

I. MATERIA:

Se solicita la ampliación de los Informes N° 040-2011-SUNAT/2B4000 y N° 090-2013-SUNAT/4B4000, a fin de determinar el tratamiento legal de las naves de transporte internacional o naves pesqueras que ingresan remolcadas hacia nuestro país con fines de reparación.

En particular, se formulan tres interrogantes que serán absueltas en la parte de análisis del presente informe.

II. BASE LEGAL:

- Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas; en adelante LGA.
- Decreto Supremo N° 010-2009-EF, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Aduanas; en adelante RLGA.
- Decreto Ley N° 25977, Ley General de Pesca; en adelante Ley General de Pesca.
- Decreto Supremo N° 013-2011-MTC, que aprueba el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú; en adelante Reglamento de Recepción de Naves.
- Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas; en adelante D. Leg. N° 1147.
- Decreto Supremo N° 015-2004-DE, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional – Dirección General de Capitanías y Guardacostas; en adelante Reglamento del D. Leg. N° 1147.
- Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 500-2010/SUNAT/A, que aprueba el Procedimiento General “Manifiesto de Carga” INTA-PG.09 (versión 5); en adelante Procedimiento INTA-PG.09.

III. ANÁLISIS:

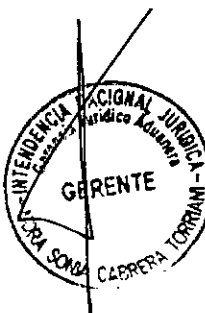
En principio, cabe indicar que de acuerdo a lo señalado en el numeral 116 del artículo II del Reglamento del D. Leg. N° 1147, el concepto “nave” alude a toda construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con gobierno y propulsión propia¹. Lo que nos lleva a colegir que si bien una nave puede ser remolcada por presentar un desperfecto, no deja de ser un medio de transporte destinado a navegar, resultando importante determinar en qué supuestos este medio de transporte de procedencia extranjera califica aduaneramente como mercancía.

Para dicho efecto, será relevante entonces evaluar de manera previa los elementos esenciales que rodean el ingreso de una nave al país, como son los siguientes²:

a) Información del Manifiesto de carga.-

¹ “Nave.- Construcción naval principal destinada a navegar, que cuenta con gobierno y propulsión propia. Se incluyen sus partes integrantes y accesorias, tales como arboladura, maquinaria, equipo e instrumentos que, sin formar parte de la estructura misma, se emplean en su servicio tanto en navegación en el medio acuático como en puerto”.

² Se estima importante señalar a modo de introducción que la Administración Aduanera debe observar un comportamiento coherente en todos sus actos, dando lugar a una situación estable que garantice al administrado la predictibilidad y seguridad jurídica en sus relaciones con el Estado, evitando una conducta contradictoria entre los actos administrativos que se hayan dictado con anterioridad, en relación a una determinada situación.



Al respecto, el artículo 2° de la LGA define al “manifiesto de carga” como aquel “documento que contiene información respecto del medio o unidad de transporte, número de bultos, peso e identificación de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel”.

Dicho documento es transmitido por el transportista en la forma y plazos establecidos en el RLGA y contiene el detalle de la carga para el lugar de ingreso, la carga en tránsito para otros destinos y la carga no desembarcada en el destino originalmente manifestado³, siendo que **si el medio de transporte arriba sin carga el transportista debe transmitir o registrar el manifiesto de carga indicando tal condición**, tal como lo prescribe el literal a) del artículo 143° del RLGA, concordante con el numeral 2 del literal A, Sección VII del Procedimiento INTA-PG.09.

En este orden de ideas, en el caso de una nave de procedencia extranjera que arriba a territorio peruano, la información de su manifiesto de carga será relevante para determinar si es que debe recibir el tratamiento de un vehículo transportador, al figurar como tal en el manifiesto de carga (donde incluso se puede consignar que arriba sin carga), o si por el contrario debe recibir el tratamiento de una mercancía al figurar como parte de la carga.

b) Libre plática.-

Sobre este punto, el numeral 17 del artículo 2° del Reglamento de Recepción de Naves define a la “libre plática” como el “acto administrativo por el cual la Dirección de Sanidad Marítima Internacional emite opinión favorable **para el ingreso de una nave a puerto**, luego de lo cual la Autoridad Portuaria competente autorizará el ingreso de la misma a cualquier puerto de la República, para iniciar sus actividades, incluyendo el acceso de personas a una nave, para el desembarque de pasajeros y tripulantes, para la ejecución de faenas de carga o descarga y demás operaciones, sin perjuicio de las competencias de las autoridades correspondientes”. (Énfasis añadido)

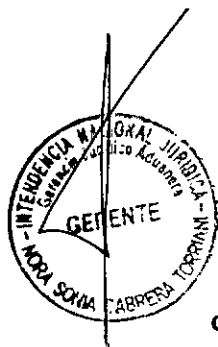
Tenemos entonces que la libre plática es un acto necesario para el ingreso de una nave a puerto, así como para el inicio de sus diversas actividades que comprenden entre otras, el desembarque de pasajeros y tripulantes, las faenas de carga o descarga, con lo cual se entiende que se le está dando a la referida nave, el tratamiento propio de un medio de transporte, ya que solo en calidad de vehículo transportador puede realizar dichas actividades.

c) Participación de otros sectores.-

También será relevante, para definir la calidad de vehículo transportador de una determinada nave, la actuación de las demás autoridades que están involucradas en el ingreso y permanencia de la misma, tal es el caso de DICAPI, que en su calidad de Autoridad Marítima Nacional⁴, se encarga de otorgar los **permisos de navegación** a naves y artefactos de bandera extranjera para operar en aguas jurisdiccionales, así como **autorizar el zarpe y arribo de naves pesqueras**, de acuerdo a lo prescrito en el artículo 1° y los numerales 4 y 14 del artículo 5° del D. Leg. N° 1147, así como el artículo 34° del Reglamento del D. Leg. N° 1147.

³ La Administración Aduanera podrá autorizar la presentación física del manifiesto de carga y/o los demás documentos en los casos, forma y plazos establecidos en el RLGA, en concordancia con lo señalado en el artículo 104° de la LGA y el artículo 145° de su Reglamento.

⁴ El artículo 1° del D. Leg. N° 1147 estipula que DICAPI tiene competencia sobre las naves, artefactos navales, instalaciones acuáticas, y embarcaciones en general, las operaciones que éstas realizan y los servicios que prestan o reciben.



Igualmente, si es que la nave ingresa al país como medio de transporte para realizar actividades pesqueras en el país, requerirá de la concesión, autorización, **permiso de pesca** o licencia correspondiente, que emite el Ministerio de la Producción (PRODUCE), en aplicación de lo dispuesto en el artículo 43° de la Ley General de Pesca⁵.

En ese sentido, si es que otros sectores como DICAPI y PRODUCE otorgan los diversos permisos o autorizaciones respectivas para que una determinada nave opere en el país⁶, es porque se está permitiendo el inicio de sus actividades como vehículo transportador.

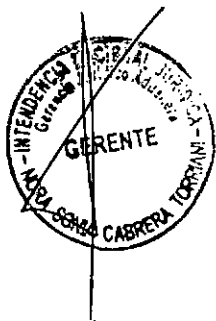
Debe precisarse que en el supuesto de una nave de procedencia extranjera que opera a nivel internacional e ingresa al país para fines de **reparación**, circunstancia que será evaluada de manera particular por la autoridad competente, podría determinar que no se le otorgue un "permiso de navegación", en tanto no va a operar en el mar peruano, no obstante la carencia de este permiso de navegación no determina de manera automática que el medio de transporte sea calificado como mercancía.

d) Tratamiento aduanero.-

Sobre el particular, el artículo 2° de la LGA define a la destinación aduanera como la manifestación de voluntad del declarante⁷ expresada mediante la declaración aduanera de mercancías, documento con el cual se indica el régimen aduanero al que debe ser sometida la mercancía y se suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación.

A su vez, el artículo 47° de la acotada ley precisa que **"Las mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero por las aduanas de la República deben ser sometidas a los regímenes aduaneros señalados en esta sección. Las mercancías sujetas a tratados o convenios suscritos por el Perú se rigen por lo dispuesto en ellos"**. (Énfasis añadido)

De lo expuesto, queda claro que las mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero deben someterse a un determinado régimen aduanero, en base a la manifestación de voluntad del declarante que se sustenta en la declaración aduanera de mercancías como documento base. De esta forma, si un medio de transporte fue sometido a un determinado régimen aduanero, es porque el mismo ha sido calificado como mercancía.



⁵ El artículo 43° de la Ley General de Pesca señala que para el desarrollo de las actividades pesqueras, las personas naturales y jurídicas requerirán de lo siguiente:

a) Concesión:

1. Para la administración y usufructo de la infraestructura pesquera del Estado, conforme a Ley; y,
2. Para la acuicultura que se realice en terrenos públicos, fondos o aguas marinas o continentales.

b) Autorización:

1. Para el desarrollo de la acuicultura en predios de propiedad privada;
2. Para realizar actividades de investigación;
3. Para el incremento de flota; y,
4. Para la instalación de establecimientos industriales pesqueros.

c) Permiso de Pesca:

1. Para la operación de embarcaciones pesqueras de bandera nacional; y,
2. Para la operación de embarcaciones pesqueras de bandera extranjera.

d) Licencia:

Para la operación de plantas de procesamiento de productos pesqueros.

⁶ El artículo 121° del Decreto Supremo N° 012-2001-PE, que aprueba el Reglamento de la Ley General de Pesca, dispone que el permiso de pesca que se otorga a embarcaciones pesqueras de bandera extranjera contiene entre otros datos, la nacionalidad del armador y de la embarcación, así como la forma o modalidad contractual autorizada por el Ministerio de Pesquería para operar en aguas jurisdiccionales peruanas.

⁷ El artículo 2° de la LGA define al declarante como la persona que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo a legislación nacional.

Así por ejemplo, un medio de transporte podrá ser objeto del régimen de **admisión temporal para perfeccionamiento activo** regulado en el artículo 68° de la LGA, el mismo que permite su ingreso como mercancía extranjera con la suspensión del pago de los tributos a la importación, con el fin de ser exportada dentro de un plazo máximo de veinticuatro (24) meses computado a partir de la fecha de levante⁸, luego de haber sido sometida a una operación de perfeccionamiento.

Asimismo, podrá someterse al régimen de **admisión temporal para reexportación en el mismo estado** previsto en el artículo 53° de la LGA, 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"⁹.

El listado de las mercancías que pueden acogerse al mencionado régimen, se encuentra detallado en la Resolución Ministerial N° 287-98-EF/10 que en su artículo 1° numeral 15) comprende expresamente a las naves o aeronaves de bandera extranjera, sus materiales y repuestos, para reparación, mantenimiento o para su montaje en las mismas, en el entendido de que estos medios de transporte ingresan como mercancías para un fin determinado y no experimentan modificación alguna con excepción de la depreciación normal por su uso o del recambio de algún repuesto.

Adicionalmente, existen ciertos regímenes aduaneros, que permiten identificar claramente a un medio de transporte como vehículo transportador, tal es el caso del **rancho de nave** o provisiones a bordo, contemplado en el artículo 98° inciso f) de la LGA, que autoriza el ingreso de mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los medios de transporte de tráfico internacional, con la exención del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo. En consecuencia, si la Administración Aduanera autoriza el referido régimen, se entiende que ha verificado la existencia de un medio de transporte (vehículo transportador), resultando plenamente razonable que se considere al citado vehículo transportador como tal, para los efectos legales que se pudieran generar.

En este orden de ideas, podemos apreciar que tratándose del ingreso de una nave de procedencia extranjera para su reparación en el país, ésta podrá ser calificada como medio de transporte (vehículo transportador) o como mercancía, siendo fundamental la evaluación conjunta de una serie de elementos probatorios que reflejen las condiciones de su ingreso, como los que a manera de ejemplo se han expuesto en los literales anteriores.

Así de acuerdo a lo expuesto, corresponde evaluar las siguientes interrogantes formuladas por el área consultante:

1. **En el supuesto de naves pesqueras de bandera extranjera que ingresan a nuestro país, en condición de medios de transporte, deben en principio transportar recursos hidrobiológicos, tal como se señala en el Informe N° 090-2013-SUNAT-4B4000, contando a dicho efecto con la autorización del Sector Competente (concesión, autorización, permiso o licencia otorgada por**

⁸ Plazo establecido en el artículo 70° de la LGA.

⁹ No se considera como modificación la incorporación de partes o accesorios o el reemplazo de los destruidos o deteriorados con otros de manufactura nacional o nacionalizada que no alteren su naturaleza, de acuerdo a lo previsto en el numeral 2 de la Sección VI del Procedimiento INTA-PG.04-A o INTA-PG.04.

PRODUCE) y el Permiso de Navegación otorgado por la DICAPI. ¿En caso que no cumplan con los requisitos antes señalados, se le debe dar a dichas naves el tratamiento aduanero de mercancías?

Sobre el particular, es de relevar que en la introducción del rubro análisis del Informe N° 090-2013-SUNAT/4B4000, esta Gerencia describió el contexto normativo y operativo en el que se formula la consulta, señalando entre otros puntos que el tráfico internacional es aquel que realiza una embarcación desde o hacia territorios que exceden nuestro mar territorial, para luego precisar que califica como tal la embarcación pesquera **que en el caso en particular**, realiza actividades de pesca de altura, para luego ingresar a nuestro territorio nacional transportando los recursos hidrobiológicos obtenidos en sus faenas de pesca¹⁰.

Así tenemos que dicho pronunciamiento se restringe a un supuesto específico, por lo que no puede ser generalizado al extremo de exigir que las embarcaciones pesqueras transporten recursos hidrobiológicos para ser calificadas como medios de transporte de tráfico internacional, más aun si operativamente se presentan embarcaciones que arriban del extranjero sin carga por declarar, lo que no afecta su calificación como medio de transporte de tráfico internacional, propia de aquel transporte que excede de nuestro mar territorial.

Debe relevarse entonces que la falta de los documentos mencionados en la presente consulta, no es un elemento suficiente para que de manera automática se le dé a este medio de transporte el tratamiento aduanero de una mercancía.

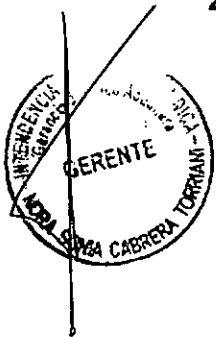
2. **De acuerdo a lo señalado en el pie de página número dos del Informe N° 040-2011-SUNAT/2B4000, en el supuesto que ingrese una nave pesquera manifestada como medio de transporte, sin permiso de navegación del DICAPI y del sector competente, remolcada, para su reparación en nuestro país y que no transporta recursos hidrobiológicos (mercancía), ¿Puede considerarse que es una nave de tráfico internacional y en consecuencia no ser considerada una mercancía para efectos aduaneros?**

Al respecto, es de relevar que en la primera interrogante del Informe N° 040-2011-SUNAT/2B4000 se consultó sobre *"las normas que regulan el ingreso y permanencia de las naves de bandera extranjera que ingresan al país como medios de transporte (transportando mercancías) como naves pesqueras o como naves arrendadoras"*, siendo que en la respuesta brindada por esta Gerencia se emplea el pie de página número dos, para precisar el supuesto específico de la consulta, al referirse a estos medios de transporte como aquellos que transportan mercancías que serán materia de destinación aduanera en nuestro país, no correspondiendo extender sus alcances a otros supuestos.

De otro lado, es pertinente reiterar que resulta totalmente válido y contemplado en nuestros procedimientos aduaneros (Procedimiento INTA-PG.09, Sección VII, literal A, numeral 2), que una nave de procedencia extranjera pueda arribar sin carga a territorio peruano, lo que no afecta su calificación como nave de transporte de tráfico internacional que se realiza desde o hacia territorios que exceden de nuestro mar territorial, siendo que no deja de ser un medio de transporte por el hecho de ser remolcado.

Adicionalmente, el Informe N° 57-2015-SUNAT/5D1000 emitido por esta Gerencia también describe el supuesto de aquellas naves de bandera extranjera que reciben el

¹⁰ Lo que está señalado de manera expresa en la conclusión b) del citado informe.



tratamiento de medios de transporte al momento de su ingreso al país, incluso cuando arriban sin carga, situación de la que se deja constancia en el manifiesto de carga de ingreso, sea porque el país resulta ser parte de su itinerario o no teniéndolo como destino, ingresa para realizar una escala técnica, a efecto de su reparación o mantenimiento.

Sobre la base de lo expuesto, tenemos que si por disposición de la autoridad competente, la nave no requiere de una autorización para operar en aguas peruanas porque solo ingresa para fines de reparación, no corresponde que la Administración Aduanera lo considere de manera automática como una mercancía para efectos aduaneros, por lo que de acuerdo al criterio expuesto por esta Gerencia en el Informe N° 57-2015-SUNAT/5D1000, debe distinguirse aquellas naves que arriban como medio de transporte con destino al país, o que arriben solo como escala técnica para reparación y mantenimiento, de aquellas otras naves que llegan directamente como mercancía para su reparación.

3. Se solicita precisar la aplicación del régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado que no se detalla en los Informes N° 040-2011-SUNAT/2B4000 y N° 090-2013-SUNAT/4B4000.

En lo que respecta a esta interrogante, debemos precisar que los Informes N° 040-2011-SUNAT/2B4000 y N° 090-2013-SUNAT/4B4000, corresponden a supuestos de naves de bandera extranjera que ingresaron a nuestro país **como medios de transporte y no como mercancías**, siendo que en el último informe mencionado se evaluó el acogimiento de repuestos al régimen aduanero especial de rancho de nave para la reparación o mantenimiento de una embarcación pesquera.



De otro lado, cabe indicar que si un medio de transporte se somete al régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado del artículo 53° de la LGA, es porque el propio declarante ha solicitado voluntariamente que se le otorgue a dicho medio el tratamiento de una mercancía que está destinada a cumplir un fin determinado en un lugar específico, para luego ser reexportada sin experimentar modificación alguna, dentro del plazo máximo de dieciocho (18) meses computado a partir de la fecha de levante¹¹.

Igualmente, pueden ser sometidos a dicho régimen, los accesorios, partes y repuestos que no se importen conjuntamente con los bienes de capital admitidos temporalmente, siempre y cuando se importen dentro del plazo autorizado y se presenten adicionalmente los documentos sustentatorios de que forman parte de los bienes admitidos temporalmente para su reexportación en el mismo estado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 55° de la LGA y el numeral 34 de la Sección VI del Procedimiento INTA-PG.04-A e INTA-PG.04¹².

En ese sentido, es factible que las naves pesqueras de bandera extranjera, así como las naves de tráfico internacional que ingresan a nuestro país, al igual que sus accesorios, partes y repuestos, puedan ser manifestadas como mercancías y someterse al régimen aduanero de admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

¹¹ El artículo 56° de la LGA establece los plazos aplicables al régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

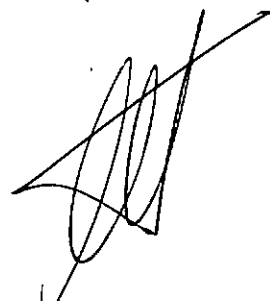
¹² Procedimiento general de admisión temporal para reexportación en el mismo estado, INTA-PG.04-A e INTA-PG.04.

IV. CONCLUSIONES:

En mérito a lo expuesto en el rubro de análisis del presente informe, se concluye lo siguiente:

1. Una nave pesquera de bandera extranjera puede arribar sin carga a territorio peruano, lo que no afecta su calificación como nave de transporte de tráfico internacional que se realiza desde o hacia territorios que exceden de nuestro mar territorial.
2. Si DICAPI y PRODUCE no otorgan los permisos respectivos de navegación y pesca, por tratarse de una nave de procedencia extranjera que ingresa al país en ruta o en escala técnica con fines de reparación, no corresponde que de manera automática ésta sea manifestada como mercancía.
3. Es factible que las naves pesqueras de bandera extranjera, así como las naves de tráfico internacional que ingresan a nuestro país, al igual que sus accesorios, partes y repuestos, puedan ser calificadas como mercancías y someterse al régimen aduanero de admisión temporal para reexportación en el mismo estado.

Callao, 01 JUN. 2015



NORA SONIA CABRERA TOPOLANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

CARGO

MEMORÁNDUM N° 190 -2015-SUNAT/5D1000

SUNAT INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO OFICINA PROCESAL LEGAL		
01 JUN. 2015		
RECIBIDO		
Reg. N°	Hora	Firma
1000	10:38	[Firma]

A : **JOSE ENRIQUE MOLFINO RAMOS**
Jefe de la Oficina Procesal Legal – IA Marítima

DE : **SONIA CABRERA TORRIANI**
Gerente Jurídico Aduanero

ASUNTO : Tratamiento legal de naves de transporte internacional o naves pesqueras

REFERENCIA : Informe Técnico Electrónico N° 00002-2015-3D3100

FECHA : Callao, **01 JUN. 2015**

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual se solicita la ampliación de los Informes N° 040-2011-SUNAT/2B4000 y N° 090-2013-SUNAT/4B4000, a fin de determinar el tratamiento legal de las naves de transporte internacional o naves pesqueras que ingresan remolcadas hacia nuestro país con fines de reparación.

Al respecto, le remitimos el Informe N° **65** -2015-SUNAT-5D1000 que absuelve la consulta formulada, para las acciones y fines que estime convenientes.

Atentamente,



 NORA SONIA CABRERA TORRIANI
 Gerente Jurídico Aduanero
 INTENDENCIA NACIONAL JURÍDICA

SUNAT SUPERINTENDENCIA NACIONAL ADJUNTA DE ADUANAS		
01 JUN. 2015		
RECIBIDO		
Reg. N°	Hora	Firma
4612	10:38	[Firma]

SCT/FNM/Jar

CA0148-2015
 CA0149-2015
 CA0150-2015

C.C.: Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas