, se realizan servicios adicionales para que el transportista pueda cumplir con su cometido y entregar la carga al usuario, los cuales deberían ser asumidos por el propio transportista e incluidos en el contrato de transporte correspondiente. Ellos no se aplica en la realidad, pues dichos gastos son cobrados al usuario de la carga por parte de terceras empresas, sin que éstos costos hayan sido informados y aceptados al momento de contratar el servicio de transporte.

Según el estudio denominado **"Análisis de los costos marítimos portuarios"**, antes señalado, el mercado actual de los servicios logísticos marítimos para las exportaciones e importaciones se encuentra, en la práctica, verticalmente integrado. Existe una fuerte relación entre líneas navieras, agentes marítimos y depósitos temporales. Asimismo, señalan que, en el Perú, la integración vertical está llevando a prácticas de discriminación no tarifaria, en términos de calidad de los servicios (acceso a las ventanas), variabilidad de tiempos (los operadores navieros y logísticos dan prioridad a sus clientes para operaciones en puertos y en depósitos temporales), y generando facturación de servicios logísticos muchas veces de naturaleza desconocida.

Adicionalmente, manifiestan que los operadores cobran por servicios que no prestan, y el usuario nunca sabe exactamente por qué y qué está pagando.

Esta exigencia de pagos adicionales por parte de varios actores no contratados por el dueño o consignatario de la carga, incrementan los costos para el usuario del servicio, quien si bien contó con información que le permitió contratar a determinado transportista para el traslado de su carga, tendrá que incorporar el monto adicional pagado (llamado costo evitable), sobre el que no tuvo información al momento de contratar, al precio final que asumirá el consumidor final, con lo cual el precio de los bienes deja de ser competitivo.

Asimismo, si bien se cuenta con normativa respecto a los contratos en general, la falta de un marco jurídico específico ha facilitado que estas prácticas continúen, sin que los usuarios de la carga puedan hacer referencia a esta normativa.

El efecto de esta situación es la incertidumbre e inseguridad por parte de los usuarios respecto al costo total que deben asumir al contratar el servicio de transporte de mercancías, lo cual afecta principalmente a las micro, pequeñas y



medianas empresas (MIPYMES) que son usuarias del servicio. Esta situación, como lo hemos señalado anteriormente, se torna mas grave en el contexto de la pandemia del COVID 19, dado que estas empresas estan haciendo denodados esfuerzos por continuar con sus operaciones, en condiciones desventajosas, al tener que asumir costos evitables.

Cabe resaltar que, al tratarse de servicios convenidos entre dos partes, estas actividades están relacionadas con el ejercicio del derecho fundamental de libertad de contratación. En este sentido, debe tenerse presente que el contrato es el acuerdo de dos o más partes para crear, regular, modificar o extinguir una relación jurídica patrimonial, siendo el elemento en que se fundamenta la voluntad de las partes. Este elemento, tal como se han consignado en los pronunciamientos del Tribunal Constitucional en reiterada jurisprudencia se sustenta en el principio de la autonomía de la voluntad, que tiene un doble contenido: a) la libertad de contratar, previsto en el citado artículo 62 y que consiste en la facultad de decidir cómo, cuándo y con quien contratar; y 2) la libertad contractual, que consiste en la libertad para determinar el contenido del contrato. En consecuencia, en aplicación del principio de la autonomía de la voluntad, mal podrían las empresas de servicios efectuarles cobros a los dueños de la carga o consignatarios por servicios que no han contratado.

En este sentido, en base al Principio de Legalidad, el Estado debe asegurar que en la actividad privada no se desconozca el respeto a los derechos constitucionalmente reconocidos, lo cual es concordante con lo señalado en el artículo 103 de la Constitución, por el cual no se ampara el abuso del derecho.

En consecuencia, y con el objetivo de brindar transparencia en la contratación del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, especialmente en este contexto de pandemia por el COVID 19 que ha afectando gravemente el desarrollo de las operaciones de comercio exterior de los dueños de la carga, se proponen disposiciones relacionadas a garantizar la transparencia respecto de a los servicios asociados al contrato de transporte internacional de mercancías.



### 3. CONTENIDO DE LA NORMA

#### 3.1 Sobre las Disposiciones Generales

La presente propuesta tiene por objeto establecer disposiciones a fin de asegurar la continuidad de las operaciones de comercio exterior y abastecimiento de suministro a nivel nacional, garantizando la seguridad de las personas que **intervienen** en estas operaciones de comercio exterior ante la emergencia sanitaria producida por el COVID-19.

La finalidad es promover y asegurar la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías involucrados en la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; procurar la digitalización de los documentos y procesos de las entidades públicas y privadas, para optimizar el tiempo de las operaciones, prevenir y reducir el riesgo de contagio del personal que presta servicios en toda la cadena logística y brindarle mejores condiciones de salubridad; finalmente garantizar la transparencia en los costos de los servicios que forman parte de la cadena logística de comercio exterior, la cual se

ha visto afectada a consecuencia de la emergencia sanitaria nacional ocasionada por el COVID-19.

Al respecto, de conformidad con la Ministerial N° 232-2020-MTC/01.02 y su modificatoria, precisan en su artículo 4 que el transporte de carga y mercancía, comprende, además de las operaciones de transporte de carga y mercancías en el ámbito terrestre, acuático, aéreo y ferroviario, a toda otra actividad conexas a dichas operaciones vinculadas al comercio nacional o comercio exterior como son los servicios portuarios, aeroportuarios, aduaneros, logísticos, postales y demás que, de modo enunciativo, mas no taxativo, desarrollan las personas naturales y/o jurídicas que a continuación se detallan:

- a) Administradores de infraestructura portuaria de titularidad pública y privada.
- b) Agencias Generales.
- c) Agencias Marítimas, Fluviales y Lacustres.
- d) Agencias de Aduanas.
- e) Agencias de Carga.
- f) Empresas de servicios postales.
- g) Almacenes aduaneros
- h) Local del importador o exportador o lugar que éste disponga para la descarga y carga de mercancías, respectivamente
- i) Otros Operadores de Comercio Exterior
- j) Operadores Logísticos.
- k) Proveedores de Precintos Aduaneros.
- l) Proveedores de Material de Embalaje.
- m) Proveedores de Pallets.
- n) Empresas de Custodia Vehicular y de carga.
- o) Inspectores de Carga y Nave.
- p) Prestadores de Envío de Documentos.
- q) Servicios de Envíos de Entrega Rápida (Courier).
- r) Grúas Remolque.
- s) Talleres de mantenimiento vehicular.
- t) Trabajadores portuarios en sus diferentes especialidades portuarias, incluyendo conductores para el retiro de carga rodante de los terminales portuarios.
- u) Trabajadores bajo otro régimen de trabajo perteneciente a las empresas y administradoras portuarias.
- v) Empresas de transporte de carga,
- w) Empresas de estiba y desestiba y/o cooperativas de estiba y desestiba.
- x) Empresas prestadoras de servicios portuarios tales como: practicaaje, remolcaje, buceo, avituallamiento de naves, amarre y desamarre de naves, recojo de residuos, abastecimiento de combustible, mantenimiento de naves, transporte de personas y almacenamiento.
- y) Empresas fumigadoras de carga
- z) Empresas relacionadas con el tratamiento, manipulación y acomodación de la carga.
- aa) Consignatarios y dueños de carga. incluidos los bienes que no son de primera necesidad, únicamente para efectos de transportar su mercancía para almacenaje.
- bb) Transporte de contenedores vacíos y llenos.
- cc) Transporte de carga contenedorizada, general, granel sólido y líquido, fraccionada o suelta, proyecto, rodante.
- dd) Empresas contratistas y subcontratistas, encargadas de la ejecución de obras de infraestructura portuaria destinadas a la prestación de servicios públicos en las mismas.



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a vertical line and a hook.

ee) Empresas contratistas y subcontratistas, que brindan servicios de ingeniería y/o provisión de material de construcción u otros análogos, para la ejecución de obras de infraestructura portuaria destinadas a la prestación de servicios públicos en las mismas.

ff) Otros relacionados a los servicios o actividades dentro de la cadena logística terrestre, aérea, marítima, portuaria, fluvial y lacustre, y las demás señaladas en normas y disposiciones que se emitan durante el Estado de Emergencia a través del Poder Ejecutivo.”

Adicionalmente, la propuesta es de aplicación para las entidades públicas, operadores de comercio exterior y operadores intervinientes vinculados a la cadena logística de comercio exterior.

Asimismo, la propuesta declara prioritaria la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, que incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías, involucrados en la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo que son necesarias para el ingreso o salida de carga y mercancías por puertos, aeropuertos y pasos fronterizos habilitados a nivel nacional, en situaciones de emergencias de índole sanitario u otro. Para ello la propuesta establece que las autoridades públicas deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la atención de estas operaciones.

Cabe precisar, que el transporte de carga y mercancías y actividades conexas comprende en la exportación desde la carga en el local del exportador o lugar que éste determine, hasta el puerto, aeropuerto o paso fronterizo habilitado y, en la importación, desde el puerto, aeropuerto o paso fronterizo habilitado hasta la descarga en el local del importador o lugar que éste determine.

### 3.2 Digitalización del comercio exterior

Por otro lado, la propuesta promueve la digitalización en los procesos y trámites de las operaciones de comercio exterior, no solo para alcanzar eficiencia sino para combatir la propagación del COVID. Cabe mencionar, que en la actualidad todavía existen importantes oportunidades de mejora tanto en los procesos del sector privado, como en los procesos del sector público, que deben ser abordadas para lograr una verdadera transformación digital en la cadena logística del comercio exterior, no sólo para alcanzar niveles de eficiencia que nos haga más competitivos en el escenario global, si no para asegurar la continuidad de la operatividad del comercio y el transporte en situaciones como la que el mundo entero enfrenta en este momento.

En ese sentido, la propuesta propicia la aceleración de las implementaciones que se requieren para que las entidades públicas que exigen o generan documentos o información relacionados a procesos vinculados a la cadena logística de comercio exterior, incluyendo los servicios de transporte de carga y mercancías en general, en todos sus modos, automaticen sus procesos, reemplacen documentos físicos por documentos digitales o digitalizados, e intercambien datos entre ellas, en aquellos procesos en los que no se ha implementado. Se establece que, para efecto de las diligencias que se requieran hacer para realizar inspecciones físicas para autorizar el ingreso o salida de mercancías o medios de transporte hacia o desde el país, sean estas de carácter sanitario, aduanero o de otra índole, las entidades públicas competentes no pueden exigir la presentación de documentos originales, cuya copia simple digitalizada haya sido remitida por canales seguros que garanticen la identidad



A handwritten signature in black ink, consisting of stylized letters.

del administrado que realiza el trámite, tales como la Ventanilla Única de Comercio Exterior, el Sistema informático de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), u otros contemplados en la legislación vigente. Asimismo, se precisa que, a fin de mantener mecanismos de seguridad y verificación de los documentos transmitidos por medios electrónicos, las entidades públicas deben establecer mecanismos de control posterior, basados en técnicas de gestión de riesgo.

Al respecto, resulta importante indicar que la presente disposición debe ser implementada por todas aquellas entidades públicas con competencias de comercio exterior, por ejemplo, cabe mencionar a las entidades que actualmente forma parte de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, las cuales son:

1. Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
2. Ministerio de la Producción;
3. Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de Uso Civil - SUCAMEC, del Ministerio del Interior;
4. Dirección General de Salud Ambiental - DIGESA, del Ministerio de Salud;
5. Dirección General de Medicamentos, Insumos y Drogas - DIGEMID, del Ministerio de Salud;
6. Ministerio de Energía y Minas
7. Ministerio de Cultura
8. Ministerio de Relaciones Exteriores
9. Instituto Peruano de Energía Nuclear - IPEN, del Ministerio de Energía y Minas;
10. Archivo General de la Nación, del Ministerio de Cultura;
11. Biblioteca Nacional del Perú, del Ministerio de Cultura;
12. Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre-SERFOR, del Ministerio de Agricultura y Riego;
13. Servicio Nacional de Sanidad Agraria - SENASA, del Ministerio de Agricultura
14. Organismo Nacional de Sanidad Pesquera -SANIPES, del Ministerio de la Producción;
15. Gobiernos Regionales.

Asimismo, cabe indicar por ejemplo que el Ministerio del Ambiente que cuenta con procedimientos vinculados al ingreso y salida de mercancías, tales como los relacionados a residuos sólidos.

Para el caso del componente portuario de la VUCE, son las siguientes entidades:

1. Autoridad Portuaria Nacional - APN, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
2. Dirección General de Transporte Acuático - DGTA, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
3. Direcciones u Oficinas Regionales de Sanidad Marítima Internacional, de los Gobiernos Regionales.
4. Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú - DICAPI, de la Marina de Guerra del Perú, del Ministerio de Defensa.
5. Superintendencia Nacional de Migraciones - MIGRACIONES, del Ministerio de Interior

Entidades que forman parte de la VUCE, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 del Decreto Legislativo N° 1036, que establece los alcances de la VUCE.

Adicionalmente, cabe señalar que la presente disposición está dirigida a las entidades públicas nacionales, dado que los procedimientos internos de las entidades públicas pueden ser digitalizados, pero si se requiere de la emisión final de un documento en físico para que sea enviado hacia el exterior, esto deberá hacerse, hasta que se acuerde la aceptación de documentos digitales en destino y viceversa. Dicho supuesto se encuentre recogido como una excepción en la propuesta normativa.

La implementación de esta disposición se realizará de manera progresiva conforme se establezca en el reglamento.

En ese sentido y conforme a lo antes indicado, a fin de garantizar que en las inspecciones físicas no se puedan exigir documentos originales que motiven el desplazamiento físico de personas, se ha dispuesto que su incumplimiento acarrea responsabilidad administrativa por parte de la máxima autoridad administrativa de la entidad pública correspondiente

De otro lado, se incluye una disposición para propiciar la transformación digital en los procesos realizados por los operadores de comercio exterior regulados mediante la Ley General de Aduanas, aprobado mediante Decreto Legislativo 1053 y todos aquellos operadores que participan de la cadena logística de comercio exterior. Es así que, se establece que, para brindar sus servicios, deberán incorporar en todos sus procesos de intercambio de información o validación de documentos entre operadores, mecanismos electrónicos y documentos digitales o digitalizados, entre otros, a efectos de controlar la emergencia sanitaria nacional provocada por el COVID-19.

La propuesta prevé prácticas que actualmente ya vienen realizando actores intervinientes en la cadena logística en nuestro país, haciendo más eficientes sus operaciones, sin exponer a su personal al contagio del COVID-19, y sin generar gastos excesivos en su implementación, reduciéndose costos logísticos, En este contexto, resulta necesario que los actores del sector privado aceleren la implementación de la gestión y tramitación electrónica de los servicios que brindan a lo largo de la cadena logística, así como el intercambio digital de información y datos que se requieren, dada la situación de estado de emergencia que afronta el país, para asegurar la continuidad de bienes y servicios en el país, así como la seguridad de sus colaboradores, clientes y usuarios de sus servicios. Dicha disposición se aplicará de manera progresiva por operador, según lo señalado en el Reglamento.

Además, a fin de garantizar la continuidad de las operaciones de comercio exterior y evitar la propagación del COVID19 la propuesta incluye una disposición mediante el cual las navieras o sus representantes deberán utilizar medios electrónicos para la autorización comercial de la entrega y/o embarque de carga así como el recojo y/o devolución del contenedores, equipos u otros dispositivos. Por tal motivo, tampoco deben requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para dichos trámites, debiendo verificarse necesariamente la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios electrónicos. Cabe indicar que, la entrega efectiva depende del levante aduanero por parte de la administración aduanera. Sin embargo, el agente de aduanas tendrá previamente la autorización comercial, con lo cual se ahorrarán costos de tiempo para efectuar el proceso de ingreso de la mercancía.

Asimismo, con la finalidad de evitar el desplazamiento de los clientes y/o usuarios de los servicios de los almacenes aduaneros y agentes de carga al COVID19, estos deben habilitar mecanismos electrónicos para el ingreso o autorización de entrega de la carga. Asimismo, tampoco deben requerir la presentación de copia u original del conocimiento de embarque para dichos trámites, debiendo verificarse la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios electrónicos para lo cual, la norma dispone que, para acreditar la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pone a disposición un mecanismo electrónico de validación.

Para ello, resulta necesario fomentar el uso de los recursos e infraestructura física y tecnológica que ya tiene en operación el gobierno e impulsar los proyectos actualmente en curso orientados a optimizar la cadena logística, como es la implementación del *Port Community System* o Sistema de Comunidad Portuaria (PCS) para el puerto del Callao, que ha sido contemplado como prioritario en el Plan Nacional de Productividad y Competitividad, aprobado con el Decreto Supremo No. 237-2019-EF.

Este proyecto que inicialmente está previsto para el puerto del Callao, permitirá la digitalización, gestión de trámites, procedimientos y servicios, e intercambio de información y datos entre los actores del sector privado intervinientes en la cadena logística del primer puerto del país, así como conectividad con los procesos del sector público, según corresponda.

No obstante, dada la situación actual de emergencia surgida por el COVID-19, resulta necesario que, mientras se culmina el diseño e implementación del referido proyecto de PCS, se adopten medidas inmediatas para reactivar la continuidad de la cadena logística a nivel nacional, evitando el contacto físico del personal de las entidades públicas y privadas involucradas y, con ello, la propagación de la citada enfermedad. En ese sentido, la propuesta prevé que Mincetur implemente servicios electrónicos para facilitar el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario.

Otra disposición de la propuesta dispone que el Mincetur, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dirija y coordinen las acciones necesarias para que las entidades públicas y las entidades privadas implementen las medidas requeridas para que el intercambio o validación de datos y documentos que se produzca entre estas y los operadores de comercio exterior, se realicen por medios electrónicos, utilizando en lo que corresponda las facilidades que brinda la Ventanilla Única de Comercio Exterior, en concordancia con lo dispuesto en la Ley de Fortalecimiento de la VUCE, aprobada mediante Ley N° 30860.

De otro lado, actualmente los operadores realizan sus trámites de manera presencial, como se da para el caso del endoso en procuración del conocimiento de embarque. En ese sentido, con la finalidad de evitar el traslado del personal para la realización de este proceso durante el Estado de Emergencia Nacional, se considera como una alternativa adecuada el empleo mecanismos electrónicos para verificar la representación del dueño o consignatario para las gestiones.

Por tanto, el presente Decreto Legislativo contiene un artículo y una disposición complementaria modificatoria que tienen por finalidad permitir el empleo del mecanismos electrónicos en reemplazo del endoso en procuración del



conocimiento de embarque, que permita las gestiones que realizan los agentes ante las líneas navieras o sus representantes, los agentes de carga y los depósitos temporales.

Con la finalidad de cumplir con la implementación de la digitalización de los procesos y trámites logísticos por parte de los operadores que intervienen en la cadena logística de comercio exterior, se otorga al Mincetur la facultad de realizar la actividad administrativa de fiscalización y la de sanción.

