

**INFORME N.º 101 -2011-SUNAT/2B4000**

**I.- MATERIA**

La Intendencia de Aduana Marítima mediante Informe Técnico Electrónico 002-2011-3D0100-División de Asesoría Legal, solicita nuestra posición legal respecto a las siguientes interrogantes:

1. ¿La mercancía nacional o nacionalizada que es embarcada en un puerto nacional con destino a otro puerto nacional pierde tal condición si la nave que la transporta comprende dentro de su itinerario salir del territorio aduanero y arribar a un puerto extranjero?.
2. ¿El traslado de mercancías descrito en la pregunta anterior califica como un cabotaje?
3. ¿La mercancía en referencia debe ser considerada en el Manifiesto de carga de salida de la nave que la transporta? y ¿cuando dicha nave arribe al puerto nacional de destino (luego de su tránsito fuera del territorio aduanero) debe ser considerada en el manifiesto de carga de llegada?.

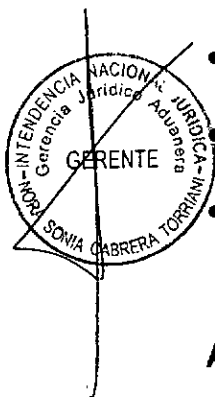
**BASE LEGAL:**

- Decreto Legislativo N° 1053 que aprueba la Ley General de Aduanas, en adelante la Ley.
- Decreto Supremo N° 010-2009-EF, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Aduanas, en adelante el Reglamento..
- Ley N° 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475.
- Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.
- Decisión 671 de la Comunidad Andina Sobre Armonización de Regímenes Aduaneros.
- El Procedimiento General de Manifiestos: INTA-PG.09 (versión 5), aprobado por Resolución de Superintendencia N.º 2010/SUNAT-A, en adelante Procedimiento INTA.PG.09.

**ANALISIS:**

A efectos de atender lo requerido por la Aduana de despacho se procede a responder las siguientes interrogantes:

1. ¿La mercancía nacional o nacionalizada que es embarcada en un puerto nacional con destino a otro puerto nacional pierde tal condición si la nave que la transporta comprende dentro de su itinerario salir del territorio aduanero y arribar a un puerto extranjero?.



Al respecto debemos indicar que, de conformidad con el artículo 2° de la Ley General de Aduanas, la mercancía nacional es *"la producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas"* características que reúne la mercancía materia de consulta, no perdiendo su naturaleza y convirtiéndose en mercancía extranjera por el sólo hecho del cruce de la frontera aduanera, por cuanto ese mismo artículo señala que la mercancía nacional, es decir *"producida o manufacturada en el país"*, para perder tal condición y ser calificada como mercancía extranjera debe haber sido *"nacionalizada en el extranjero"*, supuesto que no se cumple en el presente caso donde sólo viaja como carga en tránsito, lo mismo que aplica también al caso de mercancía nacionalizada en razón a que desde el momento de su nacionalización pierde su condición de mercancía extranjera convirtiéndose en nacional, situación que no varía por su sola salida al exterior en tránsito para su posterior retorno a territorio peruano.

Por lo expuesto, la mercancía nacional embarcada en el territorio aduanero, que sólo por razones del itinerario del medio de transporte, que incluye un puerto fuera del territorio aduanero, sale temporalmente del país para posteriormente retornar y ser descargada en el puerto peruano de destino, no deja de tener la condición de mercancía nacional, salvo que haya sido nacionalizada en el extranjero.

Sobre el particular cabe relevar, que si bien la operación descrita en el párrafo precedente constituye una modalidad de tráfico internacional de mercancías, la salida de las mercancías hacia el puerto exterior debe realizarse al amparo de alguno de los regímenes aduaneros previstos en la Ley General de Aduanas, de conformidad con lo señalado en el artículo 47° de dicho cuerpo legal, siendo el régimen de exportación temporal el que mayor similitud guarda con la operación de salida temporal antes descrita y que en base a lo dispuesto por el Memorándum Circular Electrónico N.° 0116-2010-3A1300 de fecha 01.12.2010, es el que se viene aplicando para las mercancías que se trasladan desde el puerto del Callao hasta el puerto de Iquitos atravesando otros territorios aduaneros (vía Canal de Panamá/Río Amazonas), debiendo tenerse en consideración que no presentar a despacho una mercancía que se extrae del territorio nacional constituye delito de contrabando, conforme el artículo 1° de la Ley de Delitos Aduaneros.

## **2. ¿El traslado de mercancías descrito en la pregunta anterior califica como un cabotaje?**

Sobre el particular, debemos señalar que el "cabotaje" no constituye un régimen aduanero contemplado por la legislación aduanera vigente, y ni la Ley General de Aduanas ni su Reglamento contienen una definición del mismo, por lo que resulta necesario recurrir a una interpretación sistemática de la normatividad nacional vigente.

