

Decreto legislativo 1492

MITOS Y VERDADES



PRESENTACIÓN

Desde la publicación del Decreto Legislativo 1492 bajo el paraguas de la emergencia sanitaria, muchos han sido los difusos argumentos esgrimidos para legitimarlo.

*La regulación planteada carece de un requisito básico para darle legitimidad a una medida de emergencia: **conexión con la realidad** (que se regule temporalmente sobre un problema generado por la pandemia).*

*La pandemia constituye **solo un disfraz de pretensiones normativas antiguas** que han fallado en múltiples oportunidades, pues **han sido estructuradas sobre un mercado sesgo ideológico** (que beneficia a un pequeño sector de poder empresarial), y colisiona con principios rectores en los que se sustentan el modelo económico suscrito por nuestra Constitución Política del Perú, base del Estado de Derecho.*

*Por ello, presentamos a continuación un resumen de **MITOS Y VERDADES**, dirigido a asesores especializados, técnicos del sector e interesados en mantener un buen clima de inversión para el progreso del Perú.*

Quedamos atentos a las consultas técnicas del caso.

Lima, 2020



Decreto legislativo 1492

MITOS Y VERDADES



MITO	VERDAD
<p>El D. Leg. 1492 fue expedido con el fin de contribuir a frenar el avance de la pandemia por covid-19 y en este marco, garantizar la continuidad de la cadena logística.</p>	<p>Su aplicación excede las facultades sobre la materia específica que el Congreso dio al Ejecutivo para enfrentar el avance de la pandemia.</p> <p>Hay funcionarios que quieren forzar la aplicación del decreto hacia la regulación específica de los agentes de la cadena logística, e interpretan que, como ella se relaciona con el comercio exterior, también es válido que el Estado intervenga en los negocios del comercio exterior.</p> <p>Por eso, los constitucionalistas más reputados argumentan que “el 1492 excede la ley autoritativa”.</p>
<p>El D. Leg. 1492 es útil para que las pymes, usuarias de las navieras, logren ahorros en las excesivas tarifas que se les cobra.</p>	<p>Este argumento tiene una gran falla de origen. Es su dosis de fantasía: no existe la gran masa de pymes, usuarias directas de las navieras, a la que se refieren.</p> <p>La realidad es que más del 90% el de los clientes de las navieras son grandes y medianas empresas y solo un 6% aproximadamente, son pyme.</p> <p>El grueso de pymes usuarias son clientes de los agentes de carga internacional marítima -otros agentes de la cadena no agremiados en ASPPOR, ASMARPE ni APAM- que brindan un servicio más adecuado a las necesidades de carga menuda. Por ello son los arreglos contractuales celebrados entre las pymes y los agentes de carga internacional, en donde se definen los servicios que se van a prestar y los precios que serán cobrados.</p> <p>LAS NAVIERAS NO SON RESPONSABLES DE LOS SERVICIOS NI DE LAS TARIFAS QUE LAS AGENCIAS DE CARGA INTERNACIONAL COBRAN A SUS CLIENTES</p>
<p>Una de las maneras de ayudar a frenar la pandemia con el D. Leg. 1492 es promoviendo la digitalización de los procesos y documentos de la carga.</p>	<p>A la fecha, las empresas del sector ya han avanzado en la digitalización y todas las navieras tienen mecanismos digitales a disposición de los clientes.</p> <p>La decisión de emitir o no el original del Bill of Lading en papel, no es de la naviera. Es un requerimiento del embarcador, quien se pone de acuerdo con su comprador o consignatario, en la forma de transferir la titularidad de la carga.</p> <p>La naviera es sólo un agente responsable de transportar, custodiar y hacer la correcta entrega de la carga.</p> <p>El Bill of Lading es un Título Valor, igual que un cheque. ¿Acaso el gobierno ha prohibido la presentación física del cheque en original a cambio de dinero? ¿Acaso no es el mismo riesgo para la persona, acercarse a la ventanilla de un banco versus la ventanilla de una naviera?</p> <p>Sin embargo, las navieras en el Perú han puesto a disposición de sus clientes, mecanismos digitales para evitar los actos presenciales inclusive cuando el cliente quiere o tiene que recibir o entregar un Bill of Lading original.</p>



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios



ASMARPE
ASOCIACION MARITIMA DEL PERU



Decreto legislativo 1492

MITOS Y VERDADES



El D. Leg. 1492 no viola la libertad contractual porque más bien busca reducir la asimetría en la información y que los usuarios negocien sus contratos en igualdad de condiciones.

Nuevamente, el sustento tiene poco de realidad, nada de base técnica y mucho de ideología, al querer crear un enfrentamiento entre un supuesto David contra un supuesto Goliat.

La información sobre servicios y tarifas es transparente, conocida y negociada diligentemente por los clientes de las navieras con anticipación. Ya que la mayoría son grandes y medianas, la competencia entre las navieras por las cargas de estos clientes es fuerte y las negociaciones suelen abarcar no sólo el flete marítimo sino también las tarifas locales, días libres de sobrestadía, entre otros, a cambio de un volumen considerable de carga.

No hay aquí ninguna relación novelesca entre un grande abusivo y los indefensos pequeños. Ya quisiéramos que en el país todas las pymes sean cada vez más grandes, trabajando en un entorno de **paz, estabilidad jurídica y predictibilidad económica.**



ASPPOR
Asociación Peruana de Operadores Portuarios



ASMARPE
ASOCIACION MARITIMA DEL PERU

