

INFORME N° 14 -2014-SUNAT/5D1000**I. MATERIA:**

Alcances en materia aduanera de la Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, Ley N° 28583.

II. BASE LEGAL:

- Decreto Legislativo N° 1053 que aprueba la Ley General de Aduanas, en adelante LGA.
- Decreto Supremo N° 010-2009-EF, Reglamento de la Ley General de Aduanas, en adelante RLGA.
- Decreto Legislativo N° 683 que declara de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o Cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre.
- Ley N° 27943 –Ley del Sistema Portuario Nacional
- Ley N° 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N° 29475, en adelante Ley N 28583.
- Decreto Supremo N° 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, en adelante Reglamento de la Ley 28583.
- Resolución Ministerial N° 525-2005-EF-15 que aprueba la relación de mercancías que pueden ingresar al país al amparo de lo establecido por el Numeral 8.2 del Artículo 8 de la Ley N° 28583.
- Decisión N° 671 de la Comunidad Andina sobre Armonización de los Regímenes Aduaneros, en adelante Decisión 671.

III. ANÁLISIS:

En relación al tema en consulta, debemos empezar por señalar que el régimen aduanero de Importación Temporal al que hace referencia la Ley N° 28583, recogía en ese momento la denominación que la Ley General de Aduanas vigente a esa fecha otorgaba a ese tipo de destinación aduanera, la misma que bajo la vigencia de la actual LGA ha pasado a regularse bajo el nombre de Admisión Temporal para la Reexportación en el Mismo Estado; en consecuencia, de conformidad con lo dispuesto por la cuarta disposición complementaria final de la LGA, a partir de la vigencia de esa Ley, las menciones efectuadas por la Ley N° 28583 al régimen de importación temporal, deberá ser correlacionado a su nueva denominación¹.

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 53° de la LGA, el régimen aduanero de Admisión Temporal para la Reexportación en el Mismo Estado, es el *“Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, siempre que sean identificables y estén destinadas a cumplir un fin determinado en un lugar específico para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, con excepción de la depreciación normal originada por el uso que se haya hecho de las mismas”*.

Sobre el particular, el artículo 57° del mismo cuerpo legal señala para autorizar el mencionado régimen, se deberá constituir garantía por una suma equivalente a los derechos

¹ De conformidad con lo dispuesto por la cuarta disposición complementaria final de la LGA, las denominaciones de los regímenes y operación aduanera contenidas en las normas aduaneras, tributarias y conexas aprobadas con anterioridad a la presente ley deberán ser correlacionadas con las nuevas denominaciones contenidas en ésta, correspondiendo a la denominación de Importación Temporal para reexportación en el mismo estado, actualmente la denominación de Admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, más el interés compensatorio correspondiente.

En ese contexto, tenemos que si bien el mencionado régimen regulado por la LGA no genera el pago efectivo de derechos, si exige que se presente una garantía que cubra el monto de los mismos, dándose la nacionalización automática de la mercancía en caso que no se produzca su conclusión dentro del plazo otorgado para ese fin, de conformidad con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 59° de la LGA.

Por su parte, para el caso específico del ingreso al país de naves para prestar servicios de transporte acuático, resulta aplicable lo dispuesto en la Ley N° 28583, que en el numeral 8.2 de su artículo 8° establece lo siguiente:

"Artículo 8°.- Régimen de Importación de naves y tributario:

...

8.2 Los navieros nacionales o empresas navieras nacionales que presten servicios de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) y/o en tráfico internacional y las empresas financieras nacionales para darlas en arrendamiento financiero o leasing a las anteriores con opción de compra obligatoria, podrán ingresar al país naves destinadas a sus fines, así como sus partes integrantes y accesorias, incluidos motores, equipos de navegación y repuestos en general, los mismos que serán detallados mediante resolución ministerial expedida por el Ministro de Economía y Finanzas, con suspensión del pago de todo tributo, bajo el Régimen de Importación Temporal y hasta por el período de cinco (5) años. El acogimiento a este régimen no requerirá el otorgamiento de garantía ni será de aplicación el interés compensatorio a que se refiere el literal a) del artículo 64 del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas".

Como se puede observar, el régimen de importación temporal establecido por la mencionada ley especial, tiene algunas notas distintivas respecto al régimen general regulado por la de la LGA, no sólo por resultar aplicable sólo a determinados beneficiarios y por tener su propia lista de bienes susceptibles de acogimiento², sino también porque establece un plazo de internamiento de hasta cinco (05) años, exceptuando además a los beneficiarios de la presentación de la garantía exigida por la LGA y de la aplicación del interés compensatorio a que se refiere el literal a) del artículo 64 del Decreto Legislativo N° 809, actual artículo 59° de la LGA³.

Otra peculiaridad de este Régimen es que, de acuerdo a lo dispuesto en el segundo y tercer párrafo del mencionado numeral 8.2 del artículo 8° de la Ley 28583, "será obligatoria la inscripción del buque o nave en el Registro de Buques de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos" y que "Cuando se efectúe la nacionalización de dichos bienes, para efecto de la determinación de la base imponible de los Derechos Arancelarios y el Impuesto General a las Ventas, se tomará en cuenta el Valor en Aduanas consignado en la Declaración Única de Aduanas - Importación Temporal, deducida la depreciación. Para este efecto, la depreciación será del veinte por ciento (20%) anual sobre el Valor en Aduanas, consignado en dicha declaración".

En ese orden de ideas, antes de analizar las interrogantes planteadas, debemos partir de la premisa que la Importación Temporal materia de consulta se rige de manera específica por la Ley 28583 y sus disposiciones complementarias que regulan los beneficios aduaneros

² De conformidad con la Primera Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 167-2010-EF, las mercancías que podrán ingresar bajo el Régimen de Importación Temporal previsto en la presente Ley, serán las detalladas en el Anexo de la Resolución Ministerial N° 525-2005-EF/15, en tanto dicha lista no sea modificada por una resolución ministerial posterior.

³ De conformidad con la Disposición Complementaria Final Octava de la LGA "Las referencias a la Ley General de Aduanas o a algún artículo de ella contenidas en cualquier norma aprobada con anterioridad a la vigencia del presente Decreto Legislativo, deben entenderse que corresponden a la presente Ley o a su artículo que regule el mismo tema en lo que resulte aplicable (en este caso el artículo 59 inciso b)

establecidos a favor del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional⁴ y de manera general en lo no previsto por la mencionada Ley, por lo dispuesto en la LGA y demás disposiciones aduaneras que regulan el Régimen de Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado, lo cual se encuentra en concordancia con el artículo 54° de la LGA según el cual cuando este Régimen Aduanero se realiza al amparo de normas especiales se rige por estas y en lo que no se oponga a ellas por lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo y su Reglamento.

Dentro de dicho marco pasamos a analizar las consultas planteadas:

1. **Puede una empresa naviera utilizar alguna o todas sus naves ingresadas al país al amparo del Régimen de Importación Temporal previsto en el artículo 8° de la Ley 28583, para prestar el servicio de transporte y almacenamiento de carga, considerando que este servicio sería prestado dentro del puerto del Callao, sin que ello implique perder los beneficios del referido Régimen?**

Respecto a este extremo de la consulta, debemos indicar que la Ley N° 28583 establece en su artículo 8°, que el beneficio de Importación Temporal es para las naves que sean importadas por empresas navieras "que presten servicios de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) y/o en tráfico internacional", por lo que la utilización de alguna de las naves ingresadas bajo este Régimen, en labores conexas que se desarrollen dentro de un solo puerto, no resultaría contraria a la norma y por ende, no acarrearía la pérdida del beneficio, en la medida que el desarrollo de esas actividades no signifique que la nave deje de realizar las labores de transporte acuático en tráfico nacional (cabotaje) e internacional de mercancías, cuya promoción es precisamente la finalidad y objetivo central de la Ley⁵.

2. **Si la carga transportada por una empresa naviera nacional fuera recogida de un depósito temporal y entregada a un buque temporalmente ubicado en el Callao pero con destino fuera del país: ¿califica la actividad de transporte de carga realizada por la empresa naviera nacional como una prestación de servicio de transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje o califica como una prestación de servicios de transporte acuático en tráfico internacional?**

En el supuesto bajo consulta nos encontramos frente a una operación de transporte de carga realizada por un buque (perteneciente a una naviera nacional), que realiza el trayecto entre el muelle del Callao y otra nave que se encuentra en bahía y que llevará la carga fuera del país.

Al respecto debemos indicar, que conforme el artículo 45° del Reglamento de la Ley 28583 "También se considera tráfico nacional o **cabotaje**, el **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". Por lo que el transporte de carga efectuado por la naviera nacional entre el puerto del Callao y un buque situado en la bahía calificaría para efectos aduaneros en la definición de cabotaje.

⁴ Ley 28583 artículo 4° define al Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional como "la persona natural de nacionalidad peruana o persona jurídica constituida en el Perú, con domicilio principal, sede real y efectiva en el país, que se dedique al servicio del transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje y/o tráfico internacional y sea propietario o arrendatario bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria, de por lo menos una nave mercante de bandera peruana y haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático" (artículo 4°).

⁵ No obstante, debe tenerse en cuenta que de no cumplir las mercancías acogidas al régimen de Admisión Temporal para Reexportación en el Mismo Estado, de manera individualizada con el fin consignado en la declaración jurada anexa a la declaración aduanera (art. 54° de la LGA y numeral. 5 del inc. c) del art. 60 de su reglamento), como por ejemplo realizar únicamente labores de almacenamiento cuando declaró como finalidad realizar actividades de cabotaje, podría configurarse la comisión de la infracción prevista en el numeral 7 inciso c) del artículo 192° de la LGA, aplicable a los dueños, consignantes o consignatarios que destinen a otro fin las mercancías objeto del régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado sin comunicarlo previamente a la autoridad aduanera.

En ese sentido, esta Gerencia había emitido pronunciamiento en el sentido que debía entenderse como cabotaje no sólo el transporte entre puertos nacionales, sino también otras actividades como el transporte acuático para abastecimiento de combustible en el puerto, incluyendo a dicha actividad dentro de los beneficios aduaneros de la Ley N° 28583⁶.

3. Si la carga proveniente del exterior del país, transportada por la empresa naviera nacional es recogida de un buque ubicado temporalmente en el Puerto del Callao para ser posteriormente entregada en un almacén ubicado en el mismo puerto y con destino dentro del país ¿califica la actividad de transporte de carga realizada por la empresa naviera nacional como una prestación de servicios de transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje o califica como una prestación de servicios de transporte acuático en tráfico internacional?

En el supuesto bajo consulta, nos encontramos ante una operación de transporte de mercancía extranjera que tiene como punto de partida una nave procedente del exterior que se encuentra en el Puerto del Callao y como destino el muelle del mismo puerto, correspondiendo determinar si dicha travesía corresponde a una operación de transporte internacional o a una operación de cabotaje, conforme la normatividad sobre la materia.

Al respecto debemos relevar, que el reglamento de la Ley N° 28583 señala que el transporte acuático o actividad naviera “comprende el transporte de pasajeros o mercancías por mar, ríos o lagos navegables de un punto geográfico a otro, a bordo de un buque” (artículo 3°) y se clasifica de acuerdo a su ámbito de aplicación en Regional, Nacional o Internacional (artículo 6°), siendo a estos dos últimos a los cuales hace referencia el beneficio materia de consulta.

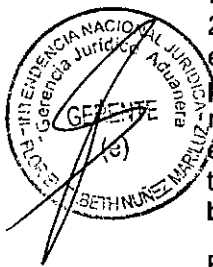
En cuando al transporte acuático internacional, ni la Ley 28583, ni su Reglamento contienen ninguna definición del mismo, por lo que a fin de determinar si la operación bajo consulta se encontraría comprendida en dicha figura, debemos recurrir a la LGA, la cual en su artículo 2° define al territorio aduanero como “Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera”, por lo que tratándose de una operación que se efectúa –en su totalidad- dentro del territorio nacional, que comprende el mar adyacente hasta las 200 millas, nos encontramos en sentido lato ante una operación de transporte acuático que, para efectos aduaneros, no califica como tráfico internacional.

Respecto al transporte acuático nacional o cabotaje, tenemos que el Reglamento de la Ley 28583 tiene una definición que comprende como tal, no sólo al transporte que se realiza entre puertos peruanos, sino también al **transporte comercial realizado desde una nave proveniente de un puerto nacional a otra nave**, incluyendo artefactos navales remolcados, así como el efectuado desde o hacia amarraderos a boya o plataformas de exploración o explotación de hidrocarburos, definición que guarda silencio respecto al traslado de carga proveniente de un buque procedente del exterior que se encuentra en bahía de un puerto nacional, hasta el depósito temporal ubicado en el mismo puerto.

En el caso de la LGA, ni ella ni su reglamento definen la figura de cabotaje.

Sin embargo, la Ley del Sistema Portuario Nacional en su Vigésimo Sexta Disposición Final y Transitoria, al definir al Cabotaje precisa que es una “Operación de transporte de **carga de origen nacional**, para destino nacional, que se realiza a través de puertos de la República...”, con lo cual excluye de dicho concepto a las operaciones que implican el transporte de carga de origen extranjero.

⁶ En ese sentido, esta Gerencia mediante Informe N° 033-2012-SUNAT/4B4000, publicado en la página web, recogiendo lo señalado por el mencionado Reglamento, dejó sin efecto la opinión emitida a través de los Memorándums N° 350-2008-SUNAT/2B4000 y 246-2009-SUNAT-2B4000.



No obstante lo señalado en el párrafo precedente debemos precisar que la Decisión 671 de la Comunidad Andina sobre Regímenes Aduaneros al regular el cabotaje señala lo siguiente:

“Artículo 48.- Transportes de mercancías por cabotaje

Es 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 fueran 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”.

De la definición comunitaria se puede apreciar, que si bien la regla es que el cabotaje es aplicable a mercancías nacionales o nacionalizadas, “en libre circulación”, excepcionalmente, las mercancías extranjeras también podrían ser objeto de cabotaje siempre que se trate de “**mercancías importadas que no hayan sido declaradas**”, **debiéndose tener en cuenta que conforme el artículo 2° de la decisión 671 la Importación es la simple** Introducción física de mercancías de procedencia extranjera al territorio aduanero comunitario” y no el Régimen de Importación para consumo, por lo que siendo que el supuesto bajo análisis está referido precisamente a mercancía extranjera a bordo de un buque que se encuentra en el mar territorial pero que aun no ha iniciado las faenas de descarga ni iniciado el trámite de despacho, el transbordo de dicha mercancía a otro buque (perteneciente a una naviera nacional) para su traslado al muelle del puerto calificaría como Cabotaje, siempre y cuando las mercancías ingresadas al territorio nacional (bahía del puerto del Callao) aun no cuenten con una declaración numerada.

En ese sentido, la norma supranacional para admitir dicha operación como cabotaje exige:

1. Que las mercancías sean transportadas en un buque distinto a aquél en que fueran importadas.
2. Que ese segundo buque recoja las mencionadas mercancías en un lugar ubicado dentro del territorio aduanero del país de importación y las transporte a otro lugar ubicado dentro del mismo territorio aduanero, donde serán descargadas.

En ese orden podemos apreciar que si bien la regla es que el cabotaje se aplica sobre mercancía nacional, en caso de mercancía extranjera también es posible el cabotaje siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 46° de la Decisión 671, la cual es de cumplimiento obligatorio para los países miembros de la CAN⁷, al encontrarse vigente desde el 01.06.2009 y estar incorporada en nuestro ordenamiento jurídico nacional⁸.

En tal sentido, siendo que el supuesto materia de la presente consulta cumple con esas dos condiciones, nos encontraríamos frente a un supuesto de cabotaje, conforme la normatividad comunitaria.

IV. CONCLUSIÓN:

De acuerdo con lo expuesto, debemos señalar, respecto a la Importación Temporal de mercancías conforme el artículo 8° de la Ley 28853 - Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional, lo siguiente:

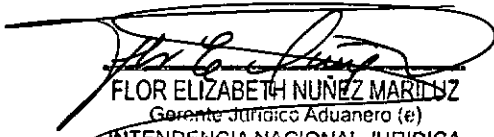
⁷ La Segunda Disposición Transitoria de la Decisión N° 671 dispuso que los países miembros de la Comunidad Andina deben adecuar su legislación nacional a las disposiciones contenidas en la citada Decisión.

⁸ La Decisión 671 señala en el numeral 2 del artículo 1° su obligatoria aplicación “En la totalidad del territorio aduanero comunitario, sin perjuicio de las disposiciones comunitarias especiales, las disposiciones nacionales vigentes de los Países Miembros de la Comunidad Andina que no resulten contrarias a lo establecido en la presente Decisión y las resultantes de acuerdos o tratados internacionales”.



1. El uso por parte de una Empresa Naviera de las mercancías importadas bajo dicho beneficio en actividades distintas al cabotaje o tráfico internacional, no resultaría contraria a la norma y por ende, no acarrearía la pérdida del beneficio, en la medida que el desarrollo de esas actividades no signifique que la nave deje de realizar las labores cuya promoción es precisamente la finalidad y objetivo central de la Ley
2. La operación de trasladar mercancía nacional desde un depósito temporal ubicado en el Puerto del Callao, a una nave ubicada en el mismo Puerto pero con destino al exterior, constituye una modalidad de cabotaje conforme lo dispuesto en el Reglamento de la Ley 28853 (transporte nacional)
3. La operación de trasladar mercancía extranjera desde una nave proveniente del exterior, ubicada temporalmente en el puerto del Callao, hacia un depósito temporal ubicado en el mismo territorio aduanero, constituirá una operación de cabotaje siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 48° de la Decisión 671 de la CAN, por las razones señaladas en el presente informe.

Callao, 21 MAYO 2014



FLOR ELIZABETH NUNEZ MARIN
Gerente Jurídico Aduanero (e)
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

FNM/FCJ

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”
“Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático”

OFICIO N° 08 -2014-SUNAT/5D1000

Callao, 21 MAYO 2014

Señor
PAUL CASANOVA CLAROS
Presidente Asociación de Armadores del Perú.
Av. Encalada N° 995- 5° Piso, Surco
Presente.-

Referencia : Expediente N° 000-TI0003-2012-651166-6

Asunto : Ley N° 28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional

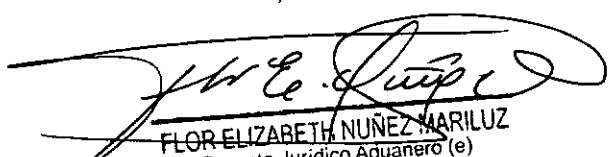
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual se formulan consultas en relación a los alcances en materia aduanera de la Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional - Ley N° 28583.

Sobre el particular se adjunta al presente el Informe N° 14 -2014-SUNAT/5D1000, emitido por la Gerencia Jurídico Aduanera, mediante el cual se emite opinión en relación al tema en consulta.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal.

Atentamente,



FLOR ELIZABETH NUÑEZ MARILUZ
Gerente Jurídico Aduanero (e)
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA