

INFORME N.º 33 -2012-SUNAT/4B4000**I. MATERIA**

La Asociación de Agentes de Aduanas a través de su Gerencia de Asesoría Jurídica, consulta si el concepto de transporte acuático nacional incluye el transporte comercial realizado desde una nave proveniente de un puerto nacional a otra nave, conforme lo señalado en el artículo 45° del Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, aprobado por Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC, posición que es contraria a la contenida en los Memorandums N.º 350-2008-SUNAT/2B40000 y N.º 246-2009-SUNAT-2B4000.

II. BASE LEGAL:

- Decreto Legislativo N.º 1053, Ley General de Aduanas, publicado el 27.06.2008, en adelante Ley General de Aduanas.
- Decreto Supremo N.º 010-2009-EF, Reglamento de la Ley General de Aduanas, publicado el 16.01.2009, en adelante Reglamento de la Ley General de Aduanas.
- Ley N.º 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, modificada por la Ley N.º 29475.
- Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC, Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional.
- Decreto Supremo N.º 115-2002-PCM.- Aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, en adelante el ROF.

**III. ANÁLISIS:**

Respecto de la consulta formulada debemos indicar que esta Gerencia mediante Memorando 350-2008-SUNAT¹ señala que *"las empresas que presten el servicio de abastecimiento de combustible en bahía no pueden considerarse que realizan un transporte acuático nacional o internacional de mercancías y que dicho servicio tampoco califica como actividad conexas en los términos de la Ley N.º 28583"*.

A su vez mediante Memorando 246-2009-SUNAT-2B4000 se ratifica la opinión vertida a través del Memorandum precedente señalando *"que el servicio de abastecimiento de combustible en bahía no puede asimilarse a un servicio de transporte acuático de tráfico nacional (cabotaje) de mercancías; toda vez que por su propia definición el cabotaje supone la celebración de un contrato de fletamento, el mismo que importa la conducción de mercancías entre puertos nacionales a cambio de un precio o flete, situación que no se presenta en el*

¹ Publicado en la página web www.sunat.gob.pe

traslado acuático de combustible para abastecer a naves que se encuentran en bahía, operación comercial que supone tan sólo una venta nacional de combustible, y no la conducción de mercancías entre puertos nacionales”.

Con posterioridad a dichos informes, mediante Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC, se aprueba el Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, el cual como señalan sus propios considerandos “*tiene por objeto dictar las normas reglamentarias de la Ley, y establecer las disposiciones a las que se sujeta el transporte acuático y las actividades conexas*”.

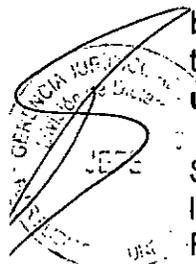
Al respecto, debemos señalar que en los Memorandos precitados esta administración emitió pronunciamiento señalando en base a la normatividad vigente a esa fecha, que no podía entenderse como cabotaje el servicio de abastecimiento de combustible en bahía, por cuanto el legislador había omitido establecer una definición de Cabotaje tanto en la Ley General de Aduanas y su Reglamento, como en las demás normas regulatorias vinculadas a la Importación Temporal de naves, sus partes integrantes y accesorios reguladas por la Ley N.º 28583.

Al respecto cabe mencionar, que en los Memorándums N.º 350-2008-SUNAT/2B40000 y N.º 246-2009-SUNAT-2B4000 se asumió la posición de no calificar como cabotaje el traslado de combustible originado en el puerto con destino a las naves surtas en bahía, por cuanto el destino final de dichas naves no era otro puerto de la República sino otro buque, contradiciendo el contenido esencial del transporte acuático nacional (cabotaje), el cual presupone la **navegación costera de puerto a puerto** de acuerdo a la definición brindada por el autor *Guillermo Cabanellas*²; concepto repetido en el Diccionario de Comercio Exterior³ al mencionar que cabotaje “*es el comercio que se practica por vía acuática entre puertos pertenecientes a un mismo Estado*”, lo que encontraba su sustento legal en lo dispuesto por el Decreto Supremo N.º 028-DE/MGP que en su numeral C-010103 distinguía entre la navegación de cabotaje y la navegación de bahía y en lo dispuesto por el artículo 7º de la Ley 28583, que al hablar del transporte de cabotaje aludía al “**transporte acuático entre puertos peruanos únicamente**”.

Sin embargo, dicha interpretación efectuada bajo el ordenamiento legal vigente a la fecha de la consulta, no contemplaba lo dispuesto en el artículo 45º del Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional publicado el 15.04.2011, el mismo que define como cabotaje no sólo al transporte “*...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*” sino también al “**transporte comercial realizado desde una nave proveniente de un puerto nacional a otra nave, incluyendo artefactos navales**

² Guillermo Cabanellas. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. 21ª Edición. Tomo II. Pág. 9.

³ Diccionario de Comercio Exterior. Edicex. Edición 2000. Pág. 91



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”.

Esta nueva definición que incluye al transporte acuático de combustible para abastecimiento de naves como una modalidad de cabotaje, si bien no está regulado por la Ley General de Aduanas ni sus disposiciones complementarias, se encuentra en concordancia con el Artículo 48° de la Decisión N.° 671 de la Comunidad Andina⁴, la cual define el 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 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**”.

CONCLUSIÓN:

De acuerdo con lo expuesto, consideramos que al haber incorporado el Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, el transporte acuático para abastecimiento de combustible en el puerto, como una modalidad de cabotaje queda sin efecto la definición de cabotaje vertida a través de los Memorandums N° 350-2008-SUNAT/2B4000 y 246-2009-SUNAT-2B4000.

Callao, 13 MAR. 2012


NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA

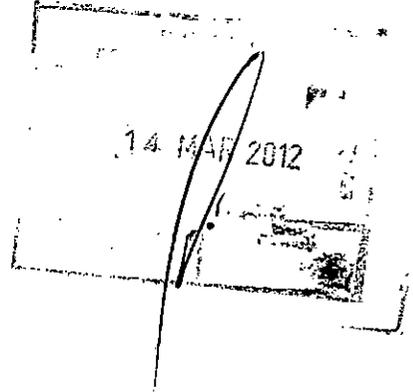
⁴ La Segunda Disposición Transitoria de la Decisión N.° 671 también dispuso que los países miembros de la Comunidad Andina deben adecuar su legislación nacional a las disposiciones contenidas en la citada Decisión.

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Integración Nacional y el Reconocimiento de nuestra diversidad"

OFICIO N.º *OF*-2012-SUNAT-4B4000

Callao,

Señor
CESAR TERRONES LINARES
Gerente de Asesoría Jurídica
Asociación de Agentes de Aduana del Perú
Av. Coronel Bolognesi N° 484, La Punta-Callao
Presente .-



Referencia: Carta AAAP N° 029-2011
(Expediente N.º 000-ADS0DT-2011-97800-7).

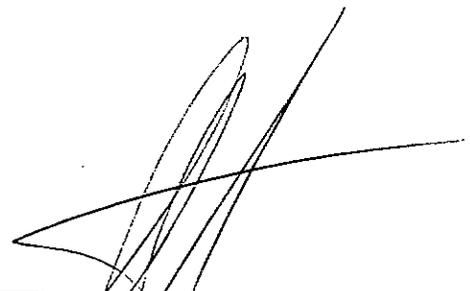
De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted, en atención a su comunicación de la referencia, mediante la cual consulta si el concepto de transporte acuático nacional incluye el transporte comercial realizado desde una nave proveniente de un puerto nacional a otra nave, conforme lo señalado en el artículo 45° del Reglamento de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, aprobado por Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC.

Sobre el particular, se alcanza a su despacho el Informe N *33*-2011-SUNAT/2B4000, que contiene la interpretación de esta Gerencia Jurídico Aduanera respecto de las disposiciones legales aduaneras aplicables al caso.

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

Atentamente,



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURIDICA