

INFORME N.º 090 -2013-SUNAT-4B4000

I. MATERIA.

Se consulta si las embarcaciones pesqueras constituyen un medio de transporte de tráfico internacional, para el acogimiento de los repuestos destinados a su reparación o mantenimiento al régimen aduanero especial de rancho de nave, en el marco de la Ley General de Aduanas aprobada por el Decreto legislativo N.º 1053.

II. BASE LEGAL.

- Decreto Ley N.º 25977 que aprueba la Ley General de Pesca; en adelante Decreto Ley N.º 25977.
- Decreto Supremo N.º 012-2001-PE que aprueba el Reglamento de la Ley General de Pesca, en adelante Reglamento del Decreto Ley N.º 25977.
- Decreto Supremo N.º 014-2011-MTC que aprueba el Reglamento de la Ley N.º 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional; en adelante Reglamento de la ley N.º 28583.
- Decreto Legislativo N.º 1053 que aprueba la Ley General de Aduanas; en adelante la Ley General de Aduanas.
- Decreto Supremo N.º 010-2009-EF que aprueba el Reglamento de la Ley General de Aduanas y sus modificatorias; en adelante Reglamento de la Ley General de Aduanas.
- Resolución de Intendencia Nacional N° 02126 que aprueba el Procedimiento General INTA-PG.18 Rancho de Nave; en adelante Procedimiento INTA-PG.18.

III. ANÁLISIS.

Respecto al Rancho de nave

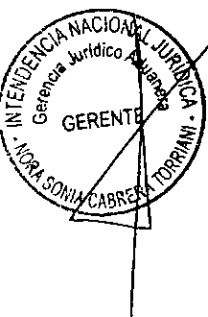
En principio nos remitimos al inciso f) del artículo 98° de la Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Legislativo N° 1053 según el cual: *"Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo"*.

En armonía con lo expuesto anteriormente, el artículo 54° de la Decisión 671 "Armonización de Regímenes Aduaneros" de la Comunidad Andina, que entró en vigencia el 01.06.2010 conforme a lo dispuesto por la Decisión 716, estipula que las provisiones podrán ser: a) Para consumo y b) Para llevar"

Por su parte, el Convenio de Kyoto, en su Anexo Específico J, Capítulo 4, Provisiones, señala en el rubro Definiciones, que "A efectos del presente capítulo se entenderá como Provisiones para Consumo, entre otras: las provisiones para consumo, entre las cuales considera a **"las mercancías necesarias para el funcionamiento y mantenimiento de embarcaciones** , aviones o trenes, inclusive los combustibles, carburantes y lubricantes, con excepción de los repuestos y equipamiento."

Para terminar esta parte del análisis de las normas referidas a este régimen aduanero especial, tenemos que citar el numeral 1 de la sección VI del Procedimiento INTA-PG.18, donde se señala que son consideradas rancho de nave o provisiones de abordó los:

- a) Artículos de uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación.



b) Artículos para el aprovisionamiento, mantenimiento y funcionamiento de los medios de transporte de tráfico internacional incluyendo combustibles, carburantes, lubricantes y repuestos.

Respecto a las embarcaciones pesqueras

Al respecto, el Decreto Ley N.° 25977 determina en su artículo 52° que le corresponde al Ministerio de Pesquería¹ llevar el Registro General de Pesquería que consta de: Registro de Propiedad de Embarcaciones Pesqueras, que tiene carácter público y los demás registros que señale su Reglamento. Asimismo, el numeral 1) del artículo 76° de la precitada Ley estipula que está prohibido realizar actividades pesqueras sin la concesión, autorización, permiso o licencia correspondiente, o contraviniendo las disposiciones que las regulan.

Sin perjuicio de lo expuesto, tenemos que el artículo 47° de la Ley General de Aduanas dispone que las mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero por las Aduanas de la República, se encuentren sometidas a los regímenes aduaneros señalados en la mencionada ley. De manera que las naves de bandera extranjera que ingresan a nuestro país como medios de transporte², deben distinguirse del tratamiento aduanero que se les brinda a las mercancías que transportan consigo³, en la medida que los medios de transporte se encuentran regulados por su propia normatividad y sus permisos de operación están a cargo del Sector Competente.

Efectuada esta precisión, cabe mencionar que para el ingreso de las naves de bandera extranjera al país resultarán aplicables las disposiciones de la Ley N.° 26620 y su Reglamento, que regulan lo relativo al control, vigilancia, autorizaciones de ingreso, permanencia y salida de todo tipo embarcaciones, **incluidas las de pesca**, dentro de las doscientas (200) millas de soberanía y jurisdicción nacionales, así como su ingreso a puertos, atracaderos, Permiso de Navegación entre otros aspectos vinculados a las actividades marítimas, otorgando la competencia para el control del tráfico acuático, incluido el acceso, permanencia y salida de buques de los puertos y aguas de soberanía y jurisdicción nacional a la Autoridad Marítima, ejercida por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)⁴.

De la misma manera, las mismas deberán someterse a los alcances de las normas sectoriales especiales correspondientes, tales como el Decreto Ley N.° 25977 que regula la actividad pesquera, debiendo en tal sentido estar registrado en el Registro de Propiedad de Embarcaciones Pesqueras y haber obtenido para tal fin la concesión, autorización, permiso o licencia correspondientes.

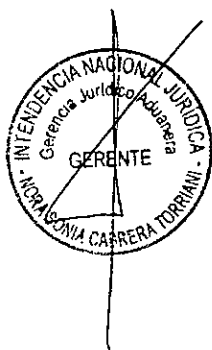
Sobre el particular, debemos relevar que conforme a lo informado por la Aduana Operativa en el seguimiento de fecha 08.05.2013 en el Memorándum Electrónico N.° 00020-2013-3A5000, existen diversas flotas pesqueras (japonesas, coreanas, españolas,

¹ Actualmente a cargo de PRODUCE por haber sido absorbido y reducido a un Vice ministerio.

² Vale decir transportando mercancías que serán materia de destinación aduanera en nuestro país.

³ En clara alusión a la competencia de la Administración Aduanera, la misma que está enfocada sólo respecto a las mercancías que trae consigo dicha embarcación.

⁴ De conformidad con lo dispuesto por los artículos 3° 4° y el inciso c) del artículo 6° de la Ley N.° 26620, y del inciso 9) del numeral A-010501 de su Reglamento, le corresponde a la Autoridad Marítima ejercida por el Director General de Capitanías y Guardacostas, aplicar y hacer cumplir la mencionada Ley y sus normas reglamentarias, las regulaciones de los sectores competentes y los Convenios y otros instrumentos internacionales, así como el control del tráfico acuático, incluido el acceso, permanencia y la salida de los buques de los puertos, fondeaderos y aguas de soberanía y jurisdicción nacionales.



etc.) que realizan labores de pesca fuera de las doscientas (200) millas (aguas internacionales), lo que se denomina pesca de altura, estas naves que ingresan al puerto del Callao con el propósito de abastecerse de alimentos, combustible, repuestos y de paso realizar reparaciones y/o mantenimiento, precisando que la pesca obtenida de aguas internacionales (mercancía extranjera), usualmente es descargada en el puerto del Callao bajo control aduanero, para luego destinarla al régimen de transbordo y embarcarla en otras naves con destino al exterior. Y sólo en algunos casos esta mercancía se nacionaliza para su consumo en el país.

Señalan asimismo que dichas embarcaciones pesqueras de nacionalidad y bandera extranjera, para su mantenimiento durante su permanencia en el Callao reciben algunos repuestos provenientes del extranjero (vía marítima y vía aérea) que requieren para utilizarlos en las labores de reparación y/o mantenimiento señalados y que usualmente se realizan en el SIMA⁵; siendo que dichos repuestos ingresan a las naves bajo control aduanero con la Solicitud de Rancho de Nave o Provisiones de a bordo al amparo del artículo 98º inciso f) de la Ley General de Aduanas, toda vez que son calificadas por la autoridad aduanera como mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de dichas embarcaciones extranjeras, por lo tanto son admitidas en nuestro país exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo en aplicación del Procedimiento General INTA-PG.18

Bajo el marco normativo y operativo expuesto, se formulan las siguientes consultas:

- a) **¿Cuál es la definición de medio de transporte de tráfico internacional a efectos del acogimiento al régimen especial de rancho de nave o provisiones de a bordo?**

En el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española⁶ se define al buque como *"Barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia"*. Y al barco mercante o embarcación se le define como *"El de persona o empresa particular que se emplea en la conducción de pasajeros y mercancías"*. Cuando dicho transporte lo realiza una embarcación desde o hacia territorios que exceden de nuestro mar territorial, podemos deducir que se trataría de un medio de transporte de tráfico internacional.

- b) **¿Las embarcaciones pesqueras constituyen un medio de transporte de tráfico internacional?**

Para responder esta interrogante, podemos partir del supuesto que las embarcaciones pesqueras realizan actividades de pesca de altura⁷, es decir fuera de las doscientas (200) millas marinas, para luego ingresar a nuestro territorio nacional transportando los recursos hidrobiológicos obtenidos en sus faenas de pesca, en este caso en particular, se puede inferir que dichas naves califican como medios de transporte de tráfico internacional.

⁵ Los Servicios Industriales de la Marina (SIMA) del Callao es el único en todo el país con capacidad para atender embarcaciones de alto y bajo bordo así como a las unidades de la Marina de Guerra del Perú.

⁶ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española 22ª Edición obtenida de <http://www.rae.es/rae.html>

⁷ La pesca de altura es la que se hace en alta mar, con barcos factoría de gran tonelaje preparados para campañas de varias semanas, o incluso meses, y equipados con modernos instrumentos técnicos, que permiten detectar y conocer el tamaño de los bancos de peces, y con las instalaciones necesarias para limpiar, trocear, empaquetar y almacenar congeladas las capturas. Definición extraída de: http://pe.kalipedia.com/geografia-general/tema/definicion-tipos.html?x=20070417klpgeogra_150.Kes&ap=0



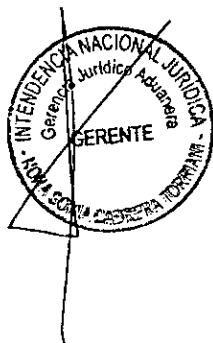
Lo expuesto en el párrafo precedente se sustenta también en el numeral 8) del artículo 76° del Decreto Ley N.° 25977, norma que prohíbe expresamente a las embarcaciones pesqueras a transbordar el producto de la pesca o disponer de él sin previa autorización del sector competente, antes de llegar al puerto.

En tal sentido, podemos concluir que las embarcaciones pesqueras constituirán un medio de transporte internacional en la medida que transporten los recursos hidrobiológicos desde nuestro mar territorial hacia el exterior o extraigan dichos recursos fuera de las 200 millas marinas (en cuyo caso se trata de mercancía extranjera), hacia el exterior o al interior del país para su nacionalización.

c) En el supuesto que las embarcaciones pesqueras constituyan un medio de transporte de tráfico internacional ¿Tiene alguna incidencia el hecho que las embarcaciones pesqueras sean nacionales o extranjeras? ¿Es suficiente que dichas embarcaciones tengan bandera o matrícula extranjera temporales, para que puedan solicitar el ingreso de mercancías extranjeras bajo el régimen de rancho de nave o provisiones de abordaje, aun cuando continúan siendo nacionales y permanecen en el país al no haber sido exportadas? Si cuentan sólo con bandera extranjera ¿se les puede solicitar que acrediten la titularidad con que cuentan para portar dicha bandera?

Al respecto, es oportuno precisar que le corresponde a PRODUCE como sector competente pronunciarse respecto a las incidencias o diferencias el tratamiento legal para las embarcaciones pesqueras de bandera nacional y extranjera⁸. Tal como se evidencia por ejemplo en el artículo 3° del Reglamento del Ordenamiento Pesquero del Calamar Gigante o Pota (*dosidicus gigas*), donde se precisa distinto régimen de acceso a la pesquería tanto para las embarcaciones de bandera nacional como de bandera extranjera.

De otro lado, cabe precisar que el artículo 57° del Reglamento de la Ley N.° 28583, señala que se pueden inscribir temporalmente en los registros administrados por la SUNARP las naves de bandera extranjera arrendadas bajo las modalidades de arrendamiento a casco desnudo o arrendamiento financiero con opción de compra futura; por lo que jurídicamente, dichas naves con inscripción temporal gozan de reconocimiento legal; siendo la Autoridad Marítima (DICAPI), la autoridad competente para requerir la acreditación de la titularidad de la bandera que porta cualquier embarcación, conforme a lo previsto en el artículo 60° del Reglamento de la Ley N.° 28583.



d) En el supuesto que las embarcaciones pesqueras constituyan un medio de transporte de tráfico internacional y estén facultadas para ingresar mercancías extranjeras bajo el régimen aduanero especial de rancho de nave ¿Los repuestos y equipos para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de dichos medios califican para ser considerados dentro de dicho régimen aduanero especial?

Sobre el particular nos remitimos a lo dispuesto por el inciso b) del numeral 1) de la sección VI del Procedimiento INTA-PG.18; donde se estipula de manera expresa que son consideradas como rancho de nave o provisiones de abordaje los **“Artículos para el aprovisionamiento, mantenimiento y funcionamiento de los medios de transporte de tráfico internacional incluyendo combustibles, carburantes, lubricantes y repuestos”**.

⁸ El artículo 118° del Reglamento del Decreto Ley N.° 25977 precisa que es competencia del sector pesquería otorgar concesiones, autorizaciones, permisos de pesca y licencias.

Es oportuno precisar que el Procedimiento INTA-PG.18 resulta norma obligatoria y exigible para todos los operadores de comercio exterior, en la medida que cumple con el principio de publicidad previsto en el artículo 9° de la Ley General de Aduanas.

Asimismo, debe tomarse en consideración que las embarcaciones pesqueras de nacionalidad y bandera extranjera por su operatividad necesitan de la industria de la construcción naval, reparación naval y actividades conexas; actividades que actualmente se realizan en los centros de operaciones de SIMA; en cuyo caso es perfectamente factible destinar al régimen especial de rancho de nave, aquellas mercancías necesarias para su funcionamiento, conservación y mantenimiento, toda vez que usualmente se adquieren los repuestos para dichas embarcaciones pesqueras en el mercado extranjero por razones propias de la industria y la tecnología; siendo que con dicha adquisición están cumpliendo los requisitos exigidos en el artículo 25° del Decreto Ley N.° 25977.

Lo expuesto en el párrafo precedente se sustenta también en lo dispuesto por el inciso c) del artículo 113° del Reglamento del Decreto Ley N.° 25977, norma en la cual se precisa que las embarcaciones pesqueras se encuentran prohibidas de desconectar, dañar, interrumpir o quitar la fuente de alimentación eléctrica o realizar cualquier acto que deje inoperativo el equipo e impida la transmisión de la señal⁹, **salvo autorización para efectos de reparación o mantenimiento de la embarcación.**

No obstante lo antes mencionado, se recomienda a la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera evaluar la posibilidad de adecuar lo dispuesto en el inciso b) del numeral 1) de la sección VI del Procedimiento INTA-PG.18 a la norma comunitaria contenida en el artículo 54° de la Decisión 671 de la Comunidad Andina y de ser el caso al Convenio de Kyoto, en relación al tratamiento de los repuestos como rancho de nave.

e) ¿Puede autorizarse la descarga de dichas mercancías en el astillero en el cual se van a efectuar las reparaciones (zona secundaria)?

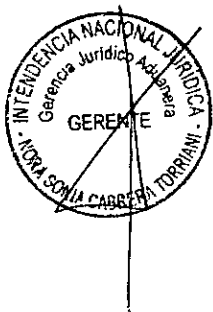
Respecto a la descarga en zona secundaria nos remitimos al artículo 112° de la Ley General de Aduanas que a la letra señala: *"La Administración Aduanera es la única entidad competente para autorizar la descarga o movilización de las mercancías. La descarga de las mercancías se efectúa dentro de zona primaria. **Excepcionalmente, podrá autorizarse la descarga en la zona secundaria, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento**".*

En concordancia con lo expuesto en el párrafo precedente, tenemos que el segundo párrafo del artículo 153° del Reglamento de la Ley General de Aduanas precisa que: *"La **Administración Aduanera autoriza excepcionalmente la descarga en la zona secundaria, en casos debidamente justificados. En estos casos, el transportista, el dueño o consignatario de la mercancía solicita la autorización correspondiente, adjuntando la documentación que sustenta tal requerimiento**".*

En ese sentido, consideramos que resultará posible la descarga de los **repuestos y equipos para el funcionamiento, conservación y mantenimiento** de las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera en el astillero en el cual se van a efectuar las reparaciones,¹⁰ siempre que éstos sean debidamente autorizadas por la autoridad aduanera conforme a lo previsto por el artículo 112° de la Ley General de Aduanas y 153° de su reglamento.

⁹ Conforme al artículo 68° del Reglamento del Decreto Ley N.° 25977 las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera tienen la obligación de contar con un sistema de seguimiento satelital.

¹⁰ Para los fines de la presente consulta puede considerarse a los recintos del SIMA Callao.



IV. CONCLUSIONES.

En mérito a las consideraciones expuestas en el rubro análisis del presente informe, podemos arribar a las siguientes conclusiones:

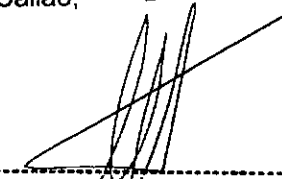
- a) Cuando el transporte lo realiza una embarcación desde o hacia territorios que exceden de nuestro mar territorial, podemos afirmar que se trataría de un medio de transporte de tráfico internacional.
- b) En el supuesto que las embarcaciones pesqueras realicen actividades de pesca de altura, es decir fuera de las doscientas (200) millas marinas, para luego ingresar a nuestro territorio nacional transportando los recursos hidrobiológicos obtenidos en sus faenas de pesca, en este caso en particular, se puede inferir que dichas naves califican como medios de transporte de tráfico internacional.
- c) Le corresponde a PRODUCE como sector competente pronunciarse respecto a las incidencias o diferencias el tratamiento legal para las embarcaciones pesqueras de bandera nacional y extranjera.
- d) Son considerados como rancho de nave o provisiones de abordaje los artículos para el aprovisionamiento, mantenimiento y funcionamiento de los medios de transporte de tráfico internacional incluyendo combustibles, carburantes, lubricantes y repuestos de conformidad con el inciso b) del numeral 1) de la sección VI del Procedimiento INTA-PG.18.
- e) Es posible la descarga de los repuestos y equipos para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de las embarcaciones pesqueras de bandera extranjera en el astillero en el cual se van a efectuar las reparaciones, siempre que éstos sean debidamente autorizadas por la autoridad aduanera conforme a lo previsto por el artículo 112° de la Ley General de Aduanas y 153° de su reglamento.

V. RECOMENDACIÓN.

Se recomienda a la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera evaluar la posibilidad de adecuar lo dispuesto en el inciso b) del numeral 1) de la sección VI del Procedimiento INTA-PG.18¹¹ a la norma comunitaria contenida en el artículo 54° de la Decisión 671 de la Comunidad Andina y de ser el caso al Convenio de Kyoto, en relación al tratamiento de los repuestos como rancho de nave.

Callao,

24 MAYO 2013



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Gefente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURÍDICA
SCT/FNM/jgoc.

¹¹ Es importante mencionar debemos señalar que la SUNAT en su calidad de órgano administrativo y ejecutor del control del cumplimiento de las disposiciones legales vigentes para el ingreso, tránsito y salida de mercancías hacia o desde el territorio nacional, **no tiene competencia para dejar de aplicar un dispositivo legal vigente**, (Sentencia del Expediente 007-2001-AI/TC, publicada el 1 de febrero de 2003, fundamento 3). En consecuencia le corresponde a nuestra institución velar por el cumplimiento del Procedimiento INTA-PG.18.

MEMORÁNDUM N.º 206 -2013-SUNAT/4B4000

A : **MARIA YSABEL FRASSINETTI YBARGUEN**
Intendente Nacional de Técnica Aduanera

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

ASUNTO : Embarcaciones pesqueras como medios de
transporte de tráfico internacional.

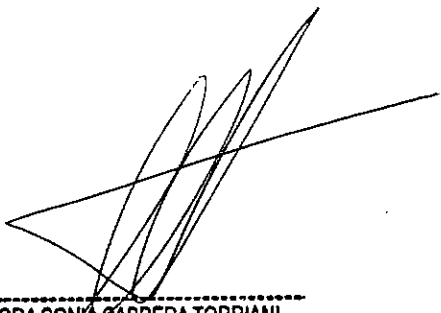
REFERENCIA: Memorándum Electrónico N.º 020-2013-3A5000.

FECHA : Callao, 24 MAYO 2013

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual se consulta si las embarcaciones pesqueras constituyen un medio de transporte de tráfico internacional para el acogimiento de sus repuestos para su reparación o mantenimiento al régimen aduanero especial de rancho de nave en el marco de la Ley General de Aduanas aprobada por el Decreto legislativo N.º 1053.

Al respecto, le remitimos el Informe N.º 090 -2013-SUNAT-4B4000 emitido por esta Gerencia, mediante el cual se emite la opinión solicitada, para las acciones y fines que estime convenientes.

Atentamente,



NORA SONIA CABRERA TORRIANI
Gerente Jurídico Aduanero
INTENDENCIA NACIONAL JURÍDICA