Al respecto la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, lo define como *"servicio de transporte acuático en tráfico"*



*nacional*” (artículo 8.2 modificado por el artículo 1° de la Ley 29475), concepto que es desarrollado por su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N.° 014-2011-MTC, fijando los alcances de dicha definición al señalar en su artículo 45° que se entiende por cabotaje **“el que se realiza entre puertos peruanos y está reservado exclusivamente a favor de los buques mercantes de bandera peruana, de propiedad o bajo las modalidades de arrendamiento financiero o arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria y operados por un Naviero Nacional”** ampliando el concepto inclusive al **“transporte comercial realizado desde una nave proveniente de un puerto nacional a otra nave, incluyendo artefactos navales remolcados, y el efectuado desde o hacia amarraderos a boya o plataformas de exploración o explotación de hidrocarburos”** y que, de conformidad con el artículo 53° del mismo cuerpo legal, resulta aplicable **“al transporte marítimo, fluvial y lacustre”**. De lo que puede inferirse que las normas que regulan el transporte marítimo admiten como cabotaje inclusive operaciones a otra nave u otros objetos flotantes, pero siempre que estén ubicados dentro del territorio aduanero.

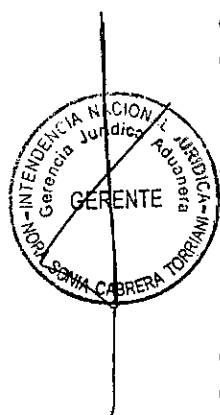
En concordancia con las normas precitadas, la Decisión N.° 671 de la Comunidad Andina referida a la armonización de los Regímenes Aduaneros, define en su Artículo 48° al Transporte de mercancías por cabotaje como **“el régimen aduanero aplicable a las mercancías comunitarias en libre circulación y a las mercancías importadas que no hayan sido declaradas, bajo la condición que sean transportadas en un buque distinto al buque en que fueron importadas en el territorio aduanero de un País Miembro, siendo cargadas a bordo de un buque en un lugar del territorio aduanero de ese país y transportadas a otro lugar dentro del mismo territorio aduanero donde serán descargadas”**. Esta definición puede ser recogida válidamente por nuestra legislación<sup>1</sup>, teniendo en cuenta que la precitada Decisión se encuentra vigente desde el 01.06.2009 y está incorporada en nuestro ordenamiento jurídico nacional. Adicionalmente, debemos mencionar que el numeral 2 del artículo 1° de la mencionada Decisión establece que la misma se aplicará en todos los países que conforman la Comunidad Andina en la medida que entre otros supuestos, no exista norma nacional que se oponga a estas definiciones.

Como puede apreciarse en las normas precitadas, el cabotaje tiene como elemento común su desarrollo dentro de un solo territorio aduanero. Al respecto, debemos señalar que esta Gerencia, mediante Memorandos 350-2008-SUNAT/2B4000 y 246-2009-SUNAT-2B4000<sup>2</sup>, emitió pronunciamiento sobre el transporte acuático nacional (cabotaje), ajustándose a las definiciones de la doctrina en el sentido que presupone la navegación costera de puerto a puerto, conforme la definición brindada por el autor *Guillermo Cabanellas*<sup>3</sup>; que es

<sup>1</sup> La Segunda Disposición Transitoria de la Decisión N.° 671 también dispuso que los países miembros de la Comunidad Andina deben adecuar su legislación nacional a las disposiciones contenidas en la citada Decisión.

<sup>2</sup> Publicado en la página web [www.sunat.gob.pe](http://www.sunat.gob.pe)

<sup>3</sup> CABANELLAS, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. 21ª Edición. Tomo II. Pág. 9.



desarrollada en el Diccionario de Comercio Exterior<sup>4</sup> al mencionar que cabotaje "es el comercio que se practica por vía acuática **entre puertos pertenecientes a un mismo Estado**". En virtud de lo señalado, en concordancia con las normas precitadas, el cabotaje presupone para su existencia de tres requisitos:

1. Operación de transporte de mercancías.
2. Utilización de la vía acuática (marítima, fluvial o lacustre).
3. Travesía dentro del territorio nacional.

Siendo que en el caso materia de consulta la mercancía se somete a una operación de transporte marítimo cumple con los dos primeros requisitos, sin embargo respecto al tercer requisito en tanto su itinerario comprende la salida del territorio aduanero (aunque sin descarga en tierra) no cumpliría con el mismo y en consecuencia, como señala el jurista argentino *Basaldúa* no nos encontraríamos ante un supuesto de cabotaje, sino que "el desplazamiento de la mercadería a través de las fronteras aduaneras, da lugar a los fenómenos de importación y exportación, hechos que responden al denominado tráfico internacional de mercancías"<sup>5</sup>.

Por lo expuesto, el transporte marítimo de mercancías que incluye en su itinerario un puerto fuera del territorio aduanero, constituye una modalidad de tráfico internacional de mercancías que como ya se señaló en la parte final del numeral 1) de presente informe, debe someterse a alguno de los regímenes aduaneros previstos en la Ley General de Aduanas, siendo el de mayor similitud es de exportación temporal que es el que se viene aplicando para el caso de mercancías que se trasladan desde el puerto del Callao hasta el puerto de Iquitos atravesando otros territorios aduaneros (vía Canal de Panamá/Río Amazonas)<sup>6</sup>, caso contrario se encontraría incurso en el delito de contrabando previsto por la Ley de Delitos Aduaneros.

3. **¿La mercancía en referencia debe ser considerada en el Manifiesto de carga de salida de la nave que la transporta? y ¿cuando dicha nave arribe al puerto nacional de destino (luego de su tránsito fuera del territorio aduanero) debe ser considerada en el manifiesto de carga de llegada?**

Sobre esta interrogante debemos indicar que de conformidad con el artículo 103° y 126° de la Ley, el transportista o su representante en el país deben transmitir por medios electrónicos, antes de la llegada del medio de transporte (en el caso de la carga que será trasladada fuera del territorio aduanero) o después de su salida (en el caso de la carga procedente del exterior), la información del manifiesto de carga y demás documentos en la forma y plazo establecidos en el

<sup>4</sup> Diccionario de Comercio Exterior. Edilcex. Edición 2000. Pág. 91

<sup>5</sup> BASALDUA, Ricardo Xavier. Derecho Aduanero Parte General Sujetos. Buenos Aires: Abeledo Perrot, p. 56

<sup>6</sup> Memorándum Circular Electrónico N° 116.2-2010-3 A1300.

Reglamento, por lo cual en el caso bajo análisis deben cumplirse con ambas obligaciones

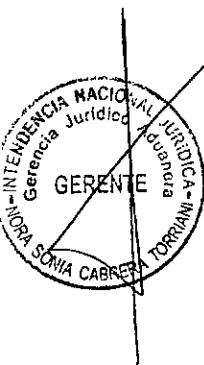
Respecto al Manifiesto de carga de salida, conforme lo señalado en el artículo 179° del Reglamento de la Ley General de Aduanas y el Procedimiento General INTA-PG.09, Manifiestos, se aprecia que el transportista o su representante se encuentra obligado a transmitir electrónicamente a la Administración Aduanera, la información relativa al Manifiesto de carga y *“los documentos de transporte que corresponden a la carga manifestada para el lugar de salida del país (...)”*. En efecto, cuando se datan los documentos de transporte, se consigna en el SIGAD los puertos de destino de las mercancías que salen del país, que en este caso sería el puerto de Guayaquil, que sería el lugar de salida del país, concepto que no necesariamente implica el lugar de destino.

Respecto al Manifiesto de ingreso, a presentar en Matarani, conforme el artículo 143° del Reglamento: *“el transportista o su representante en el país deberá transmitir electrónicamente a la administración aduanera el Manifiesto de carga, que contenga el detalle de la carga para el lugar de ingreso”* (en la cual estaría incluida aquella que salió del Callao e hizo escala en Guayaquil) y *“los documentos de transporte que corresponden a la carga para el lugar de ingreso”*, lo cual se encuentra en concordancia con lo señalado en el Procedimiento INTA.PG.09 rubro VII acápite A numeral 1.

Al respecto en casos similares el SIGAD ha admitido la incorporación de esta información al módulo de Manifiestos, tanto de ingreso como de salida<sup>7</sup>.

#### CONCLUSION:

1. La mercancía nacional o nacionalizada que es embarcada en un puerto nacional con destino a otro puerto nacional no pierde tal condición por el hecho que en su itinerario el medio de transporte cruce la frontera aduanera y haga escala fuera del territorio aduanero, sin ser sometido a ninguna destinación.
2. La operación por la cual la mercancía nacional o nacionalizada es transportada fuera del territorio aduanero y cruza la frontera aduanera sin someterse a ninguna destinación aduanera en el territorio aduanero de otro estado no califica como una operación de cabotaje y debe realizarse acogiéndose a un Régimen aduanero.



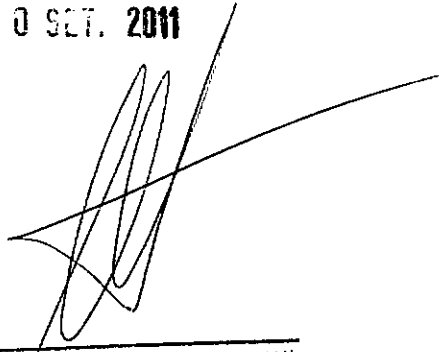
<sup>7</sup> De conformidad con el Memorandum Circular 00116.2-2010-3A 1300 de la División de Procesos Aduaneros de Despacho de la INTA: para ello el declarante debe consignar en la DUA de exportación temporal y en el manifiesto de carga de salida como puerto de destino: “aguas internacionales” con código ZZD, y en País: “1D”:

Para el retorno de la mercancía en el manifiesto de carga de ingreso y en la DUA de reimportación que concluye el régimen de exportación temporal para reimportación en el mismo estado, debe declararse como puerto de embarque: “aguas internacionales” con código ZZD, y en País: “1D”.

3. La mercancía nacional o nacionalizada que cruza la frontera aduanera para retornar, sin ser sometida a un destino aduanero en otro territorio aduanero, como parte del itinerario de una nave, debe ser considerada en el manifiesto de carga de la nave que la transporta tanto a su salida como a su llegada

Callao,

30 SET. 2011



NORA SONIA CABRERA TORRIANI  
Gerente Jurídico Aduanero  
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

FNM/FCJ