

Mediante Informe Técnico Electrónico N° 00003-2014-3D1500 de la División de Regímenes Suspensivos de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, se formula una consulta referida a la aceptación en una DAM de DEPOSITO por mercancía que llega al puerto al amparo del documento NON – NEGOTIABLE WAYBILL como documento de transporte, conforme a lo dispuesto en el literal a), del numeral 10) del literal B) del rubro VII del Procedimiento General de Depósito Aduanero – INTA-PG.03-A.

Sobre el particular, se aprecia que el citado Procedimiento General de Depósito Aduanero, INTA-PG.03-A, establece en el numeral 10 del literal B, Rubro VII Descripción, que como documento sustentatorio de la declaración aduanera debe presentarse fotocopia autenticada del **documento de transporte**.

La mencionada disposición guarda concordancia con lo establecido por el Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 010-2009-EF, que consigna en el artículo 60° los documentos que se utilizan en los regímenes aduaneros, señalando en casi todos los casos al **documento de transporte**; es decir que para tramitar cualquiera de los regímenes aduaneros establecidos en el artículo 59° del mismo cuerpo legal debe presentarse el documento de transporte, el cual, conforme al artículo 24° de la Ley General de Aduanas, podrá ser endosado a favor del agente de aduana para constituir el mandato para el despacho de las mercancías transportadas a su amparo.

Como se puede observar la Ley General de Aduanas y su Reglamento hacen alusión en general al documento de transporte y no a una denominación específica de determinado tipo de documento de transporte.

Cabe anotar al respecto, que dentro del sistema jurídico nacional, el conocimiento de embarque y la carta de porte se encuentran contemplados en la Ley N°27287 – Ley de Títulos Valores, como documentos representativos de las mercancías que son objeto de un contrato de transporte, estrictamente con la finalidad de regular únicamente los **aspectos referidos a su naturaleza como título valor**. Es decir, dichas regulaciones no guardan relación con el contrato de transporte de las mercancías.

Ahora bien, en el caso propuesto como consulta se trata de un documento denominado NON – NEGOTIABLE WAYBILL respecto del cual se requiere determinar si constituye el documento de transporte de la mercancía, para los efectos del trámite del régimen de depósito aduanero.

En principio, debe considerarse que la llegada de mercancías extranjeras a un puerto se produce como resultado del acuerdo realizado entre un sujeto denominado cargador, con otro identificado como transportista, para su traslado y entrega en el puerto convenido al receptor de las mercancías, a cambio del pago de un flete, configurándose así el denominado contrato de transporte marítimo de mercancías.

Cabe destacar, que el transporte marítimo se encuentra regulado internacionalmente, y en particular los documentos que acreditan su contratación, principalmente por las Reglas de la Haya fijadas en el Convenio de Bruselas del año 1924 - "Convenio Internacional para la aplicación de ciertas normas en materia de conocimientos de embarque", suscrito por el Perú; las Reglas de la Haya-Visby que modificó la anterior; el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías por mar de 1978 denominado Reglas de Hamburgo; y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008, denominado Reglas de Rotterdam.

En las disposiciones contenidas en los Convenios citados, se menciona como instrumento común para la acreditación del contrato de transporte marítimo al Bill of Lading o Conocimiento de Embarque, sin que de ello se desprenda que es la única modalidad de acreditar dicha contratación. En efecto, se conocen en el comercio internacional no solo diversos tipos de Bill of Lading, según los términos de contratación, sino incluso otros instrumentos como las Cartas de Porte Marítimo o guías marítimas.

En el caso del NON – NEGOTIABLE WAYBILL en consulta, debe determinarse si dicho documento acredita el contrato de transporte marítimo, lo cual en principio se aprecia de la evaluación de las funciones que cumple, así como los términos y condiciones que se desprenden de su propio contenido y si el mismo ha sido consignado por el transportista como documento de transporte en el manifiesto correspondiente.

Así, se aprecia de su propia denominación que éste es considerado como un tipo o clase de Bill of Lading (incluso numerado como B/L no negociable), apreciándose del texto del anverso del documento alcanzado como modelo, que en él se consignan los datos correspondientes al transportista como emisor del documento, del cargador, del consignatario, buque, los puertos de carga y de descarga, el flete, entre otros; así como algunas cláusulas de contratación típicas de un contrato de transporte marítimo, como las referidas a la condición de la mercancía al recibirlas para su embarque, limitaciones de responsabilidad del transportista, condiciones de entrega de la mercancía, identificando expresamente el documento como un contrato de transporte, precisando algunos términos y condiciones aplicables, la ley y jurisdicción a la que se somete el contrato, etc. Debe señalarse que es usual en este tipo de documentos que en el dorso figuren en extenso las demás cláusulas generales de contratación, sin embargo no se ha adjuntado copia de esta parte del documento que se remite como ejemplo en la consulta formulada.

En consecuencia, por su contenido se aprecia que el NON NEGOTIABLE WAYBILL constituye un documento de transporte que se caracteriza por ser no negociable y que permite con exclusividad al consignatario acceder a la mercancía en destino con la simple presentación de una prueba que acredite su identificación, lo cual significa que el documento no representa las mercancías ni constituye título de crédito toda vez que no puede ser transferible ni negociable.

En tal sentido, de verificarse en los casos en concreto que el mencionado documento ha sido consignado por el transportista en el manifiesto de carga correspondiente como el documento al amparo del cual se realizó el transporte de la mercancía, consideramos que el despacho de la misma puede realizarse al amparo de ese documento como documento de transporte.

Atentamente.