

I. MATERIA:

Se formulan diversas consultas vinculadas al tratamiento aduanero de las embarcaciones de propiedad de empresas navieras extranjeras que ingresan para su uso en el tráfico local (cabotaje).

II. BASE LEGAL:

- Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de Aduanas; en adelante LGA.
- Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional; en adelante Ley N° 28583.
- Decreto Supremo N° 014-2011-MTC, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional modificada por la Ley N° 29475; en adelante D.S. N° 014-2011-MTC.
- Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga; en adelante D. Leg. N° 1413.
- Decreto Supremo N° 029-2019-MTC, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga; en adelante D.S. N° 029-2019-MTC.
- Resolución Ministerial N° 525-2005-EF-15, aprueba 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.
- Decreto Supremo N° 167-2010-EF, dictan normas complementarias y reglamentarias para la aplicación de las disposiciones tributarias de la Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional; en adelante D.S. N° 167-2010-EF.
- Decreto Supremo N° 133-2013-EF, que aprueba el Texto Único Ordenado del Código Tributario; en adelante Código Tributario.

III. ANÁLISIS:

1. Considerando lo señalado en la Ley N° 28583 y el D. Leg. N° 1413 ¿Qué tratamiento legal aduanero deberá aplicarse para el ingreso de embarcaciones de bandera extranjera para uso solo de tráfico local entre puertos nacionales?

En principio, cabe indicar que la Ley N° 28583 tiene por objeto reactivar y promover la Marina Mercante Nacional¹, habiéndose precisado en el numeral 3.1 de su artículo 3 que su ámbito de aplicación comprende a los **navieros nacionales, empresas navieras nacionales y las naves de bandera peruana** que realizan transporte acuático **en tráfico nacional o cabotaje e internacional**².

¹ En efecto, el artículo 2 de la Ley N° 28583 establece que forma parte de su objeto, establecer los mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la Marina mercante nacional marítima, fluvial y lacustre, así como incentivar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional, para competir en iguales o mejores condiciones que las empresas establecidas en países de baja o nula imposición tributaria.

² El artículo 1 de la Ley N° 28583 señala que la política naviera del Estado peruano se orienta a promover el desarrollo de las empresas navieras nacionales, con buques nacionales, en concordancia con el interés nacional y las condiciones que se precisan en la acotada ley.



A este efecto, el numeral 1 del artículo 4 de la misma ley define al naviero nacional o empresa naviera nacional en los siguientes términos:

"1. Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional.- A 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". (Énfasis añadido).

Asimismo, el artículo 7 de la Ley N° 28583 regula lo concerniente al transporte de cabotaje como a continuación se detalla:

"Artículo 7.- Transporte de cabotaje

7.1 El transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, queda **reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria; salvo lo dispuesto en el numeral 7.4.**

7.2 Para el transporte acuático **entre puertos peruanos únicamente**, y en los casos de **inexistencia de naves propias o arrendadas** bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, **se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales**, por un período de tres años a partir de la emisión del respectivo permiso de operación otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho plazo puede ser prorrogado por un plazo de hasta un máximo de un año, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a solicitud de la empresa naviera nacional o naviero nacional.
(...)

7.4 El transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje queda reservado hasta en un veinticinco por ciento (25%) para los buques de la Marina de Guerra del Perú, por razones de seguridad y defensa nacional, alto interés público y conveniencia nacional.

La Marina de Guerra del Perú efectuará el tráfico señalado operando directamente sus buques, los cuales no podrán ser fletados o cedidos en cualquier forma a terceros, para realizar estas operaciones de transporte de hidrocarburos". (Énfasis añadido).

En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto los artículos antes citados de la Ley N° 28583, el servicio de transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje en las costas peruanas sólo puede prestarse bajo las siguientes condiciones:

- Debe ser prestado por navieros nacionales o empresas navieras nacionales.
- Debe emplearse naves mercantes de bandera peruana de su propiedad o arrendadas bajo la modalidad de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria.
- Sólo se acepta el uso de naves de bandera extranjera fletadas, cuando no se cuente con naves propias o arrendadas bajo las modalidades mencionadas y siempre que cuenten los permisos y condiciones de plazo especificados en el inciso 7.2 del artículo 7 de la Ley N° 28583.
- El transporte de hidrocarburos se efectúa directamente por los buques de la Marina de Guerra del Perú, los que no podrán ser fletados o cedidos a terceros.

Por otro lado, posteriormente se emite el D. Leg. N° 1413, cuyo objetivo, según se establece en su artículo 1, es promover y facilitar el transporte marítimo en **tráfico de**



cabotaje, para generar una alternativa competitiva de transporte de pasajeros y carga en la costa peruana, precisando en su artículo 2, que su aplicación comprende a **todas las personas naturales o jurídicas**, de derecho público o privado y entidades de la administración pública, **vinculadas al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana, con excepción del transporte marítimo de líquidos a granel distintos al gas natural licuefactado**³.

En cuanto al acceso al cabotaje marítimo de pasajeros y de carga, el artículo 4 del mencionado Decreto Legislativo señala lo siguiente:

“Artículo 4. Acceso al cabotaje marítimo de pasajeros y de carga
El tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga es realizado por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero y que haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, exceptuándosele de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 4, en los numerales 7.1, 7.2 y 7.3 del artículo 7, en el numeral 13.6 del artículo 13 y en la Segunda Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional”. (Énfasis añadido).

Es así que a través del D. Leg. N° 1413, se dictan nuevas normas que regulan de manera especial la actividad del cabotaje marítimo de pasajeros y carga en general en la costa peruana⁴, autorizando a prestar dicho servicio a todas las personas naturales o jurídicas constituidas en el Perú, con capital social de origen nacional o extranjero, que cuenten con el Permiso de Operación otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) correspondiente, en cuyo caso según precisa en la parte final de su artículo 4, no serían de aplicación lo dispuesto en los siguientes artículos de la Ley N° 28583:

DISPOSICIONES DE LA LEY N° 28583 NO APLICABLES AL CABOTAJE MARITIMO DE PASAJEROS Y CARGA	
Art. 4 num.1	Definición de naviero nacional o empresa naviera nacional, que para efectos de dicha Ley, exige además de otras condiciones, que tenga la propiedad de naves de bandera peruana o la condición de arrendatario (Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria).
Art. 7 num. 7.1	Reserva la actividad de cabotaje, exclusivamente a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria; salvo lo dispuesto en el numeral 7.4.
Art. 7 Num. 7.2	Prestación del servicio de cabotaje con naves fletadas de bandera extranjera, únicamente ante inexistencia de naves propias o arrendadas bajo las modalidades antes mencionadas, a condición y siempre que sean operadas por navieros nacionales o empresas navieras nacionales y sólo por el plazo de tres años a partir de la emisión del permiso de operación, prorrogable por un plazo de hasta un máximo de 1 año.
Art. 7 Num. 7.3	Establece como requisito para la emisión de constancia de fletamento de naves de bandera extranjera, la verificación de la Dirección General de Transporte Acuático de ausencia de naves de bandera nacional.

³ El numeral 3.1 del artículo 3 del D. Leg. N° 1413 señala que es de necesidad e interés público el transporte marítimo regular de pasajeros y carga general, así como el transporte de gas natural licuefactado en naves metaneras en la costa marítima peruana.

⁴ Con excepción del transporte marítimo de líquidos a granel, salvo el gas natural licuefactado,



Art. 13 Num 13.6	Obligación de las empresas navieras nacionales de contar con capitán y tripulación de nacionalidad peruana.
Segunda Disposición Transitoria y Final	Obligación de contar al menos, con un capital suscrito y pagado del 15% del valor en Aduanas de las naves de su propiedad, y que para la constitución de la persona jurídica naviera, se disponga de un capital inicial que podrá ser de un tercio del 15% del valor estimado del buque a adquirir con cargo de completarse a más tardar al mismo tiempo en que se efectúe la adquisición del buque, y de la obligación para las personas naturales o jurídicas ya constituidas y con permisos de operación, pero sin buques de bandera nacional, de adecuarse a la Ley en un plazo no mayor de un año de su vigencia.

En adición a las excepciones antes mencionadas, la Única Disposición Complementaria Transitoria del D. Leg. N° 1413 señala que, a esta persona natural o jurídica, con capital social de origen nacional o extranjero vinculada al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana, también se le **exceptuará por el plazo de tres años de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación del MTC⁵.**

En este punto, es de relevancia que conforme a lo señalado en la exposición de motivos del D. Leg. N° 1413, con este dispositivo se promueve *"el acceso del capital extranjero para la participación de la actividad naviera orientada a **dinamizar el cabotaje con participación de buques de bandera nacional o extranjera de propiedad de nacional y/o extranjero solo con el requisito que la empresa esté constituida en el Perú**";* asimismo, se agrega que esta *"propuesta normativa tiene como objeto promover el ingreso de nuevos operadores de transporte acuático con el fin de incrementar la oferta de naves en segmentos de transporte marítimo distinto al de los gases y graneles líquidos; razón por la cual, con el presente dispositivo se elimina las restricciones sobre gestión náutica y acceso al capital extranjero que contiene la Ley N° 28583⁶".*



La referida exposición de motivos señala también que *"(...) esta propuesta está orientada a promover el **transporte de pasajeros y carga distinta a los graneles líquidos, puesto que este tipo de transporte está funcionando adecuadamente, por tal razón se propone una nueva ley y no la modificación de la Ley N° 28583, la cual está cumpliendo con su objetivo y ha permitido el abanderamiento de 23 buques⁷, y que:***

*"(...) bajo el ámbito de la Ley N° 28583 se ha **desarrollado una logística más eficiente para el transporte de los gases y graneles líquidos, que para el transporte de carga general, carga rodada y graneles sólidos⁸.***

*"(...) **No se generaría incompatibilidad en la coexistencia de la Ley N° 28583 (...) con la presente propuesta, por cuanto, como se ha indicado con la actual ley, solamente se puede realizar cabotaje con embarcaciones de bandera peruana, con un capital social nacional de 51%, y el Gerente General, Presidente de Directorio y la mayoría de Directores de la empresa deben ser peruanos y residir en el país. En cambio, con la presente propuesta se pretende desarrollar el cabotaje y, adicionalmente, el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros, carga general, carga general rodada y graneles sólidos con embarcaciones de bandera extranjera, propias o alquiladas por navieros nacionales o extranjeros domiciliados en el Perú.***

⁵ De conformidad con la Primera Disposición Complementaria Transitoria del D.S. N° 029-2019-MTC, se exceptúa a la persona natural nacional o extranjera, o a la persona jurídica con capital social de origen nacional o extranjero, vinculada al transporte marítimo de pasajeros y de carga en la costa peruana, por el plazo señalado en la Única Disposición Complementaria Transitoria del D. Leg. N° 1413, de la obligación de contar con el requisito de constitución en el país y de obtener el correspondiente permiso de operación expedido por la DTA. En tanto dure la excepción indicada en el párrafo precedente, las personas naturales o jurídicas antes señaladas, sólo se encuentran obligadas a obtener el Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte.

⁶ Página 10 de la Exposición de Motivos del D. Leg. N° 1413.

⁷ Página 1 de la Exposición de Motivos del D. Leg. N° 1413.

⁸ Página 4 de la Exposición de Motivos del D. Leg. N° 1413. También se precisa que los graneles sólidos lo constituyen principalmente, los minerales y los granos (soya, maíz, trigo, cebada, etc.) que se transportan en buques para granos. Los graneles líquidos, en cambio, son los productos químicos y los derivados del petróleo que se transportan en buques tanques.

Cabe señalar que las **condiciones actuales de transporte de graneles líquidos** (que no forma parte de la presente propuesta), se mantienen sin afectar la estabilidad jurídica para los navieros que han invertido en la adquisición de naves al amparo de la normativa actual⁹. (Énfasis añadido).

En ese sentido, podemos apreciar que el D. Leg. N° 1413 constituye una norma especialmente emitida para el tráfico de cabotaje de pasajeros y carga en general, con excepción de líquidos a granel distintos del gas natural licuefactado, que contiene disposiciones distintas a las previstas por la Ley N° 28583 para la prestación de ese tipo de servicio de transporte, con el objetivo de dinamizar el cabotaje con participación de buques de bandera nacional o extranjera.

Debe relevarse que las disposiciones de la Ley N° 28583 continúan manteniendo su vigencia en lo que respecta al cabotaje de líquidos a granel, que se encuentran expresamente excluidos del ámbito de aplicación del D. Leg. 1413.

En ese orden de ideas, tenemos que tanto el D. Leg. N° 1413 como la Ley N° 28583, prevén el ingreso de embarcaciones de bandera extranjera para el tráfico local (cabotaje), pero diferencian su aplicación en función al tipo de carga que se transporta, así como al operador del cabotaje, lo que deberá ser tomado en cuenta en cada caso particular para definir el tratamiento legal aduanero que corresponde aplicar, cuyos aspectos principales son desarrollados en el siguiente cuadro:

	D. LEG. N° 1413	LEY N° 28583
Ámbito de aplicación	Tráfico de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga.	- Tráfico nacional o cabotaje de líquidos a granel distintos al gas natural licuefactado. - Tráfico internacional
Operador del cabotaje	Persona natural o persona jurídica con capital nacional o extranjero: - Constituida en el Perú - Con permiso de operación del MTC. Requisitos no aplicables por 3 años de conformidad con la Única Disposición Complementaria Transitoria del D. Leg. N° 1413.	Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional (Persona natural de nacionalidad peruana o persona jurídica constituida en el Perú, con domicilio principal, sede real y efectiva en el país).
Naves para el cabotaje	- De bandera nacional. - De bandera extranjera (sin restricción).	- De bandera nacional. - De bandera extranjera solo por excepción.
Carga de cabotaje	Carga en general. (No incluye el transporte de líquidos a granel, salvo el gas natural licuefactado).	Líquidos a granel.



2. ¿Las empresas navieras pueden ingresar embarcaciones de bandera extranjera, para uso solo de tráfico local entre puertos, acogándose al régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado previsto en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583?

Sobre el particular, debemos mencionar que el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583, establece un régimen especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado (antes denominado importación temporal), señalando lo siguiente:

⁹ Página 11 de la Exposición de Motivos del D. Leg. N° 1413.

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.

(...)

8.8 Las actividades y servicios prestados por el Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional, con naves fletadas de bandera extranjera o con naves bajo cualquier otra modalidad que no enarboles la bandera nacional, no se acogen a los beneficios del presente artículo". (Énfasis añadido).

En este punto, es importante precisar que el artículo 4 del D. Leg. N° 1413 determina como parte de la regulación de cabotaje marítimo de pasajeros y de carga, aquellas disposiciones de la Ley N° 28583 que no le serán de aplicación, dentro de los cuales no se incluye el artículo 8 antes mencionado, lo que significa que la regulación de este régimen especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado se mantiene en toda su extensión, con las limitaciones previstas en el numeral 8.8 del artículo 8 de la Ley N° 28583.

Es así que la aplicación del régimen especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado que regula la Ley N° 28583, sólo resulta aplicable para el ingreso de naves en favor de los navieros nacionales o empresas navieras nacionales, así como de las empresas financieras nacionales que las ingresen al país con la finalidad de otorgarlas en arrendamiento financiero o leasing a éstos, disponiéndose de manera expresa en el numeral 8.8 de su artículo 8, **que no se acogen a dicho beneficio las naves fletadas de bandera extranjera o las naves bajo cualquier otra modalidad que no enarboles la bandera nacional.**

Es más, debe tenerse en cuenta que el tratamiento especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado que está previsto en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583 con la correspondiente posibilidad de depreciación a los cinco años¹⁰, constituye un beneficio tributario, de modo tal que no cabe una aplicación extensiva del mismo, en observancia de la Norma VIII del Título Preliminar del Código Tributario que dispone que "(...) en vía de interpretación no podrá crearse tributos, establecerse sanciones, concederse exoneraciones, ni extenderse las disposiciones tributarias a personas o supuestos distintos de los señalados en la ley (...)".

En ese sentido, considerando que el Decreto Legislativo N° 1413 no modifica lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley N° 28583, ni extiende sus alcances a las naves de bandera extranjera cuyo ingreso admite, podemos señalar que el beneficio de ingreso de naves bajo el régimen especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado que la mencionada Ley prevé, sólo resultará de aplicación para aquellas naves que vayan a enarbolar bandera nacional, que los navieros nacionales o empresas

¹⁰ El tercer párrafo del numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583 estipula 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".



las actividades y servicios de cabotaje prestados por el Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional.

IV. CONCLUSIONES:

Por lo expuesto en el rubro de análisis del presente informe, se concluye lo siguiente:

1. El D. Leg. N° 1413 así como la Ley N° 28583 prevén el ingreso de embarcaciones de bandera extranjera para el tráfico local (cabotaje), no obstante, estos dispositivos diferencian su aplicación en función al tipo de carga que se transporta, así como el operador del cabotaje, lo que deberá ser tomado en cuenta en cada caso particular para definir el tratamiento legal aduanero que corresponde aplicar.
2. El Decreto Legislativo N° 1413 no modifica lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley N° 28583, ni extiende sus alcances a las naves de bandera extranjera cuyo ingreso admite, por lo que el beneficio de ingreso de las naves bajo el régimen especial de admisión temporal para reexportación en el mismo estado que la mencionada Ley prevé, sólo resultará de aplicación a aquellas naves que vayan a enarbolar bandera nacional, que los navieros nacionales o empresas navieras nacionales que presten servicios de cabotaje y/o en tráfico internacional ingresen para destinar a sus fines, así como las que empresas financieras nacionales ingresen para darlas en arrendamiento financiero o leasing a las anteriores con opción de compra obligatoria.
3. Las embarcaciones de bandera extranjera que ingresen al amparo de lo dispuesto en el D. Leg. N° 1413, para las actividades y servicios prestados por el Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional, no podrán someterse al régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de la Ley N° 28583, por disposición expresa del numeral 8.8 del artículo 8 de esta ley.
4. Tampoco les resultará aplicable la Resolución Ministerial N° 525-2005-EF-15 que establece las mercancías que podrán ser objeto del régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado previsto en la Ley N° 28583.
5. En vista que es factible que las embarcaciones de bandera extranjera ingresen al amparo de lo dispuesto en el D. Leg. N° 1413, debemos reiterar que estas no podrán ser objeto de los beneficios previstos en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583.

Callao, 7 OCT. 2019


NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Intendente Nacional Jurídico Aduanero
SUPERINTENDENCIA NACIONAL ADJUNTA DE ADUANAS

CA292-2019
CA299-2019
CA300-2019
CA301-2019
SCT/FNM/jar

MEMORÁNDUM N° 293 -2019-SUNAT/340000

17 OCT. 2019
0485
1193

A : **ALFONSO IVAN LUYO CARBAJAL**
Intendente Nacional de Desarrollo e Innovación Aduanera

DE : **SONIA CABRERA TORRIANI**
Intendente Nacional Jurídico Aduanera

ASUNTO : Consulta respecto del tratamiento aduanero a brindar a embarcaciones, de empresas navieras extranjeras, para cabotaje

REFERENCIA : Memorándum Electrónico N° 00024 - 2019 - 314000

FECHA : Callao, 7 OCT. 2019

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual se formulan diversas consultas vinculadas al tratamiento aduanero de las embarcaciones de propiedad de empresas navieras extranjeras que ingresan para su uso en el tráfico local (cabotaje).

Sobre el particular, esta Intendencia Nacional ha emitido el Informe N° 160-2019-SUNAT/340000, que absuelve las consultas planteadas, el mismo que se le remite adjunto para su consideración y fines que estime convenientes.

Atentamente,



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Intendente Nacional Jurídico Aduanera
SUPERINTENDENCIA NACIONAL ADJUNTA DE ADUANAS

CA292-2019
CA299-2019
CA300-2019
CA301-2019

SCT/FNM/jar