

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA
FACULTAD DE INGENIERIA ECONOMICA Y
CIENCIAS SOCIALES**



**“UNA PROPUESTA DE PROCEDIMIENTOS PARA LA
APLICACIÓN DE INCENTIVOS TRIBUTARIOS EN
APOYO A LA AERONÁUTICA CIVIL COMERCIAL:
UN BALANCE ECONÓMICO EN EL CASO PERUANO”**

INFORME DE INGENIERIA

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE

INGENIERO ECONOMISTA

ARTEMIO EDWIN VALVERDE FERNANDEZ

LIMA-PERU
1999

A MIS PADRES:

Quienes con su apoyo y cariño han permitido la culminación de mis estudios.

A MI ESPOSA Y MI HIJO:

Quienes impulsan mi vida día a día con su cariño.

A MI HERMANO:

De quien aprendí la perseverancia.

A MIS MAESTROS:

Quienes me brindaron su tiempo y sus conocimientos.

CURRICULUM VITAE

EXPERIENCIA PROFESIONAL COMENTADA

**ESTUDIOS DESARROLLADOS
DENTRO DEL EJERCICIO
PROFESIONAL**

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO 1. INCENTIVOS TRIBUTARIOS A LA AERONAUTICA CIVIL COMERCIAL A TRAVES DE LA DESTINACION ADUANERA ESPECIAL DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO

- A. Marco Conceptual
- B. Clasificación por uso de los materiales para uso aeronáutico

CAPITULO 2. LA NORMATIVIDAD VIGENTE Y LAS DIFICULTADES O DEBILIDADES EN LOS PROCEDIMIENTOS ANTERIORES

- A. Definiciones
- B. Procedimiento Anterior
- C. Principales problemas de la Legislación Anterior
 - C.1 Definición de Zona Franca
 - C.2 Problema de Definición expresa de bienes considerados como Material de Uso Aeronáutico
 - C.3 Control de los Depósitos de material para uso aeronáutico

- C.4 Problema con la documentación
- C.5 Problema de la revisión documentaria y reconocimiento físico
- C.6 Problemas respecto a Infracciones y Sanciones
- C.7 Análisis de Tiempos

CAPITULO 3. PROPUESTA DE ADUANA Y EL NUEVO PROCEDIMIENTO RESPECTO A DESTINACION ADUANERA DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO

- A. El Decreto Supremo 074-98-EF
- B. La Resolución de Intendencia Nacional No. 000123
 - B.1 Procedimientos Generales.-
 - B.1.1 DE LA CONSTITUCION DEL DEPOSITO DE MATERIAL AERONAUTICO (DMA)
 - b.1.1.1 De la Compañías Aéreas
 - b.1.1.2 De las personas naturales o jurídicas que brindan servicios en tierra
 - B.1.2 DE LA DESTINACION
 - b.1.2.1 De la transmisión de la Declaración de Material para uso Aeronáutico

**B.1.2.2 De la presentación y Revisión de la
declaración de Material para Uso
Aeronáutico**

B.1.2.2.1.- Del declarante

B.1.2.2.2.- De las Aduanas

**B.1.2.2.3.- Del Reconocimiento
Físico**

B.2 Procedimientos Específicos

**B.2.1 Traslado de los bienes de la Aduana
Marítima a la Aduana Aérea del Callao**

**B.2.2 Traslado de los bienes de una
jurisdicción a otra**

B.2.2.1. - Aduana de Partida

B.2.2.2 - Aduana de Destino

**B.2.3 De la salida al exterior del material para
uso aeronáutico**

**B.2.4 De la salida/reingreso de bienes de la
zona del aeropuerto internacional**

B.2.5 Infracciones y Sanciones

CONCLUSIONES

ANEXOS

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

El presente estudio tiene por finalidad destacar el nivel de incentivos tributarios en apoyo de la aviación civil comercial y la imperiosa necesidad de establecer un procedimiento aplicable al tráfico de mercancías denominadas Material para Uso Aeronáutico, teniendo en cuenta la nueva dinámica del comercio exterior y el compromiso de ADUANAS de brindar un servicio eficiente a los usuarios del sistema aduanero, a través del mejoramiento continuo de los servicios y del cumplimiento de los estándares internacionales de la calidad, para facilitar el comercio exterior, y prevenir y reprimir los delitos aduaneros.

La aviación civil comercial en el Perú juega un papel importante en el desarrollo del país por lo que es vital que este sector se vea favorecido con normas legales y procedimientos que impulsen el desarrollo del mismo, enmarcándose todo esto básicamente dentro del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago firmado por el Perú en dicha ciudad el 07 de Diciembre de 1944 y aprobado por Resolución Legislativa No. 10958 del 09 de Enero de 1946; así como dentro del marco establecido por la Ley General de Aduanas y su Reglamento aprobado el primero por Decreto Legislativo 809 y el segundo por Decreto Supremo 121-96-EF respectivamente.

Así dentro de este esquema se ha venido aplicando en nuestro país, incentivos tributarios a la importación de aeronaves, sus partes, piezas, repuestos y suministros a bordo bajo el Régimen Aduanero de Importación Temporal y el Destino Especial de Material para uso Aeronáutico, cuyo control y supervisión se encuentra en la actualidad a cargo de la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú, creada por Ley N° 24829 del 07 de Junio de 1988 la cual es una Institución descentralizada del Sector Economía y Finanzas con autonomía

administrativa, económica, presupuestaria, financiera y técnica en el ejercicio de sus atribuciones.

En lo que respecta al Material de Uso Aeronáutico, es decir aquel material necesario para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales, se hace necesario contar con un procedimiento que agilice el despacho de dichas mercancías, y permita asimismo un rápido control de las mismas por todas las Intendencias de Aduanas de la República.

En este sentido he seleccionado para ser presentado y sustentado en la modalidad de Titulación por experiencia profesional, el estudio realizado sobre Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial: un Balance Económico en el caso Peruano, el mismo que se elaboró con la participación de un equipo de trabajo conformado por personal de la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera (área normativa) y personal perteneciente a la Intendencia de Aduana Aérea (área operativa), donde laboro desde el mes de setiembre de 1994

El objetivo principal de este trabajo fue elaborar un procedimiento operativo aplicable a la destinación aduanera de Material para Uso Aeronáutico, que coadyuvara a superar las deficiencias observadas, en el procedimiento anterior, y adecuar este nuevo procedimiento a la Nueva Legislación Aduanera. Así el 26 de Abril de 1999 fue publicado en el Diario Oficial “El Peruano” mediante Resolución de Intendencia Nacional N° 000123 el Procedimiento Operativo adecuado al Sistema de Calidad del Destino Especial de Material para Uso Aeronáutico, el cual entró en vigencia a partir del 01 de Junio de 1999.

La primera parte del estudio describe el marco conceptual, evaluando la intensidad y volumen de los incentivos tributarios dirigidos hacia la Aviación Civil Comercial y las empresas de apoyo, en el segundo capítulo trataremos sobre la normatividad vigente y las dificultades o debilidades en los procedimientos anteriores. En el tercer capítulo reseñaremos los argumentos generales señalados por el grupo de trabajo para la elaboración del Procedimiento Operativo adecuado al Sistema de Calidad del Destino Especial de Material para Uso Aeronáutico, asimismo comentaremos los artículos del mencionado dispositivo, indicando los cambios relevantes a la normatividad anterior. Por último, en la parte final del trabajo describiremos las conclusiones y recomendaciones correspondientes al presente estudio.

Cabe destacar que los Incentivos en apoyo a la Aviación Civil Comercial no solo esta dirigida al Material de Uso Aeronáutico, sino también respecto a la internación al territorio nacional de las aeronaves (que salgan del mismo o vuelen a través de él), sus partes, piezas, repuestos y motores bajo el Régimen Aduanero de Internación Temporal, las cuales ingresan al país con exoneración de derechos y demás tributos, sin la presentación de Garantía alguna. Sin embargo se ha ahondado en el estudio de elaboración del procedimiento antes señalado por el volumen y frecuencia con que las compañías aéreas comerciales y las empresas de apoyo a éstas, han incrementado el uso de esta Destinación Aduanera Especial, en los últimos tiempos

CAPITULO PRIMERO

*INCENTIVOS TRIBUTARIOS A LA AERONÁUTICA CIVIL
COMERCIAL A TRAVÉS DE LA DESTINACIÓN ADUANERA
ESPECIAL DE MATERIAL PARA USO AERONÁUTICO*

A. MARCO CONCEPTUAL

Teniendo en consideración que la aviación civil comercial en el Perú juega un papel importante en el desarrollo del país, el Estado peruano ha favorecido a este sector con medidas de política fiscal, adoptando la decisión de exonerar a este sector en lo que respecta el pago de tributos, básicamente en lo referente a los derechos de aduana (Ad Valorem), Impuesto General a las Ventas (I.G.V.), con lo que busca reducir los costos operativos de los beneficiarios de esta modalidad de despacho aduanero; todo por supuesto dentro del marco del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago firmado por el Perú en dicha ciudad el 07 de Diciembre de 1944 y aprobado por Resolución Legislativa No. 10958 del 09 de Enero de 1946; así como por lo establecido por la Ley General de Aduanas y su Reglamento aprobado el primero por Decreto Legislativo 809 y el segundo por Decreto Supremo 121-96-EF respectivamente.

Antes de analizar los niveles de incentivos tributarios otorgados respecto a la importación de mercancías bajo la Destinación Aduanera Especial de Material para Uso Aeronáutico, debemos precisar que dentro de este concepto no solo se encuentran involucradas las compañías de aviación civil comercial, tanto de carga como pasajeros ya sean de bandera nacional o extranjeras que presten servicio en el ámbito nacional o internacional, sino que involucra también a aquellas empresas que prestan servicio de apoyo en tierra a las aeronaves de dichas compañías aéreas. De otro lado la legislación nacional denomina a dichas compañías y empresas como **Beneficiarios** concepto que utilizaremos a efectos de referirnos a estos.

La legislación nacional no estipula parámetro alguno en lo que respecta al valor de las mercancías solicitadas a despacho bajo la modalidad de Destinación Aduanera Especial de Material para Uso Aeronáutico, ya que como se sabe la legislación aduanera exige para la importación al país de mercancías, el requisito del certificado de inspección en origen para aquellas mercancías nuevas importadas al país que superen en valor FOB los US\$ 5 000,00 y de US\$ 2 000,00 cuando son usadas.

El que la legislación nacional obvie este requisito para la importación de Material para Uso Aeronáutico, se explica en primer lugar en que este tipo de despacho aduanero se encuentra dentro del marco del Convenio de Aviación Civil Internacional, suscrito por el Perú en Chicago el 07 de Diciembre de 1944 y aprobado por Resolución Legislativa N° 10538 del 09 de Enero de 1946; así como por lo dictado en el Decreto Supremo N° 429-H, mediante el cual se establece que los materiales que lleguen al territorio de la República y permanezcan dentro de los límites de los aeropuertos internacionales: deberán despacharse dentro de un régimen que considere el requisito de la facilidad y velocidad inherente al transporte aéreo, así como que la reglamentación no debe imponer trabas excesivas a dichos beneficiarios, interesados en utilizar dichos materiales.

En segundo lugar dicha legislación considera esta modalidad de despacho aduanero como un Destino Aduanero Especial. Esta consideración conlleva a la figura de extraterritorialidad indicando que al permanecer dichas mercancías dentro de los límites de aeropuerto, supone no ingreso al territorio nacional.

De otro lado dicha legislación establece que los beneficiarios de la destinación Aduanera Especial de Material para Uso Aeronáutico podrán ingresar las mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, así como las empresas destinadas al apoyo en tierra, inafectos a pago alguno por concepto de derechos de importación ni ningún otro tipo de impuestos.

B. CLASIFICACION POR USO DE LOS MATERIALES PARA USO AERONAUTICO

En principio la distribución de tipo de mercancías desarrolladas en esta parte del estudio debemos indicar que se encuentra básicamente en función a lo señalado en la Circular 3 que de alguna manera reglamenta el D.S. 429-H que establece “Zona Franca” en los Aeropuertos Internacionales para depositar material aeronáutico, incluyendo además algunas mercancías que por disposiciones internas se han venido incluyendo al margen de dicha circular como material de uso aeronáutico en la medida que iban a ser utilizadas al interior de los límites del aeropuerto internacional. Así el sistema de Aduanas (SIGAD) agrupa las mercancías teniendo en cuenta el uso en: Repuestos, Comisariato, Comat, Impresos y Otros.

REPUESTOS.- Dentro de este concepto se encuentran básicamente aquellos artículos destinados a la reparación, recambio y para su montaje en las aeronaves, incluso motores y hélices, es decir el referido al equipo de reparación, mantenimiento y servicio para dichas aeronaves. La legislación nacional agrupa en este rubro además de lo anteriormente

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

señalado a los equipos para pasajeros, los equipos para mercancías, las partes componentes para incorporarlos al equipo terrestre.

Así, conforme a la Circular N° 3 se incluía en este rubro a: Todo material de reparación y mantenimiento para células, motores e instrumentos, juego de herramientas especiales para reparación de aeronaves, baterías de arranque, carretones y tractores, equipo de aire acondicionado y de renovación del mismo, incluyendo sus unidades transportadoras, escaleras y plataformas de mantenimiento, equipo de ensayo para aeronaves, motores e instrumentos de abordaje, calentadores y refrigeradores de motores de aviación, equipo terrestre de radio y teletipo, escaleras de embarque, básculas especiales, vehículos para trasladar o cargar el equipaje, mercancías, equipo y suministros; dispositivos especiales para cargar y descargar, etc.

El nuevo procedimiento operativo del Destino Aduanero Especial de Material para uso Aeronáutico ha agregado nuevos tipo de mercancías respecto a la legislación anterior, siendo lo más saltante el rubro denominado equipaje de seguridad comprendiendo en este concepto a los dispositivos detectores de armas, a los dispositivos detectores de explosivos y los dispositivos detectores de entrada no autorizada signándolos con el código 07.

VALOR CIF TOTAL DE LOS PRINCIPALES BENEFICIARIOS QUE INGRESARON REPUESTOS COMO MATERIAL PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998 (US\$)

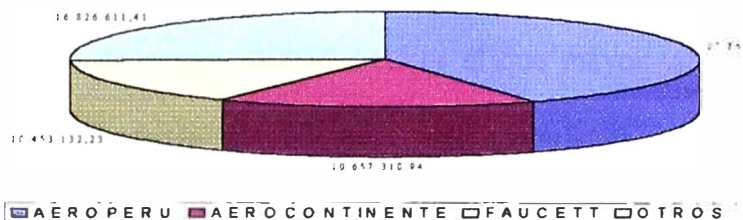


Gráfico 1

PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LOS PRINCIPALES BENEFICIARIOS RESPECTO AL VALOR CIF TOTAL DE IMPORTACIONES DE REPUESTOS COMO MATERIAL PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998 (US\$)

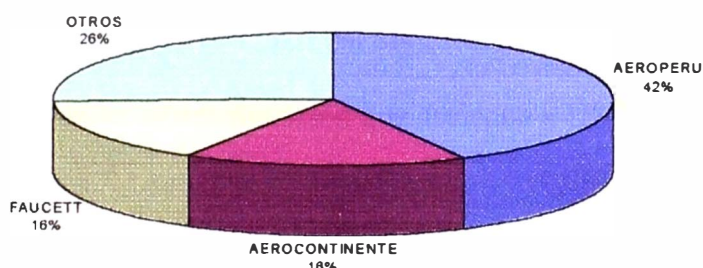


Gráfico 2

En el quinquenio comprendido entre 1994-1998, éste ha sido el rubro que ha tenido mayor movimiento llegando a significar el 81,11% del total de las importaciones bajo esta modalidad de despacho, lo cual en cifras se cuantifica en US\$ 65'801 528,15 de Dólares Americanos.

dejando de percibir el fisco por concepto de derechos de aduanas y demás impuestos la cifra de US\$ 22'046 865,12.

La compañía de Aviación AEROPERU es el que mayor volumen de mercancías ha ingresado al país bajo esta modalidad de despacho aduanero, habiendo alcanzado sus importaciones en el período 1994-1998, un valor CIF total la cifra de US\$ 27'864 473,57 lo que significa el 42,35% del total de las importaciones respecto a este rubro, habiéndose beneficiado con la exoneración de US\$ 9'172 263,02.

En segundo lugar se encuentra la Compañía de Aviación AEROCONTINENTE con un valor CIF total durante este lustro ascendente a US\$ 10'657 310,94; significando un 16,20% respecto al total, alcanzando una exoneración que asciende a US\$ 3'507 427,08.

Por último ocupando el tercer lugar se encuentra la compañía de Aviación FAUCETT con monto ascendente a US\$ 10'453 132,23; lo que significa un 15,89% del total del valor CIF del material para uso aeronáutico ingresado bajo esta modalidad de despacho durante 1994-1998. Con lo que se concluye que entre estas tres (03) compañías de aviación cubren el 74,44% primando las compañías aéreas sobre las demás empresas beneficiarias.

COMISARIATO.- En este rubro se encuentran comprendidas aquellas mercancías que el pasajero consume a bordo de las aeronaves durante el vuelo, tales como alimentos, bebidas, etc. Los cuales conforman parte de lo que la Circular N° 3 denomina como suministros.

Durante el quinquenio comprendido entre los años 1994-1998 este rubro alcanzo cifras en valor CIF total de US\$5'006 794,02 lo que en términos de participación porcentual ha significado un 6% respecto al valor CIF total de mercancías ingresadas bajo esta modalidad de despacho aduanero.

En este rubro también la compañía de aviación AEROPERU ha alcanzado la mayor cifra en lo que respecta al valor CIF, ascendiendo en total sus importaciones, expresados en millones de dólares, a la cifra de US\$ 1'522 314,81; lo que significa un 30,40% del valor CIF total correspondiente a este rubro en el último quinquenio.

COMAT.- En este rubro el Sistema de Aduanas (SIGAD) ha considerado a aquellos artículos que sirven para atención de pasajeros a bordo tales como vasos, copas, bandejas, cubiertos, etc. Es decir corresponde a parte lo que se ha denominado hasta hoy equipo especial para el servicio de mesa.

Durante el quinquenio comprendido entre los años 1994-1998 este rubro alcanzo cifras en valor CIF total de US\$4'775 482,81 lo que en términos de participación porcentual ha significado un 6% respecto al valor CIF total de mercancías ingresadas bajo esta modalidad de despacho aduanero.

En este rubro la compañía de aviación FAUCETT ha alcanzado la mayor cifra en lo que respecta al valor CIF, ascendiendo en total sus importaciones, expresados en millones de dólares, a la cifra de US\$ 1'282 850,18; lo que significa un 26,89% del valor CIF total correspondiente a este rubro en el último quinquenio.

IMPRESOS.- Este rubro agrupa la documentación diversa necesaria para la operatividad de las aeronaves que según la Circular N° 3 estaba referida a: Libro de a bordo, Cartas de parte aéreo, Ordenes de cambio, notas de consignación, billetes de pasajes, billetes de exceso de equipaje, informes sobre daños o irregularidades, etiquetas para el equipaje y para las mercancías, formularios, horarios y documentos relativos al peso y al centraje.

El actual procedimiento a incluido además de los anteriormente señalado por la Circular N° 3 a los manuales de pasajeros, equipo y

material didáctico para instrucción, Manuales, Video cassettes, CD-ROM, sobres para boletos, ordenes de cambio.

Debemos indicar que como hemos dicho muchos de estos materiales aún cuando no se incluían en la Circular 3 venía siendo autorizado su ingreso por parte de ADUANAS.

Durante el quinquenio comprendido entre los años 1994-1998 este rubro alcanzo cifras en valor CIF total de US\$507 382,06 lo que en términos de participación porcentual ha significado un 0,63% respecto al valor CIF total de mercancías ingresadas bajo esta modalidad de despacho aduanero.

En este rubro la compañía de aviación AEROPERU ha alcanzado la mayor cifra en lo que respecta al valor CIF, ascendiendo en total sus importaciones, expresados en millones de dólares, a la cifra de US\$ 208 665,08; lo que significa un 41,13% del valor CIF total correspondiente a este rubro en el último quinquenio.

OTROS.- En este rubro se incluye a aquellos artículos destinados a la venta a bordo de las aeronaves, como perfumería, bisutería, etc. Los cuales, al igual que el comisariato, la Circular N° 3 definía como suministros.

Durante el quinquenio comprendido entre los años 1994-1998 este rubro alcanzo cifras en valor CIF total de US\$5'768 652,32 lo que en términos de participación porcentual ha significado un 7,11% respecto al valor CIF total de mercancías ingresadas bajo esta modalidad de despacho aduanero.

En este rubro la compañía de aviación AEROPERU ha alcanzado la mayor cifra en lo que respecta al valor CIF, ascendiendo en total sus importaciones, expresados en millones de dólares, a la cifra de US\$1'152 065,27; lo que significa un 19,97% del valor CIF total correspondiente a este rubro en el último quinquenio.

CAPITULO SEGUNDO

*LA NORMATIVIDAD VIGENTE Y LAS DIFICULTADES O
DEBILIDADES EN LOS PROCEDIMIENTOS ANTERIORES*

A. DEFINICIONES

Para un mejor entendimiento de los términos y expresiones utilizadas en las normas y procedimientos utilizados, se hace necesario señalar el significado de los mismos, así a continuación tenemos:

Aduana - Organismo responsable de la aplicación de la Legislación Aduanera y del control de la recaudación de los derechos de aduana y demás tributos; encargados de aplicar, en lo que le concierne, la legislación sobre comercio exterior, generar las estadísticas que ese tráfico produce y ejercer las demás funciones que las leyes le encomiendan. El término también designa una parte cualquiera de la administración de aduana, un servicio o una oficina.

Abandono Legal - Institución Jurídica aduanera por la cual, al vencimiento de los términos para solicitar el destino o despacho a consumo o efectuar el retiro de las mercancías, la Aduana las adquiere en propiedad y procederá a disponer su adjudicación o remate.

Aeropuerto Internacional - Todo aeropuerto cuyo territorio este situado, como puerto de entrada y salida para el tráfico aéreo

internacional, donde se lleven a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Acta de Inmovilización - Documento levantado por Especialista de Aduanas mediante la cual se procede a la Incautación de mercancía no Declarada.

Control Aduanero - Conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar

Derechos de Aduana - Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que entren en el territorio aduanero.

Explotador - Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves

Manifiesto de Carga - Documento en el cual se detalla la relación de la mercancía que constituyen la carga de un medio, o de una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.

Terminal de Almacenamiento - Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, postal, fluvial y/o lacustre.

Descargar - Acto de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje, excepto las mercancías, correo, equipaje o suministros que sigan transportándose durante la siguiente etapa del mismo vuelo.

Equipo terrestre - Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

B. PROCEDIMIENTO ANTERIOR

El 07 de Diciembre de 1944 el Estado peruano suscribe en la Ciudad de Chicago el Convenio de Aviación Civil Internacional, la que luego es aprobada por Resolución Legislativa N° 10538 de fecha 09 de Enero de 1946. Dicho acto compromete al Perú a poner en vigencia y aplicar dicho Convenio Internacional, el cual en su Artículo 24^o

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

establece que “ las piezas de repuestos y el equipo que se importe al territorio nacional de un Estado Contratante, para su instalación o uso en las Aeronaves de otro Estado contratante, dedicadas a la navegación aérea internacional, serán admitidas libres de derecho, a reserva de lo dispuesto en los Reglamentos de Estado interesado, que puedan exigir que dichos efectos sean guardados bajo vigilancia aduanera”.

Así en virtud de lo anteriormente señalado y la Ley 4054 el 02 de noviembre de 1965 el gobierno peruano dicta el Decreto Supremo N° 429-H emitido el 02 de Noviembre de 1965 mediante el cual establece una “Zona Franca” en los Aeropuertos Internacionales para depositar material aeronáutico, indicando en su artículo primero que los materiales de uso aeronáutico que requieran las Compañías Nacionales y Extranjeras de servicio nacional e internacional serán depositados en los aeropuertos Internacionales del País bajo vigilancia y control aduanero, ampliando el beneficio también para las compañías aéreas nacionales.

En su Artículo 2° dicho dispositivo legal establece que los materiales aeronáuticos que lleguen al territorio de la República y permanezcan dentro de los Aeropuertos Internacionales, no estarán afectos a pago alguno por concepto de derechos de importación, consulares, adicionales u otros, impuestos gravámenes o recargos de cualquier naturaleza, en vista de que se trata de materiales que no se internan al país y permanecen bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, en espera de su utilización tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos de tierra, según los casos.

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

En su artículo tercero señalaba que los indicados materiales de uso aeronáutico podrían ser objeto de préstamo entre las diversas compañías de aviación con el requisito de que la devolución de los mismos se hagan mediante entrega de material similar y no pago en dinero. Este artículo con el tiempo fue derogado ya que no se estableció en ningún otro dispositivo un mecanismo de control para este tipo de operación lo que conllevó la incapacidad de ADUANAS de poder efectuar un efectivo control.

El mencionado dispositivo legal en su artículo 4° indica que la Superintendencia General de Aduanas es la entidad encargada de tomar las providencias necesarias para la debida aplicación del presente Decreto, debiendo considerarse principalmente la necesidad de que el depósito y la utilización de los materiales aeronáuticos se efectúen dentro de un régimen que considere el requisito de la facilidad y velocidad inherente al transporte aéreo.

Por último el Decreto Supremo 429-H, señala en su artículo 5° que toda transgresión por la que se encuentre Equipos o Repuestos fuera de los depósitos indicados, sin declaración escrita de la Administración de la Aduana, dará lugar al juicio de Comiso por Contrabando, aunque las piezas no hubieran salido del recinto aduanero.

La Administración Aduanera elaboró el Oficio Circular N° 2-442 con fecha 14 de Diciembre de 1965, ratificado mediante Oficio Circular N° 3° de fecha 28 de Abril de 1968, documentos que se han venido utilizando como una especie de reglamento, en la necesidad de establecer criterios o procedimientos a efectos del estricto cumplimiento de

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

lo dispuesto en dicho Decreto Supremo 429-H; entre otras cosas dichas Circulares definen en primer lugar lo que se entiende como Zona Franca para los efectos de aplicarlo señala que:

Zona Franca Es el área comprendida dentro de los límites de los Aeropuertos Internacionales, y

Depósito de Material de Uso Aeronáutico - Locales que cada Compañía posea en la “zona franca” para el almacenamiento temporal de los mismos, en espera de su utilización.

Asimismo, define las mercancías ha ser consideradas como Material para Uso Aeronáutico, indicando que se considera material para uso aeronáutico el siguiente:

- a) Equipo de reparación mantenimiento y servicio, es decir:
 - a.1 Todo material de reparación y mantenimiento para células, motores e instrumentos.
 - a.2 Juego de Herramientas especiales para reparación de aeronaves;
 - a.3 Baterías de arranque, carretones y tractores;
 - a.4 Equipo de aire acondicionado y de renovación del mismo, incluyendo sus unidades transportadoras;
 - a.5 Escaleras y plataformas de mantenimiento;

- a.6 Equipo de ensayo para aeronaves, motores e instrumentos de abordó;
- a.7 Calentadores y refrigeradores de motores de aviación;
- a.8 Equipo terrestre de radio y teletipo;

- b) Equipo para pasajeros:
 - b.1 Escaleras de Embarque
 - b.2 Básculas Especiales;
 - b.3 Equipo especial para el servicio de mesa

- c) Equipo para mercancía:
 - c.1 Vehículos para trasladar o cargar el equipaje, mercancías, equipo y suministros;
 - c.2 Dispositivos especiales para cargar y descargar;
 - c.3 Básculas especiales

- d) Partes componentes para incorporarlas al equipo terrestre, incluso los artículos anteriormente mencionados.

- e) Suministros, considerándose como tales a los artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

- f) Documentación Diversa, tal como libro de abordó, cartas de porte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajes, billetes de exceso de equipaje, órdenes de

cambio, informes sobre daños o irregularidades, etiquetas para el equipaje y para las mercancías, formularios, horarios y documentos relativos al peso y al centraje.

De otro lado dicha circular indicaba que todo material destinado a la “Zona Franca” del aeropuerto correspondiente, requerirá únicamente estar amparado por una guía aérea y/o Conocimiento de Embarque. Asimismo señala que cuando el material para el uso aeronáutico destinado a la Zona Franca se transporta por otra vía que no sea la aérea será considerado en tránsito a la Zona Franca de destino, debiendo su traslado ser supervigilado por el personal aduanero hasta su ingreso a la Zona franca previo el trámite de la documentación que corresponda. Esto se ha venido manteniendo aún cuando la Legislación aduanera ha dejado sin efecto el régimen de tránsito interno, encontrándose vigente a la fecha tan solo el régimen de tránsito internacional.

Indicando además que a la llegada de los materiales aeronáuticos a la zona Franca de los aeropuertos Internacionales, la Compañía transportadora procederá a entregarlos con sus respectivas Guías aéreas o conocimiento de Embarque a la administración de la Aduana para su inmediata calificación.

La Aduana, observando un régimen cuyo requisito primordial es la facilidad y velocidad inherentes al transporte aéreo, adoptaría las medidas de control convenientes para cuyo efecto dispondrá la confrontación de los bultos con la documentación aceptada a que se refiere el punto 6º y el formulario que contengan el detalle de los Materiales y verificada su

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

conformidad con la declaración autorizada el traslado de los mismos al depósito especial de la compañía respectiva en la Zona Franca.

Las compañías de Aviación Nacionales y Extranjeras que se acojan al D.S. N° 429-H están obligados a llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico en tarjetas que será selladas por la Aduana para el debido control.

Cada administración de Aduana establecerá una sección dentro de su Dependencia como empleado adhoc, que se ocupe exclusivamente de organizar el Sistema que asegure un servicio, control de la documentación, y de la entrada y salida del material, pero siempre con observancia de la urgencia que requiere el inmediato trámite recomendado por el artículo 4° del Decreto supremo N°429-H.

Asimismo reglamentaba en su numeral 10° el artículo 3° del decreto Supremo 429-H el cual señalaba que los materiales para uso aeronáutico podrían ser objeto de préstamo entre diversas compañías de aviación, quedando derogado este posteriormente mediante Decreto Supremo Extraordinario 159-PCM/93, ratificado mediante Decreto Legislativo 721-93.

Este Decreto Supremo N° 429-H y la Circular N° 3 del 28 de Abril de 1966 mantiene su vigencia en virtud de la Resolución de Superintendencia N° 4649 de fecha 27 de Junio de 1991 mediante la cual dicha Superintendencia Nacional de Aduanas precisa su vigencia, para efectos del ingreso de materiales de uso aeronáutico que requieran las Compañías Nacionales y Extranjeras.

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

Debemos precisar de otro lado, que mediante el Decreto Legislativo 670-78 se eliminaron las restricciones, trámites y procedimientos que impiden el desarrollo de la aviación civil, permitiendo que los servicios de rampa, puedan ser prestados por cualquier persona natural o jurídica, y a fin de dar mayor fluidez al servicio de rampa como servicio técnico de tierra a las aeronaves se dicta el Decreto Supremo Extraordinario N° 159-PCM/93, el cual señalaba que estaban comprendidos dentro de los alcances del artículo 2° del Decreto Supremo N° 429-H los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, destinados al servicio de rampa, y que son prestados por las personas naturales o jurídicas a las aeronaves en los aeropuertos del país. Decreto Supremo Extraordinario que adquiere fuerza de Ley a través del Decreto Legislativo 781 de fecha 31 de Diciembre de 1993 en vigencia a partir del 01 de enero de 1994.

Mediante Ley 26355, vigente a partir del 19 de setiembre de 1994, se establecen que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago. Así los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, destinados al servicio de rampa, que sea prestado por las personas naturales o jurídicas, a las aeronaves en los aeropuertos del país, gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago suscrito por el Perú y aprobado por Resolución Legislativa N° 10358 y lo dispuesto en el Artículo 2° del Decreto Supremo N° 429-H.

Como se puede apreciar el marco legal en el que se basa el despacho aduanero de Material de Uso Aeronáutico, es bastante simple pero gran parte de ella tiene un periodo de vigencia que data de mucho tiempo atrás. Asimismo, se puede apreciar que en un principio solo incluía aquel material que requerían las compañías aéreas tanto nacionales como extranjeras para su operatividad. Sin embargo durante esta década la economía nacional y la política gubernamental se ha dirigido hacia el desarrollo de la inversión privada y ello ha conllevado a que en la actualidad al interior del Aeropuerto Internacional se impulse un proceso de privatizaciones, estando a la fecha gran parte de los servicios que se brindan en dicho recinto, entre ellos el de rampa, en manos de empresas privadas. En este sentido y en busca de desarrollar dichas empresas que prestan servicios en apoyo a la aviación civil comercial se ha ampliado la gama de mercancías a los equipos y materiales destinados al servicio de rampa, siempre que permanezcan bajo control aduanero y dentro de los límites de la zona franca.

Sin embargo a pesar de que se buscaba con estos añadidos a la legislación dar mayor fluidez no solo al servicio de las aeronaves sino al de rampa como servicio técnico de tierra a las mismas, esta se veía muchas veces obstaculizada por procedimientos que como dijimos por el largo periodo de vigencia reflejaban realidades que con el tiempo habían sufrido cambios principalmente por el avance de la ciencia y tecnología.

Este atraso en el manejo de los procedimientos y posiblemente en la Legislación respecto al despacho de Material para uso aeronáutico, trajo como consecuencia innumerables problemas no solo a los usuarios sino para ADUANAS ya que muchas veces se entrampaba ante vacíos en la legislación y procedimientos o en el hecho que la legislación contemplaba situaciones

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

no vigentes, no cubriendo muchas veces las nuevas necesidades que la aviación civil comercial requería en la actualidad.

Así, como punto seguido y en un afán de hacer un análisis pormenorizado del asunto y en la búsqueda de plantear soluciones acordes a la nueva realidad de la aviación civil comercial es que en el presente trabajo pasamos a analizar cada uno de los problemas suscitados a lo largo de todo este tiempo.

C. PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA LEGISLACIÓN ANTERIOR

C.1 Definición de Zona Franca.-

El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago en su Capítulo cuarto, Anexo 9 de Facilitación señala que “Zona Franca” es el área donde las mercancías, ya sean de origen nacional o extranjero, pueden admitirse, depositarse, almacenarse, empacarse, exponerse, venderse, someterse a tratamiento industrial o fabricarse, y desde donde tales mercancías pueden llevarse a un punto fuera del territorio del Estado sin estar sujetas a derechos de aduanas, ni a impuestos internos de consumo, ni a inspección, excepto para aplicar medidas de seguridad de la aviación o medidas apropiadas para el control de estupefacientes. Las mercancías de origen nacional admitidas en una zona franca podrán considerarse como exportadas. Cuando se trasladen de la zona franca al territorio del Estado, las mercancías se someterán a los trámites de aduanas y a los demás procedimientos exigidos para la entrada.

Al respecto la legislación nacional a fin de adecuar este concepto plantea una acepción de Zona Franca que implica una ficción legal suponiendo básicamente una extraterritorialidad, es decir que la mercancía que ingresa a esta zona se considera como si no hubiera ingresado al territorio nacional. Asimismo la circular 3 como hemos señalado indica que Zona Franca es el área comprendida dentro de los límites de los Aeropuertos Internacionales.

Sin embargo el artículo quinto señala sanción de Comiso por Contrabando cuando se encuentre equipos o repuestos fuera de los depósitos de material aeronáutico, señalando tácitamente que Zona Franca no es en general todo el aeropuerto sino que dicha zona se encuentra al interior del mismo, estableciendo que dicha zona no es otra que el denominado Deposito de Material de Uso Aeronáutico ya que como se ha indicado estos son locales o recintos que cada Compañía posee en la “zona franca” para el almacenamiento temporal de los mismos, en espera de su utilización.

Como se puede apreciar este punto resulta neurálgico en la legislación respecto a material aeronáutico, ya que en la medida que se defina realmente el área a considerar como zona franca se podrá aplicar con propiedad lo establecido en artículo 4° del mencionado Decreto Supremo

C.2 Problema de Definición expresa de bienes considerados como Material de Uso Aeronáutico

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

El Convenio de Aviación Civil Internacional en su capítulo cuarto, Anexo 9 punto G), recomienda los artículos ha admitir tales como equipos, suministros y piezas de repuesto de aeronaves, señalando una lista que se resume en:

- a) Equipo de reparación mantenimiento y servicio
- b) Equipo para pasajeros
- c) Equipo para mercancía
- d) Partes componentes para incorporarlas al equipo terrestre, incluso los artículos anteriormente mencionados.
- e) Equipo de Seguridad
- f) Partes componentes para incorporarlas al equipo e seguridad

Asimismo recomienda respecto a la importación de suministros que estas se permitan en la medida de lo posible sin exigir documentación secundaria (como certificados de origen y facturas consulares o especializadas) y libre del pago de derechos de aduanas u otras tasas y derechos, evitando que la reglamentación imponga trabas excesivas.

De otro lado recomienda que el material educativo y las ayudas para la instrucción importadas por las empresas de transporte aéreo para uso en relación con la instrucción técnica del personal terrestre y de vuelo necesario para establecer y mantener servicios internacionales explotados por esas empresas, deben admitirse libres de derechos de aduanas y de otros impuestos y derechos. La intención de esta disposición es que únicamente deberían ser admisibles, según lo señalado

anteriormente materiales relacionadas con la aviación, la enseñanza y la instrucción aeronáutica, tales como las siguientes:

- Simuladores de vuelo
- Entrenadores “link”
- Maquetas
- Secciones de motores y piezas
- Esquemas que indiquen el funcionamiento de los distintos sistemas técnicos.

Por último recomienda hacer arreglos, siempre que sea posible, para la admisión libre de derechos de aduana de los documentos de las líneas aéreas y de los explotadores; y permitir un rápido despacho por el propio personal de las compañías aéreas o sus agentes designados.

La Circular N° 3 recogió casi toda la lista sugerida en el Convenio de Aviación Civil Internacional a excepción de los denominados equipos de seguridad y agregando otros artículos entre ellos a los tractores, Equipo de aire acondicionado y de renovación del mismo, incluyendo sus unidades transportadoras, teletipos. Asimismo, en concordancia con dicho Convenio Internacional se añadió a la lista de artículos los suministros, considerándose como tales a los artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

De otro lado se definió la documentación de uso de las compañías aéreas (tal como lo recomienda el convenio), que ingresaban al país libre del pago de derechos y demás tributos, tal como libro de abordaje, cartas de porte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajes, billetes de exceso de equipaje, órdenes de cambio, informes sobre daños o irregularidades, etiquetas para el equipaje y para las mercancías, formularios, horarios y documentos relativos al peso y al centraje.