Para lo cual se establece como infracciones:

Para los operadores de comercio exterior:

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

Para las navieras o sus representantes:

a) 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, 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.

b) 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

Para los almacenes aduaneros y agentes de carga:

a) No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

b) Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

Para las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga:

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

10.3 El incumplimiento de lo señalado en el numeral 10.21, configura infracciones administrativas sancionadas con multas por montos de hasta diez (10) Unidades Impositivas Tributarias (UIT).

10.4 Los procedimientos de fiscalización y sanción serán regulados vía Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.



### 3.3 Transparencia de la cadena logística de comercio exterior

Durante el Estado Emergencia Nacional, se han dictado medidas para contrarrestar los efectos COVID 19, sin embargo, ello ha generado que las operaciones de comercio exterior se vean afectadas. En el caso de los importadores, ellos vienen afrontando dificultades para llevar a cabo sus operaciones, tales como la reducción de los horarios de atención por parte del sector público y privado (prestadores de servicios logísticos han reducido sus horarios de atención), la contratación de servicios para la gestión documentaria, la priorización de las mercancías esenciales, la falta de liquidez por la reducción de sus operaciones comerciales, entre otros.

Por ejemplo, la Asociación de Operadores Portuarios (ASPPOR), ha comunicado que el área de ocupabilidad de varios de los principales depósitos temporales se ha incrementado durante el periodo de emergencia sanitaria nacional COVID19, y que a la fecha bordea entre el 80 - 90%. Esto debido a que no se está despachando la carga de importación, lo que conllevaría a una paralización de sus servicios.

Sobre el particular, se ha identificado que una de las principales razones por las cuales no se realiza el retiro de las mercancías es la falta de liquidez necesaria para afrontar los gastos de almacenaje, sobreestadía y otros servicios, debido a que las empresas no se encuentran realizando actividades de comercialización por motivos de la emergencia sanitaria por el COVID 19. Asimismo, en el sistema bancario no se ha identificado que se estén brindando facilidades a las empresas, como por ejemplo tasas de interés preferenciales.

A fin de mantener la continuidad de las operaciones de comercio exterior, el Estado debe impulsar mecanismos que garanticen el flujo de las mercancías a lo largo de la cadena logística de comercio exterior.

En ese sentido, resulta necesario establecer mecanismos para brindar transparencia en el sector comercio, otorgar una mayor previsibilidad a los dueños de la carga, consignante, consignatario y establecer herramientas que les permita obtener una respuesta oportuna ante los reclamos que pudieran generarse respecto a los prestadores de servicios logísticos.

Así, en el presente Decreto Legislativo se establecen disposiciones con la finalidad de otorgar una mayor previsibilidad y transparencia al dueño de la carga, consignante o consignatario, respecto al pago de los servicios que forman parte del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, lo cual garantizará la cancelación de los servicios que abarca el contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, brindando previsibilidad en el pago de los servicios. Dicha medida se encuentra enmarcada en la Ley 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la emergencia sanitaria producida por el covid 19, en la medida que busca garantizar la la continuidad de la cadena logística y sus actividades conexas, así como, en materia de protección a las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas.

En un contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, la obligación principal del transportista es el traslado de la mercancía del punto de origen donde recoge la carga hasta un punto de destino donde hace entrega de la mercancía al destinatario. Para hacer efectiva dicha entrega, se requieren servicios adicionales al servicio de transporte efectuado por el medio de



transporte, los cuales se desarrollan en los terminales para la descarga y traslado en tierra de los bienes, que deben ser facturados por el mismo transportista al usuario del servicio.

Sin embargo, en los últimos años el mercado de estos servicios ha permitido la intervención de terceras personas que brindan servicios a la carga en tierra, ajenos a las partes del contrato de transporte, quienes exigen cobros adicionales a las originalmente negociadas que condicionan la entrega de la carga de importación, lo cual transgrede los principios señalados en los párrafos precedentes. Incluso se ha identificado casos de secuestro de la carga, a partir del cual dichas terceras personas retienen la carga en caso el importador se rehúse al pago de la contraprestación exigida no contemplada en el contrato.

Esta medida busca respetar la voluntad del usuario respecto al servicio libremente elegido y contratado de transporte de la mercancía hasta su entrega en el país, con todos los servicios que corresponda y que deben ser identificables, sin que se le pueda imponer la contratación de servicios accesorios no negociados, salvo pacto en contrario. Desconocer ello supondría una vulneración a la libertad de contratar de los usuarios, permitiendo que se produzcan distorsiones en el mercado por parte de las líneas navieras y de los terceros prestadores de servicios que forman parte del contrato de transporte, lo cual agrava la situación que actualmente tienen que afrontar los dueños de la carga en relación a la disminución de sus actividades originados como consecuencia de la pandemia del COVID 19.

Asimismo, la medida responde al principio de transparencia de las normas de comercio exterior, brindando seguridad jurídica a los inversionistas nacionales que importan mercancías a nuestro país y contratan los servicios de transporte por vía marítima.

Las obligaciones de las partes deben responder a la voluntad de ambas, por lo que la obligación de pago solo es exigible en relación con los servicios libremente elegidos y contratados.

La expectativa de cada una de las partes de obtener una conducta idónea de la otra en virtud de dicho contrato, está relacionada con el principio de obligatoriedad de los contratos, lo cual implica una deuda de justicia entre las partes.

En ese sentido, sólo existe la obligación de pago del transporte internacional, de los servicios complementarios y gastos conexos al mismo, para quién los haya libremente elegido y contratado.

Uno de los principios de todo contrato privado es la autonomía de la voluntad, a partir del cual las partes crean relaciones jurídicas patrimoniales con plena libertad o autodeterminación individual del acto. El único límite a esta libertad es en cuanto a la legitimidad de su causa (intención de las partes de celebrar el contrato). Este principio está relacionado con el derecho fundamental de libertad de contratar consagrada en la Constitución Política del Perú.

Los contratos son ley entre las partes (*pacta sunt servanda*), y sus cláusulas no deben ser alteradas en tanto sean lícitas y posibles. En relación a ello, Felipe Osterling afirma que otro de los principios contractuales es el principio de inalterabilidad, el cual presupone que "lo pactado por las partes, se mantenga en el tiempo, sin intervencionismos ajenos a la voluntad de las partes, que no



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'F' and 'O'.

solo contravendrían las normas imperativas de rango constitucional, sino la naturaleza propia del contrato."

En tal sentido, cuando el usuario cumple con su obligación de pago, el transportista debe cumplir con la entrega de la mercancía en el lugar de entrega especificado por el usuario en la declaración aduanera y/o manifiesto de carga.

Respecto al lugar de entrega de la carga, la propuesta normativa plantea que las mercancías deben ser entregadas en el lugar designado por el usuario en la declaración aduanera de mercancías y/o el manifiesto de carga. La obligación del transportista abarca desde la recepción en el lugar de origen hasta la entrega de la carga en el lugar de destino, por consiguiente, incluso en el caso de que el importador no establezca donde se recepciona la mercancía, el transportista no debería disponer su traslado a un lugar distinto.

En relación a ello, cabe indicar que, el artículo 106 del Decreto Legislativo 1053, la Ley General de Aduanas, establece que el transportista o su representante en el país entrega las mercancías en el punto de llegada sin la obligatoriedad de su traslado temporal a otros recintos que no sean considerados como tales. La carga se entrega en el lugar designado, previo al arribo de la carga, por el dueño o consignatario, según lo establecido en el Reglamento. La responsabilidad aduanera del transportista o su representante en el país cesa con la entrega de las mercancías al dueño o consignatario en el punto de llegada.

Asimismo, el artículo 150 del Decreto Supremo No. 010-2009-EF, Reglamento de la Ley General de Aduanas, señala que para efectos aduaneros y previamente al arribo de la carga, el dueño o consignatario designa el punto de llegada en el que le es entregada esta, teniendo en cuenta lo dispuesto en el presente artículo y lo señalado por la Administración Aduanera.

En consecuencia, la propuesta es concordante con la normativa aduanera. No obstante ello, cabe indicar si bien esta disposición está contemplada en una norma con rango de Ley, en tanto no se de la autorización comercial por parte de la línea naviera o su representante, la carga, aún teniendo levante aduanero, no es entregada.

#### **Sobre el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque de 1924 (Reglas de la Haya 1924)**

El Perú aprobó las Reglas de la Haya (1924) mediante Resolución Suprema N° 687 la cual entró en vigencia el 29 de abril de 1965.

Las Reglas del Haya establecen disposiciones sobre la responsabilidad del cargador por pérdida o daño a las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque. El cargador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio del almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías. Asimismo, contiene una lista de circunstancias que exime al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.

En ese sentido, estas Reglas no regulan todos los aspectos de un contrato de transporte internacional de mercancías.



A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'S' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Al respecto, resulta importante indicar que según una nota explicativa de la secretaría de la CNUDMI que explica los antecedentes de las llamadas Reglas de Hamburgo, afirma que las Reglas del Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, la proporción importante y cada vez mayor del transporte marítimo en que no se emite conocimientos de embarque no queda incluida en ellas. Incluso en los casos en que se aplican las Reglas de La Haya, éstas no se ocupan de muchos aspectos de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte.

Asimismo, la Ley General del Aduanas, reconoce en sus disposiciones servicios que son prestados por el representante de la naviera, o agente marítimo, y que por ende forman parte del servicio de transporte internacional marítimo de mercancías, a pesar de que no están contemplados en las presentes Reglas, por lo que se considera que el ámbito de aplicación del tratado es limitado, ya que no abarca toda su extensión, y solo es aplicable para efectos de determinar la responsabilidad contractual de las partes.

En ese sentido, considerando que en el presente Decreto Legislativo se regulan aspectos que sin regular la responsabilidad del transportista ante la pérdida o daño de la mercancía durante el transporte de la misma, no se contraponen sino complementan dichas disposiciones.

#### **3.4 Sobre las disposiciones complementarias finales**

De conformidad con el artículo 107 del Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, aprobado por Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, señala que la Autoridad Portuaria Nacional y las Autoridades Portuarias Regionales, dentro de su jurisdicción, pueden establecer como sistemas alternativos de solución de controversias, centros de conciliación o instituciones arbitrales especializadas en temas marítimos y/o portuarios para resolver las controversias entre administradores portuarios y/o operadores portuarios y/o usuarios sobre materias de libre disposición de las partes. Al respecto, corresponde indicar que aún esta disposición no se ha hecho efectiva por dicha autoridad.

En consecuencia, se establece un plazo de ciento ochenta (180) días para que la Autoridad Portuaria Nacional implemente la institución arbitral especializada en temas marítimos y portuarios, a la que hace referencia el citado artículo 107, a fin de brindar una instancia por la cual las partes anteriormente señaladas puedan llegar a consensos y evitar dirigirse a la vía judicial que sería más costosa en cuanto a tiempo y dinero.

Se espera que la implementación de esta medida permita solucionar de manera oportuna y a futuro las controversias que puedan surgir durante el Estado de Emergencia Nacional entre los administradores portuarios y/o operadores portuarios y/o usuarios. Ello es concordante con la Ley de delegación de facultades, en la medida que establece medidas para garantizar la continuidad de la cadena logística y sus actividades conexas, pues se establece un mecanismo alternativo para la solución de sus controversias.

Considerando el contexto actual, resulta necesario que la implementación de las disposiciones establecidas en el presente Decreto Legislativo se realice de manera oportuna, por lo que se establece un plazo no mayor de treinta (30) días calendario para que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo dicte las disposiciones reglamentarias. Asimismo, cuenta con un plazo no mayor de



sesenta (60) días calendario para implementar la plataforma electrónica, en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Autoridad Marítima Nacional que permita el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario a fin de reducir el desplazamiento de personas y envío de documentos físicos, así como para la validación de la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario que realizan los agentes para disminuir la exposición al contagio del COVID 19.

Asimismo, con la finalidad de garantizar el desarrollo de la digitalización por parte de las entidades públicas correspondientes, su implementación se financia con cargo al presupuesto institucional del MINCETUR, así como de las entidades involucradas, cuando corresponda, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

### **3.5 Disposición complementaria transitoria**

Se establece una disposición complementaria transitoria en el cual se precisa que la implementación del presente Decreto Legislativo se efectuará en concordancia con las disposiciones establecidas en el Decreto Supremo N° 080-2020-PCM, Decreto Supremo que aprueba la reanudación de actividades económicas en forma gradual y progresiva dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19.

### **3.6 Disposiciones complementarias modificatorias**

La propuesta establece como primera disposición complementaria modificatoria, la incorporación del numeral 250.3 al artículo 250 de la Ley N.º 27287, Ley de Títulos Valores, con la finalidad de efectivizar el empleo del mandato electrónico en las operaciones de comercio exterior.

De conformidad con el numeral 19.1 del artículo 19 de la Ley 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico, el MINCETUR tiene la facultad de sancionar a los operadores señalado en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, por la no remisión y/o no actualización de la información que debe ser publicada en el módulo de información del referido ministerio.

La potestad sancionadora antes indicada, se complementa con la de supervisión de la política de comercio exterior que posee el MINCETUR, según lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 27790, Ley de Organización y Funciones del Ministerio De Comercio Exterior y Turismo, el MINCETUR.

En ese sentido, con finalidad de precisar los alcances de esta competencia, el presente Decreto Legislativo mediante su segunda disposición complementaria derogatoria reitera que el MINCETUR realiza la actividad administrativa de fiscalización a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones de los operadores anteriormente citados.

Al respecto, cabe precisar que de conformidad con el artículo 239, del del Texto Único Ordenado de la Ley de Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, la actividad de fiscalización constituye el conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras



limitaciones exigibles a los administrados, derivados de una norma legal o reglamentaria, contratos con el Estado u otra fuente jurídica, bajo un enfoque de cumplimiento normativo, de prevención del riesgo, de gestión del riesgo y tutela de los bienes jurídicos protegidos.

Dicha disposición permite lograr los objetivos de la implementación del Módulo de Información sobre los servicios de logística de comercio exterior, el cual es garantizar transparencia de los servicios de logísticos de comercio exterior, y, a su vez contribuye a la protección de los derechos de los consumidores y usuarios de la cadena logística de comercio exterior.

#### 4. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

##### 4.1 Sobre la digitalización del comercio exterior

La propuesta para la digitalización de las operaciones de la cadena logística del comercio exterior, se centra en propiciar y promover la aceleración de las implementaciones que se requieren para las entidades públicas que exigen o generan documentos o información relacionada a los procesos vinculados a la cadena logística de comercio exterior. Así como promover la adopción de medios electrónico y prácticas utilizadas por algunos operadores de comercio exterior en sus procesos logísticos, los cuales buscan facilitar y simplificar las operaciones reduciendo los trámites presenciales lo cual está principalmente vinculados a combatir la propagación del COVID 19, entre sus colaboradores, clientes y usuarios del servicio, que realizan el diligenciamiento de documentos a través de desplazamientos físicos y trámites presenciales.

En ese sentido, la digitalización de la cadena logística de comercio exterior se considera importante para la adopción de herramientas que faciliten el intercambio de información, documentos y datos por medios electrónicos, lo cual es muy importante ya que se encuentra alineado hacia la implementación del Port Community System el cual además de asegurar la digitalización documentaria, integrará a los distintos actores públicos y privados que forman parte de la cadena logística de comercio exterior facilitando la interoperabilidad, con miras a mejorar la eficiencia y desempeño de la cadena logística de comercio exterior.

Cabe resaltar, que el proyecto de diseño del PCS para el puerto del Callao se encuentra en curso, siendo factible que se amplíe su alcance a nivel nacional. Ello debido a los beneficios en términos de eficiencia operativa, digitalización y simplificación documentaria, transparencia, reducción de costos y tiempos, entre otros.

Al respecto, cabe resaltar que tomando como referencia la experiencia a nivel internacional en los puertos que cuentan con el PCS se ha podido evidenciar muchos beneficios derivados de su aplicación, tal como se muestra a continuación:

##### PCS del Puerto de Singapur:

- El PCS que funciona actualmente en Singapur, Portnet, informó ahorros superiores a los US\$ 80 millones a lo largo de un periodo de tres años.
- Simplificación de los procesos comerciales y la documentación para toda la comunidad portuaria.



- Una plataforma consolidada y con un criterio único que mejora la eficiencia al eliminar las repeticiones en la carga de datos, el procesamiento y los errores de transcripción.
- Simplificación de los procesos a través de la integración con los sistemas del gobierno y de las Autoridades Portuarias.

- PCS de los Puertos de Rotterdam y Amsterdam:

- Portbase, el PCS de dichos puertos indicó que como beneficios una mayor eficiencia.
- Menores costos.
- Mejor prestación de servicios.
- Mejor planeamiento.
- Menores tiempos de carga y descarga.
- Menos errores.
- Reutilización óptima de la información.
- Disponibilidad permanente (24x7).

- PCS del Puerto de Valencia, España:

- ValenciaportPCS brinda a la comunidad portuaria en general un incremento de eficiencia y de competitividad valuado en más de EUR 23 000 000 por año.
- Si se estima que el desarrollo de ValenciaportPCS costó cerca de EUR 10 millones y que los costos operativos anuales estimados ascienden a EUR 1,6 millones, la inversión se recuperaría en menos de un año:



**Ahorro para las terminales de contenedores.**

**CUADRO II.** Ahorros utilizando el portal para una terminal de contenedores con un volumen de 200 000 TEU por año, un 30% de los cuales son transbordos

Servicios	TEU	Horas ahorradas				
Órdenes de ingreso/despacho	140 000	11 667				
Instrucciones para las terminales	180 000	15 000				
Ahorros en documentación: generación, transmisión, corrección, etc.	200 000	1 667				
Rastreo, información aduanera DDGG, LSP, etc.	200 000	6 667				
Reducción de errores <sup>(1)</sup> (% de reducción en pasos ineficientes)	1,76 %	Ahorro/año	Costo/año	Ahorro/TEU	Costo/TEU	Beneficio/TEU
Tiempo ahorrado (en horas) <sup>(2)</sup>	35 000	EUR 499 087		EUR 2,50		
Costo mensual	EUR 1 800		EUR 21 600		EUR 0,11	
Total		EUR 499 087	EUR 21 500	EUR 2,50	EUR 0,11	EUR 2,39

(1) Supuestos: el 5% de los documentos contienen errores y el 20% de los documentos incorrectos implican pasos adicionales.

(2) Costo estimado: EUR 25 154 por persona por año. Horas por año: 1764 a EUR 14,26 por hora.

### Ahorros para los agentes marítimos y las compañías navieras

**CUADRO 12.** Ahorros producto de la utilización del portal por parte de un agente marítimo con un volumen de 20 000 TEU por año, 20% de los cuales son transbordos y un 40%, exportaciones

Servicios	TEU	Horas ahorradas				
Órdenes de transporte terrestre	16 000	800				
Instrucciones para las terminales (TEU de exportación) LSP (Proveed. de Serv. Logísticos)	12 000	2 000				
Instrucciones de embarque y reservas(1)	4 000	667				
Ahorros en documentación: generación, transmisión, corrección, etc.(2)	50%	Ahorro/año	Costo/año	Ahorro/TEU	Costo/TEU	Beneficio/TEU
Tiempo ahorrado (en horas)(3)	3467	EUR 49 433		EUR 2,47		
Costo mensual	EUR 800		EUR 9 600		EUR 0,48	
Total		EUR 499 087	EUR 9 600	EUR 2,47	EUR 0,48	EUR 1,99

(1) Suponiendo 2 TEU por instrucción de embarque.

(2) Costo estimado: EUR 25 154 por persona por año. Horas por año: 1764 a EUR 14,26 por hora.

(3) Costo estimado de la documentación EUR 50 por B/L (descuento promedio de EUR 10).

### Ahorros para los transitarios

**CUADRO 13.** Ahorros utilizando el portal para un transitario con un volumen de 10 000 TEU por año, 50% de los cuales son exportaciones

Servicios	TEU	Horas ahorradas				
Órdenes de transporte terrestre	9 000	450				
Instrucciones para las terminales (TEU de exportación) LSP (Proveed. de Serv. Logísticos)	2 500	208				
Instrucciones de embarque y reservas(1)	10 000	167				
Ahorros en documentación: generación, transmisión, corrección, etc.(2)	50%	Ahorro/año	Costo/año	Ahorro/TEU	Costo/TEU	Beneficio/TEU
Tiempo ahorrado (en horas)(3)	3467	EUR 36 764		EUR 1 440		
Costo mensual	EUR 800		EUR 9 600		EUR 0,14	
Total		EUR 36 764	EUR 9 600	EUR 1 440	EUR 0,14	EUR 3,53

(1) Suponiendo 2 TEU por instrucción de embarque.

(2) Costo estimado: EUR 25 154 por persona por año. Horas por año: 1764 a EUR 14,26 por hora.

(3) Costo estimado de la documentación EUR 50 por B/L (descuento promedio de EUR 10).

### Ahorros para los transportistas terrestres (viales)

**CUADRO 14.** Ahorros utilizando el portal para un transportista terrestre (vial) con un volumen de 7000 TEU por año

Servicios	TEU	Horas ahorradas				
Órdenes de transporte terrestre	6 790	340				
Información aduanera y de rastreo	7 500	117				
Ahorros en documentación: generación, transmisión, corrección, etc.	50%	Ahorro/año	Costo/año	Ahorro/TEU	Costo/TEU	Beneficio/TEU
Tiempo ahorrado (en horas) <sup>(1)</sup>	456	EUR 6 505		EUR 0,93		
Costo mensual	EUR 90		EUR 1 080		EUR 0,15	
Total		EUR 6505	EUR 1 080	EUR 0,93	EUR 0,15	EUR 0,78

(1) Costo estimado: EUR 25 154 por persona por año. Horas por año: 1764 a EUR 14,26 por hora.



Ahorros para los depósitos de contenedores vacíos (depots)

**CUADRO 15.** Ahorros utilizando el portal para un depósito de contenedores vacíos con un volumen de 12 000 TEU por año

Servicios	TEU	Horas ahorradas				
Órdenes de transporte terrestre	10 800	1 800				
Información aduanera y de rastreo	7 000	23				
Ahorros en documentación: generación, transmisión, corrección, etc.(2)	50%	Ahorro/año	Costo/año	Ahorro/TEU	Costo/TEU	Beneficio/TEU
Tiempo ahorrado (en horas)(1)	1 823	EUR 26 000		EUR 2,16		
Costo mensual	EUR 150		EUR 1 800		EUR 0,15	
Total		EUR 26 000	EUR 1 800	EUR 2,16	EUR 0,15	EUR 2,01

(1) Supuestos: el 5% de los documentos contienen errores y el 20% de los documentos incorrectos implican pasos adicionales.

(2) Costo estimado: EUR 25 154 por persona por año. Horas por año: 1764 a EUR 14,26 por hora.

Asimismo, cabe señalar que la cadena logística de comercio exterior se soporta tanto en actividades del sector público como en actividades del sector privado, con el presente Decreto Legislativo se unificar las iniciativas y recursos existentes, de manera coordinada, en un solo gran objetivo que es: la transformación digital de la cadena logística del comercio exterior.

Para la digitalización de los procesos de entidades del sector público con procedimientos vinculados a comercio exterior actualmente se viene ejecutando el Proyecto VUCE 2.0 que optimizará de manera substancial el sistema que se utiliza actualmente, completando la virtualización del flujo de atención de expedientes desde la entrada hasta su salida. Para ello se cuenta con un presupuesto asignado por ejecutar de US\$ 24.4 millones, lo que abarca la digitalización de los procesos de comercio exterior relacionados al ingreso y salida de mercancías y naves de transporte internacionales de 16 entidades públicas.

Al cierre del 2019, la Ventanilla Única de Comercio Exterior comprende 280 procedimientos y ha logrado generar S/ 716 millones, y con el Proyecto incorporará 130 procedimientos adicionales. Se estima que sólo en la digitalización de los trámites correspondientes a solicitudes de autorización de importación o exportación se estará generando ahorros en tiempo y costos por menor tiempo en el llenado de formularios, menor tiempo en inspecciones físicas, reducción de hasta el 50% del tiempo de atención, entre otros. Asimismo, en el caso de autorización de entrada y salida de naves, el tiempo de atención pasará de 1 o 2 días a 3 o 6 horas.

No obstante, lo señalado, el proyecto VUCE 2.0 no contempla recursos para la transformación digital al interior de cada una de las entidades públicas, más allá de lo corresponde a la tramitación de expedientes electrónicos. En ese sentido, existen brechas que las propias entidades deben cubrir para completar la transformación digital hacia el interior de su organización, para lo cual consideramos que su presupuesto ordinario deberá alinearse con esta iniciativa.

Para la digitalización de los procesos del sector privado, el proyecto dispone la obligación de todos los actores de digitalizar sus procesos, considerando, como mecanismo para su cumplimiento, que ello sea un requisito para el otorgamiento o renovación de licencias o permisos de operación. De esta forma se elevará progresivamente la eficiencia de los servicios prestados por los operadores logísticos.



*[Handwritten signature]*

Sin embargo, para efectos de asegurar la existencia de un ecosistema de interoperabilidad de toda la información de la cadena de comercio exterior, se ha considerado, en el marco del proyecto VUCE 2.0 la implementación de un Port Community System (PCS), que permita la interrelación entre todos los actores de la cadena logística, tanto públicos como privados, con lo cual se genera un esquema mayor de eficiencia al disminuir los costos de transacción para las coordinaciones e intercambio de información entre los diversos actores, comportándose todos como partes de una misma coreografía de procesos interrelacionados. Para el PCS se cuenta en el marco del proyecto VUCE 2.0 con US\$ 10 millones.

#### **4.2 Sobre las medidas vinculadas a la transparencia de la cadena logística de comercio exterior**

Con relación al contrato de transporte internacional marítimo de mercancías el decreto legislativo se enfoca a alcanzar lo siguiente:

Vinculados al contrato de transporte internacional marítimo de mercancías:

- Respeto de la voluntad de las partes respecto de los servicios que se contrataron y por los cuales se estableció una contraprestación determinada. (Principio el que contrata paga) quienes en este mercado no tienen el mismo poder negociador que el prestador de los servicios.
- Evitar que terceras personas ajenas a la relación contractual y que prestan servicios relacionados al contrato de transporte exijan contraprestaciones no negociadas al usuario, cuando dichos servicios son necesarios para la entrega de la mercancía. Si los usuarios requieren servicios adicionales para la atención a la carga, podrán celebrar contratos por otras prestaciones con otros proveedores de servicio, sin que el transportista pueda imponerles contratar con terceros que ellos no han elegido.
- Eliminación de cobros de servicios no prestados.

Vinculados a los servicios concurrentes en el contrato de transporte internacional de mercancías:

- Falta de claridad en cuanto a los servicios que conforman el contrato de transporte internacional de mercancías e identificación de aquellos servicios de responsabilidad directa del transportista.
- La mayor parte de los operadores que brindan servicios logísticos de comercio exterior no acostumbran a publicar las tarifas de los servicios que ofrecen. Situación que se contrapone a la obligación que existe en otros sectores de publicar los precios de los servicios, con la finalidad de que el usuario tenga información clara respecto de los conceptos facturados y así reducir las asimetrías de información para tomar mejores decisiones de compra; cabe señalar que, de los estudios realizados, el nivel de transparencia en las cadenas de distribución física internacional de Perú no es muy representativo.

Vinculados con la determinación del lugar de entrega de la mercancía:

- Se limita la responsabilidad del transportista hasta la entrega de la carga en el terminal portuario, salvo indique lo contrario de manera expresa el usuario, con lo cual se respeta la voluntad de la parte y se reducen costos de comercio exterior. Se elimina la posibilidad que se efectúe el



direccionamiento de la carga por parte del transportista, lo cual resulta contrario a la voluntad del usuario de la carga.

- Evitar que terceras personas retengan la mercancía en caso el usuario no pague por los servicios no negociados en el contrato de transporte.
- Fomento del despacho anticipado, al promover el inicio de los trámites de destinación de la carga antes del arribo del medio de transporte al país.

Respecto a la causa de las problemáticas antes descritas, cabe señalar que las micro, pequeñas y medianas (Mipymes) empresas importadoras que representan más del 82% del total de importadores es decir, más de 27,500 empresas, no tienen poder de negociación frente a los transportistas respecto al lugar de entrega de la mercancía, por lo que en algunos casos, algunas navieras han procedido a disponer el traslado de la carga direccionándolo a almacenes de su grupo económico, ocasionando que las empresas usuarias contraten a su vez a terceras personas vinculadas con los transportistas, a fin de recibir servicios necesarios para la recepción de su mercancía, lo cual es ajeno a su voluntad.

El perjuicio generado por la problemática identificada afecta a los usuarios, al tener que asumir pagos por servicios no contratados, e incluso no identificables, incrementándose el costo evitable del producto importado en el mercado nacional o del insumo que será trasladado en el precio del bien exportado. Por tanto, el efecto directo que causan estas problemáticas es la generación de sobrecostos que encarecen las operaciones de comercio exterior y que retrasa el desarrollo de la competitividad del país.

Asimismo, cabe señalar que según el estudio **“Análisis de los costos marítimos y portuarios”**, la cuantificación de los costos evitables por parte del sector privado estarían en el orden de 312 dólares por contenedores de importación, y 250-370 dólares por contenedor de exportación.

Ante ello, resulta necesario que el Estado establezca mecanismos orientados a garantizar que el mercado se desarrolle en una libre competencia, en el que se respeten los derechos fundamentales como es el de libertad de contratar de las empresas, especialmente las que tienen menor poder de negociación, sin intervenir en la regulación de los precios. Es por ello que se sugiere brindar un marco normativo aplicable a los contratos de transporte internacional de mercancías, haciendo referencia a los principios básicos de todo contrato en general.

Las modificaciones planteadas responden a la necesidad de reducción de costos logísticos de comercio exterior, al seguimiento de estándares internacionales y al análisis de legislación comparada.

Se considera que la presente propuesta es la alternativa más eficiente para brindar transparencia y seguridad jurídica en las operaciones de comercio exterior, sin que se incurra en costos adicionales para el Estado.

Los beneficiarios de la modificación legal propuesta serán los usuarios de los servicios de transporte internacional de mercancía, especialmente las Mipymes, a los cuales se les garantizará que el pago efectuado corresponde a los servicios efectivamente contratados con el transportista.

Del mismo modo, la elección del lugar de despacho por parte del cliente promoverá el uso del despacho anticipado como despacho único con un ahorro

en los costos del traslado de mercancías, con lo cual se genera una simplificación en las operaciones de importación y cumpliendo lo dispuesto en nuestra normativa nacional interna y lo establecido en los Acuerdos Comerciales suscritos por el Perú que promueven la tramitación previa a la llegada de la nave para su recepción en el puerto.

## 5. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

Con la presente norma se desarrolla un vacío normativo respecto a la regulación aplicable sobre los servicios vinculados al contrato de transporte internacional de mercancías. Del mismo modo, se da cumplimiento a lo dispuesto en el inciso q) del artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional, y el artículo 107 del Decreto Supremo N° 003-2004-MTC, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional, respecto a la implementación de una institución arbitral especializada al interior de la APN. Asimismo, se plantea la modificación de la Ley No. 27281, Ley de Títulos Valores.

Finalmente, cabe indicar que la presente propuesta normativa busca solucionar la problemática de comercio exterior antes indicada, que se ha incrementado en el contexto de pandemia del COVID-19, sin embargo, sus efectos son permanentes y en la medida que para la reactivación de la economía se requiere:

- a) Digitalizar los procesos de comercio exterior a fin de evitar la aglomeración de personas y la presentación física de documentos. Ello garantiza la continuidad y le otorga eficiencia a la cadena logística de comercio exterior (ahorro en tiempo y dinero).
- b) Transparentar y dar previsibilidad respecto a los conceptos que los dueños de la carga deben pagar a los proveedores de servicios logísticos. Con la finalidad de mejorar la toma de decisiones respecto a la elección de sus proveedores logísticos, asimismo indirectamente los dueños de la carga obtendrán mayor liquidez (pues pagarán solo por aquellos servicios que han contratado).



Que, para alcanzar dichos objetivos, se requiere autorizar al ITP para que subvencione a los CITE privados con el fin de que estos puedan desarrollar y/o producir bienes y servicios que permitan afrontar la emergencia sanitaria que ha originado el brote y la propagación del COVID-19; de igual forma, se requiere que los CITE públicos brinden servicios a su población objetivo en forma gratuita durante el presente ejercicio fiscal y, con ello, incentivar y facilitar la reactivación productiva de la MIPYME de diversos sectores productivos, lo que contribuye a su vez en la mejora del empleo en el país;

Que, asimismo debe exceptuarse de manera excepcional al ITP, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19, de la aplicación de determinadas disposiciones presupuestales, con la finalidad de reorientar internamente los recursos de su presupuesto institucional;

De conformidad con lo establecido artículo 104 de la Constitución Política del Perú y el numeral 9 del artículo 2 de la Ley N° 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la Emergencia Sanitaria producida por el COVID-19;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y  
Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;  
Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE AUTORIZA AL INSTITUTO TECNOLÓGICO DE LA PRODUCCIÓN A REACTIVAR LA PRODUCTIVIDAD DE LA MIPYME EN EL MARCO DE LA EMERGENCIA SANITARIA POR EL COVID-19**

**Artículo 1.- Objeto**

El presente decreto legislativo tiene como objeto la reactivación económica de la MIPYME, a través de los servicios que prestan los Centros de Innovación Productiva y Transferencia Tecnológica-CITE; así como, incentivar la productividad e innovación de las empresas que demandan los servicios de los CITE, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19.

**Artículo 2.- Autorización**

Por el presente decreto legislativo se autoriza al Instituto Tecnológico de la Producción – ITP durante el Año Fiscal 2020 a:

a) Prestar servicios orientados a la reactivación productiva de las MIPYME en forma gratuita a favor de su población objetivo. Por resolución del Director Ejecutivo del ITP, se establecen los servicios que no están sujetos al pago de tarifas, los órganos de línea y desconcentrados que los brindan y las condiciones de acceso a dicho beneficio que deben cumplir los usuarios.

b) Celebrar prioritariamente convenios de desempeño con los Centros de Innovación Productiva y Transferencia Tecnológica – CITE privados acreditados, con la finalidad de otorgar subvenciones a proyectos que contribuyan al desarrollo y/o producción de equipos, indumentaria, servicios y bienes en general destinados a prevenir la propagación del COVID-19 en la población y/o contribuir con la atención médica de quienes hayan desarrollado la enfermedad COVID-19. En función a la disponibilidad de recursos del ITP, para estos casos la subvención podrá alcanzar hasta el cien por ciento (100%) del plan de trabajo de dichos proyectos.

**Artículo 3.- Financiamiento**

3.1 La implementación de lo dispuesto en el literal a) del artículo 2 del presente decreto legislativo se financia con cargo al presupuesto institucional del ITP. Para estos fines, excepcionalmente se exceptúa al ITP durante el año fiscal 2020 de las restricciones y/o limitaciones establecidas en los numerales 9.1 y 9.4 del artículo 9 del Decreto de Urgencia N° 014-2019, Decreto de Urgencia que aprueba el Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2020, para las anulaciones que se realicen con cargo a los recursos de las específicas del gasto señaladas en dichos numerales y únicamente para habilitar la genérica de gasto 2.3 con cargo a los recursos anulados conforme a lo expuesto, lo cual no exime al

ITP de contar con la opinión favorable de la Dirección General de Presupuesto Público, y la opinión técnica de la Dirección General de Gestión Fiscal de los Recursos Humanos, respecto de lo establecido en dicho numeral.

3.2 La implementación de lo dispuesto en el literal b) del artículo 2 del presente decreto legislativo se financia con cargo al Programa Convenios de Desempeño del Fondo MIPYME Emprendedor en el marco de lo dispuesto en la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país y el Decreto de Urgencia N° 013-2020, Decreto de Urgencia que promueve el financiamiento de la MIPYME, emprendimientos y Startups.

**Artículo 4.- Vigencia**

El presente Decreto Legislativo tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2020.

**Artículo 5.- Refrendo**

El presente decreto legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, la Ministra de Economía y Finanzas y por la Ministra de la Producción.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de mayo del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS  
Presidente del Consejo de Ministros

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI  
Ministra de Economía y Finanzas

ROCÍO INGRED BARRIOS ALVARADO  
Ministra de la Producción

1866212-3

**DECRETO LEGISLATIVO  
N° 1492**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante la Ley N° 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la Emergencia Sanitaria producida por el COVID-19, el Congreso de la República ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar por el término de cuarenta y cinco (45) días calendario, en los términos a que hace referencia el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y el artículo 90 del Reglamento del Congreso de la República;

Que, el numeral 8 del artículo 2 de la citada norma establece la facultad de legislar en materia de bienes y servicios para la población, con la finalidad de garantizar la prestación de los servicios públicos, gestión interna de residuos sólidos, la continuidad de la cadena logística y sus actividades conexas, los servicios esenciales y los derechos de los consumidores y usuarios durante la vigencia del estado de emergencia sanitaria por el COVID-19, la reconstrucción y cierre de brechas en infraestructura y servicios durante o como producto de la emergencia, y la preservación del patrimonio cultural de la nación;

Que, el numeral 9 del referido artículo de la Ley N° 31011 dispone la facultad de legislar en materia de protección a los sectores productivos, extractivos y de servicios, con el objeto de dictar medidas que permitan reactivar y promover la agricultura y riego, pesca artesanal y acuicultura, minería, industria, turismo, artesanía y otros afines, así como las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas, en el marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19;

Que, el numeral 10 del citado artículo de la Ley antes mencionada establece la facultad de legislar en materia de promoción cultural y de turismo, así como fomento de la libre competencia y el correcto funcionamiento del mercado, la protección del derecho de los consumidores y el sistema concursal, a fin de dictar medidas para amortiguar el impacto y promover la reactivación económica en estas actividades, en el contexto del estado de emergencia sanitaria por el COVID-19;

Que, mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, precisado por los Decretos Supremos N° 045-2020-PCM y N° 046-2020-PCM, se declara el Estado de Emergencia Nacional por el plazo de quince (15) días calendario y se dispone el aislamiento social obligatorio (cuarentena), por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19; habiéndose prorrogado dicho plazo por los Decretos Supremos N° 051-2020-PCM, N° 064-2020-PCM y N° 075-2020-PCM;

Que, las referidas normas establecen que el desarrollo del servicio de transporte de carga y mercancías en general, así como todas las actividades conexas a las que hace referencia el artículo 4 de la Resolución Ministerial 232-2020-MTC/01.02 y su modificatoria, están permitidas, al estar exceptuadas de las medidas del Estado de emergencia, incluyendo el horario de inmovilización social obligatoria;

Que, el transporte de carga y mercancías, en todas sus modalidades, así como sus actividades conexas, son actividades esenciales y forman parte de la cadena logística de comercio exterior, cuyo flujo debe ser salvaguardado a través de medidas que permitan el trabajo del mínimo indispensable de personas para garantizar su operatividad, evitando su desplazamiento físico para evitar su exposición al contagio del COVID-19, así como facilitando y modernizando los procesos de pago y envío de documentos necesarios para la importación y exportación de mercancías, lo cual, además, permitirá reducciones de tiempo y dinero, que favorecerá la economía de las MIPYMES y de las grandes empresas;

Que, con la finalidad de asegurar la continuidad de la cadena logística de comercio exterior en el contexto de la emergencia sanitaria nacional ocasionada por el COVID-19, que genera la retracción de las operaciones en el transporte de mercancías, es pertinente dictar las medidas que promuevan una relación jurídica transparente y de equilibrio en la contratación del servicio de transporte marítimo de mercancías, que brinde al dueño de la carga, consignante o consignatario la seguridad y certeza del costo de los servicios que forman parte del contrato de transporte marítimo de mercancías;

Que, en ese sentido, es prioridad del Estado reactivar el desarrollo de la cadena logística de comercio exterior; garantizar la continuidad de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías, en todas sus modalidades, así como las actividades conexas al mismo; adoptar disposiciones para promover la digitalización de procesos a cargo de las entidades públicas y privadas que forman parte de dicha cadena logística, así como, en el marco de la legislación vigente, determinar el alcance del servicio del transporte marítimo con el propósito de garantizar los principios de transparencia en la estimación de los costos; reducir la asimetría de la información entre los operadores que participan en la cadena logística de comercio exterior y promover la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios;

Que, el artículo 27 del Decreto Legislativo N° 1412, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gobierno Digital, el marco de Interoperabilidad del Estado Peruano está constituido por políticas, lineamientos, especificaciones, estándares e infraestructura de tecnologías digitales, que permiten de manera efectiva la colaboración entre entidades de la Administración Pública para el intercambio de información y conocimiento, para el ejercicio de sus funciones en el ámbito de sus competencias, en la prestación de servicios digitales inter-administrativos de valor para el ciudadano provisto a través de canales digitales;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú, en el inciso 1 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y en los incisos 8, 9 y 10 del artículo 2 de la

Ley N° 31011, Ley que delega en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;

Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

## **DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA DISPOSICIONES PARA LA REACTIVACIÓN, CONTINUIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES VINCULADAS A LA CADENA LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR**

### **Capítulo I**

#### **Disposiciones Generales**

##### **Artículo 1.- Objeto**

La presente norma tiene por objeto establecer disposiciones que permitan la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, a consecuencia de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19.

##### **Artículo 2.- Finalidad**

La finalidad de la presente norma es promover y asegurar la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías vinculados a la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; procurar la digitalización de los documentos y procesos de las entidades públicas y privadas, para optimizar el tiempo de las operaciones, prevenir y reducir el riesgo de contagio del personal que presta servicios en toda la cadena logística y brindarle mejores condiciones de salubridad; finalmente garantizar la transparencia en los costos de los servicios de la cadena logística de comercio exterior, la cual se ha visto afectada a consecuencia de la emergencia sanitaria nacional ocasionada por el COVID-19.

##### **Artículo 3.- Alcance**

El presente Decreto Legislativo es de aplicación para las entidades públicas competentes, operadores de comercio exterior y operadores intervinientes a los que se refiere el Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus modificatorias, vinculados a la cadena logística de comercio exterior.

### **Capítulo II**

#### **Reactivación, Continuidad y Eficiencia de las operaciones logísticas de comercio exterior**

##### **Artículo 4.- Declaración prioritaria de la continuidad de las operaciones logísticas de comercio exterior**

4.1 Declárase prioritaria la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones logísticas del comercio exterior, vinculadas al ingreso y salida de mercancías y medios de transporte de carga desde o hacia el país, lo cual incluye la prestación de servicios de transporte de carga y mercancías, vinculados a la cadena logística de comercio exterior, en todos sus modos, así como las actividades conexas al mismo, de acuerdo con lo estipulado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

4.2 Las autoridades públicas, salvaguardando las medidas sanitarias adecuadas para impedir la propagación de enfermedades, deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la atención de los procedimientos administrativos para expedir autorizaciones, o realizar inspecciones, para el ingreso y salida de mercancías desde o hacia el territorio nacional, por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados, utilizando medios electrónicos.

**Artículo 5.- Digitalización de procesos de comercio exterior**

5.1 Las entidades públicas que exijan o generen documentos o información relacionada a los procesos vinculados a la cadena logística de comercio exterior, incluyendo los servicios de transporte de carga y mercancías en general en todos sus modos, deben automatizar sus procesos, reemplazar documentos físicos por documentos digitales o digitalizados, e intercambiar datos entre ellas, a fin de evitar el desplazamiento de personas, a efectos de impedir la propagación de enfermedades, así como para optimizar el uso de recursos públicos, y disminuir los costos de transacción involucrados en las operaciones de comercio exterior. La presentación de documentos en físico es excepcional.

5.2 La implementación de lo establecido en el numeral 5.1 se realiza de manera progresiva conforme a lo que señale el Reglamento.

**Artículo 6.- Inspecciones de las entidades de control con competencias en comercio exterior**

6.1. A efectos de autorizar las inspecciones físicas para el ingreso de carácter sanitario, aduanero o de otra índole, las entidades públicas competentes no pueden exigir documentos originales, cuya copia simple digitalizada haya sido remitida por canales seguros que garanticen la identidad del administrado que realiza el trámite, tales como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el Sistema informático de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), u otros contemplados en la legislación vigente.

6.2. Las entidades públicas competentes establecen mecanismos de gestión de riesgo, y efectúan fiscalización posterior respecto de la veracidad de la documentación presentada por medios electrónicos de acuerdo con lo dispuesto en el numeral anterior, en concordancia con el artículo 34 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

6.3. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo acarrea responsabilidad administrativa de la máxima autoridad administrativa de la entidad pública correspondiente.

**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.

7.3 Los almacenes aduaneros y agentes de carga deben poner a disposición de sus clientes y/o usuarios de su servicio, sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda. No se requiere presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para dicha autorización o ingreso de la carga, debiendo verificarse la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario, a través de medios electrónicos.

7.4 En tanto se implementen los servicios considerados en la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, y con la finalidad de contar con cadenas logísticas de comercio exterior eficientes, colaborativas, sostenibles y resilientes, y a fin de cumplir con lo dispuesto en los numerales precedentes del presente artículo, el Mincetur, en coordinación con la Autoridad Portuaria Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y la Autoridad Marítima Nacional pondrá a disposición de los operadores antes indicados, servicios electrónicos para facilitar el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario, que permitan reducir el desplazamiento de personas y envío de documentos físicos, para disminuir la exposición al contagio del COVID-19.

7.5 Para efectos de acreditar la representación del dueño de la carga, consignante o consignatario en los procesos a los que se refiere los numerales 7.2 al 7.3 del presente Decreto Legislativo, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pone a disposición un mecanismo electrónico de validación de dicha representación.

**Artículo 8.- Coordinación para la implementación de medidas orientadas a la digitalización**

8.1 El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dirige y coordina las acciones necesarias para que las entidades públicas y las entidades privadas a las que se refiere el artículo anterior, implementen las medidas requeridas para que el intercambio o validación de datos y documentos que se produzcan entre las entidades públicas y los operadores de comercio exterior u operadores intervinientes, se realicen por medios electrónicos, utilizando, en lo que corresponda, las facilidades que brinda la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), en concordancia con lo dispuesto en la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

**Artículo 9.- Endose en procuración del conocimiento de embarque.**

Para efectos de realizar los trámites y procesos ante las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga, así como para el retiro de la carga en los almacenes, al que se refiere los numerales 7.2 y 7.3 del artículo 7 del presente Decreto Legislativo, entiéndase realizado el endose en procuración del conocimiento de embarque, por el dueño, consignatario o consignante de las mercancías a favor de un agente, con la acreditación de dicha representación, a través de medios electrónicos. Esta disposición es aplicable sin perjuicio de lo establecido para el mandato previsto en el artículo 129 del Decreto Legislativo 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus modificatorias.

**Artículo 10.- Facultad de fiscalización y facultad sancionatoria**

10.1 La facultad de realizar la actividad administrativa de fiscalización y la de sanción está a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

10.2 Respecto de los obligados señalados en el artículo 7 del presente Decreto Legislativo, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo:

Para los operadores de comercio exterior:

a) No incorporar en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos

alternos necesarios para la validación de documentos o información;

Para las navieras o sus representantes:

a) 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, 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.

b) 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

Para los almacenes aduaneros y agentes de carga:

a) No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

b) Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

Para las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga:

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

10.3 El incumplimiento de lo señalado en el numeral 10.2, configura infracciones administrativas sancionadas con multas por montos de hasta diez (10) Unidades Impositivas Tributarias (UIT).

10.4 Los procedimientos de fiscalización y sanción serán regulados vía Decreto Supremo emitido por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

### Capítulo III

#### Transparencia de la cadena logística de comercio exterior

##### Artículo 11.- Sobre el contrato de transporte internacional marítimo de mercancías

11.1 Las cláusulas del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías son obligatorias para las partes, de acuerdo a lo que se haya expresado en ellas, al responder a la voluntad de las partes, siempre que no sea contrario con la normativa nacional e internacional aplicable.

11.2 El contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, cuya existencia se sustenta en un documento de transporte, incluye todos los servicios, operaciones, gastos administrativos y cualquier costo o gasto conexos o complementarios, así como cualquier concepto relacionado al servicio principal de transporte que resulten necesarios para la entrega de la carga, o prestados por terceros en su nombre, al dueño, consignatario o consignante, con excepción de aquellos servicios solicitados expresamente de manera adicional por el usuario que resulten necesarios para que se efectúe la entrega de la carga, los cuales forman parte del referido contrato. Todos los servicios deben estar consignados en el documento de transporte, salvo aquellos solicitados de manera adicional.

11.3 Todos los servicios brindados para obtener la entrega de la carga deben estar publicados en el módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, incorporado por el artículo 3 de la Ley N° 30809, Ley que modifica la Ley N° 28977,

Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico.

##### Artículo 12.- Sobre el Pago

Corresponde al dueño, consignatario o consignante de la carga pagar aquellos conceptos necesarios para la entrega de la misma, a los que hace referencia el artículo 11 de la presente norma, los cuales han sido elegidos y contratados libremente. En consecuencia, el usuario no está en la obligación de pagar ningún servicio que no se haya contratado con el transportista.

##### Artículo 13.- Lugar de entrega de la mercancía

13.1 El transportista entrega las mercancías en el lugar designado por el usuario en la declaración aduanera de mercancías y/o el manifiesto de carga, previo al arribo del medio de transporte al terminal correspondiente.

13.2 La entrega de la mercancía no está condicionada a ningún pago previo por servicios que el dueño, consignatario o consignante, o su representante, no haya contratado previamente.

13.3 La obligación del transportista internacional culmina con la entrega de la mercancía en el terminal o lugar dispuesto por el dueño, consignatario o consignante en el documento aduanero correspondiente.

13.4 Lo señalado en los numerales 13.1 a 13.3 del presente artículo, se cumple en concordancia con lo establecido en el artículo 106 de la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas.

##### Artículo 14.- Refrendo

El presente Decreto Legislativo es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, el Ministro de Transportes y Comunicaciones, la Ministra de Economía y Finanzas, el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior, el Ministro de Relaciones Exteriores, el Ministro de Salud, el Ministro de Agricultura y Riego, la Ministra de la Producción, la Ministra de Energía y Minas, la Ministra del Ambiente y la Ministra de Cultura.

#### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

**Primera.-** Otórguese a la Autoridad Nacional Portuaria el plazo de ciento ochenta (180) días calendario para que ponga en funcionamiento lo dispuesto en el inciso q) del artículo 24 de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.

**Segunda.-** El Poder Ejecutivo en el plazo de treinta (30) días calendario, contado a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Legislativo, mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Comercio Exterior y Turismo, dictará las disposiciones reglamentarias pertinentes para el cumplimiento del presente Decreto Legislativo.

**Tercera.-** El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pondrá a disposición de los operadores de comercio exterior una plataforma electrónica que permita lo dispuesto en los numerales 7.4 y 7.5 del artículo 7 del presente Decreto Legislativo, en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario, contado a partir del día siguiente de la publicación de la presente norma.

**Cuarta.-** La implementación de lo establecido en el presente Decreto Legislativo, se financia con cargo al presupuesto institucional del MINCETUR, así como de las entidades involucradas, cuando corresponda, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

#### DISPOSICION COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

**Única.-** La implementación del presente Decreto Legislativo se efectuará en concordancia con las disposiciones establecidas en el Decreto Supremo N° 080-2020-PCM, Decreto Supremo que aprueba la reanudación de actividades económicas en forma gradual y progresiva dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID-19.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS  
MODIFICATORIAS**

**Primera.- Incorporación del numeral 250.3 al artículo 250 de la Ley N° 27287, Ley de Títulos Valores.**  
Incorpórase el numeral 250.3 al artículo 250 de la Ley N° 27287, Ley de Títulos Valores, conforme al siguiente texto:

250.3 Para el desarrollo de operaciones de comercio exterior, entendiéndose efectuado el endoso en procuración con la acreditación de la representación del dueño de la carga, consignante y consignatario, a través de medios electrónicos.

**Segunda.- Modificación del numeral 19.1 del artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico**

Modifícase el numeral 19.1 del artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que Establece Medidas para Promover el Crecimiento Económico, conforme al texto siguiente:

19.1 Respecto de los operadores señalados en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo no remitir y/o no actualizar la información que debe ser publicada en el módulo de información del referido ministerio. El Mincetur realiza la actividad de fiscalización a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones de los operadores previamente señaladas. El incumplimiento puede dar lugar al inicio del procedimiento sancionador correspondiente.

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los nueve días del mes de mayo del año dos mil veinte.

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO  
Presidente de la República

VICENTE ANTONIO ZEBALLOS SALINAS  
Presidente del Consejo de Ministros

FABIOLA MUÑOZ DODERO  
Ministra del Ambiente

EDGAR M. VÁSQUEZ VELA  
Ministro de Comercio Exterior y Turismo

SONIA GUILLÉN ONEGLIO  
Ministra de Cultura

WALTER MARTOS RUIZ  
Ministro de Defensa

MARÍA ANTONIETA ALVA LUPERDI  
Ministra de Economía y Finanzas

SUSANA VILCA ACHATA  
Ministra de Energía y Minas

GASTÓN CÉSAR A. RODRÍGUEZ LIMO  
Ministro del Interior

ROCÍO INGRED BARRIOS ALVARADO  
Ministra de la Producción

GUSTAVO MEZA-CUADRA V.  
Ministro de Relaciones Exteriores

VÍCTOR ZAMORA MESÍA  
Ministro de Salud

CARLOS LOZADA CONTRERAS  
Ministro de Transportes y Comunicaciones

RODOLFO YAÑEZ WENDORFF  
Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento  
Encargado del Despacho de Agricultura y Riego

1866212-4

**DECRETO LEGISLATIVO  
N° 1493**

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República, por Ley N° 31011, delega en el Poder Ejecutivo, por el término de cuarenta y cinco días calendario, la facultad de legislar en diversas materias para la atención de la emergencia sanitaria producida por el COVID-19;

Que, a través del numeral 6) del artículo 2 de la precitada Ley, se ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de educación, a fin de aprobar medidas orientadas a garantizar la continuidad y calidad de la prestación de los servicios de educación en todos los niveles, en aspectos relacionados a educación semipresencial o no presencial, en el marco de la emergencia sanitaria causada por el COVID-19;

Que, el artículo 33 de la Ley N° 29944, Ley de Reforma Magisterial, dispone que el profesor accede a otros cargos, entre estos, al cargo directivo por el periodo de cuatro años en la condición de designado y al término de su periodo es evaluado en su desempeño, para determinar su continuidad en el cargo hasta por un periodo adicional, o su retorno al cargo docente, la emergencia sanitaria a nivel nacional y el estado de emergencia nacional declarados a consecuencia del COVID-19 impide que el directivo designado que cumple su periodo de gestión sea evaluado en el desempeño del cargo, por ello, es necesario dar continuidad a su designación hasta el momento que pueda ser evaluado, esta medida también garantiza que la institución educativa cuente con su máxima autoridad y representante legal, para garantizar la continuidad de la prestación del servicio educativo.;

De conformidad con lo establecido en el artículo 104 de la Constitución Política del Perú y en ejercicio de las facultades delegadas de conformidad con el numeral 6) del artículo 2 de la Ley N° 31011;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,  
Con cargo a dar cuenta al Congreso de la República;  
Ha dado el Decreto Legislativo siguiente:

**DECRETO LEGISLATIVO QUE INCORPORA UNA  
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA, TRANSITORIA  
Y FINAL A LA LEY N° 29944, LEY DE REFORMA  
MAGISTERIAL****Artículo 1.- Objeto**

El presente Decreto Legislativo tiene por objeto incorporar una disposición complementaria, transitoria y final a la Ley N° 29944, Ley de Reforma Magisterial, a fin de establecer la continuidad en el cargo directivo del profesor designado, en tanto se realice la evaluación de su desempeño en dicho cargo, aun cuando haya culminado su periodo de designación.

**Artículo 2.- Incorporación de una disposición  
complementaria, transitoria y final a la Ley N° 29944,  
Ley de Reforma Magisterial**

Incorpórase una disposición complementaria, transitoria y final a la Ley N° 29944, Ley de Reforma Magisterial, la misma que queda redactada en los siguientes términos:

**"Vigésima Tercera.- Evaluación del Desempeño  
en Cargos Directivos 2020, en Instancias de Gestión  
Educativa Descentralizada**

El profesor designado en un cargo directivo en una Instancia de Gestión Educativa Descentralizada, que hasta el término de su periodo de designación no haya sido evaluado en su desempeño en el cargo, debido a la vigencia de la declaratoria de la Emergencia Sanitaria a nivel nacional y del Estado de Emergencia a consecuencia del brote del COVID-19, de manera excepcional y por única vez, continua ejerciendo el cargo directivo, debiendo reiniciarse su evaluación de desempeño en el cargo una vez iniciada la prestación presencial del servicio educativo en las instituciones educativas públicas. La aprobación de la citada evaluación dispone la ratificación por un periodo