El hecho de que el artículo 1° del Decreto Supremo 429-H, señale que los materiales de uso aeronáutico que requieran las compañías aéreas nacionales y extranjeras de servicio nacional e internacional **serán depositados en los Aeropuertos Internacionales del país bajo vigilancia y control aduanero**, ha motivado que muchos usuarios de esta modalidad de despacho aduanero hayan solicitado a despacho mercancías que no figuraban en dicha lista, aduciendo que estas iban a ser depositados en los Aeropuertos Internacionales e iban a permanecer bajo vigilancia y control de aduanas.

Esto ha generado ciertos inconvenientes en la atención de dichos despachos por parte de ADUANAS, ya que en muchos casos dando estricto cumplimiento a la Circular No. 3, se ha negado el ingreso de ciertas mercancías bajo la destinación especial de Material para uso aeronáutico, causando cierto malestar en los usuarios los cuales siempre han argumentado a parte de lo señalado que los continuos cambios en la ciencia y tecnología en lo que se refiere a las aeronaves y el continuo cambio en la atención de necesidades de las aeronaves hace que mucho productos nuevos no

hayan sido incluidos en estas listas porque no existían en el momento que éstas Circulares fueran elaboradas. Asimismo indican que el no haberlas actualizado es lo que genera estos problemas, así como haber establecido mediante Decreto Supremo Extraordinario 159-PCM/93, Decreto Legislativo 781-93 y Ley 26355-94 la ampliación del beneficio que señala el Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, dentro de los alcances del artículo 2 de Decreto Supremo 429-H, a los equipos y materiales destinados al servicio de rampa, sin señalar cuales eran estos equipos y materiales hasta la fecha.

Así este punto para el equipo de trabajo resultó de vital importancia en la medida que como se puede apreciar se hacía necesario establecer lista de artículos acordes a las necesidades actuales de la aviación comercial moderna y sus empresas de apoyo, lo que también coadyuvaría a un mejoramiento en la fluidez de los despachos en la medida que se tendría las cosas claras al respecto, lo que también mejoraría el control aduanero.

C.3 Control de los Depósitos de Material de Uso Aeronáutico

El artículo 4° del Decreto Supremo 429-H señala que la Superintendencia General de Aduanas tomará las providencias necesarias para la debida aplicación del mencionado Decreto Supremo. Asimismo la Circular N° 3 señala básicamente en su numeral 7°, 8°, 9° y 11° la obligatoriedad de Aduanas de implementar un régimen cuyo requisito primordial es la facilidad y la velocidad, así como adoptar las medidas

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

de control convenientes estando obligada a conocer la recepción, entrada y salidas de los Materiales de Uso Aeronáutico.

Al respecto se discutió en el grupo que a la fecha ADUANAS no ha ejercido un adecuado control especialmente a los depósitos de Material de Uso Aeronáutico, ya que como se ha podido apreciar a lo largo de toda la exposición nunca ha existido una reglamentación o procedimiento que haga viable este control. Así este es otro punto de vital importancia ya que en la medida que se pueda contar con un procedimiento al respecto, esto va permitir ejercer a ADUANAS un control efectivo de los mismos.

C.4 Problema con la documentación

El Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago recomienda establecer para el despacho de Material de Uso Aeronáutico un régimen ágil y rápido sin imponer trabas excesivas entre ellas la de exigir demasiada documentación para el despacho de dichos materiales.

Es ese sentido la Circular N° 3° recogiendo este espíritu del Convenio Internacional señala en su numeral 4° que todo material destinado a la “Zona Franca” del Aeropuerto correspondiente, requerirá únicamente estar amparado por Guía Aérea y/o Conocimiento de Embarque. Este hecho ha ocasionado muchas veces uno que otro problema al despacho ya que a la fecha esta modalidad de despacho aduanero no

requiere la presentación obligatoria de factura comercial ni de otro tipo de documento de origen que permita una rápida confrontación de lo declarado con lo encontrado al momento de efectuar el reconocimiento físico, a excepción de lo detallado en la declaración, lo cual resulta insuficiente. Este problema se suscita en la medida que de acuerdo a las características de la Declaración cuando existen demasiados artículos en su mayoría los usuarios al no contar con un espacio suficiente para detallar todos los artículos, generalizan colocando un nombre genérico. Por tanto esto planteaba también la necesidad de establecer como un requisito para el despacho de material para Uso Aeronáutico la presentación de un documento oficial como una factura u otro documento que detalle las mercancías solicitadas a despacho, a fin de facilitar el control de ADUANAS tanto en la recepción como en la entrada y salida del depósito de Material de Uso Aeronáutico.

C.5 Problema a la revisión documentaria y reconocimiento físico.-

El numeral 4° de la Circular N° 3 señala que todo material destinado a la “Zona Franca” del Aeropuerto correspondiente, requerirá únicamente estar amparado por guía aérea y/o Conocimiento de Embarque. Asimismo el numeral 6° de dicha Circular indica que a la llegada de los materiales aeronáuticos a la Zona Franca de los Aeropuertos Internacionales, la Compañía transportadora procederá a entregarlos con sus respectivos Guías Aéreas o Conocimiento de Embarque a la Administración de la Aduana para su inmediata calificación, es decir revisar documentariamente la Declaración, confrontando lo declarado con la lista aprobada por la Circular N°3.

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

Este problema va relacionado con el problema anterior debido básicamente a que es en este punto del despacho donde se contrasta lo declarado con lo realmente enviado. Así, la labor de control de Aduanas, al ser las declaraciones muchas veces genéricas, se ve dificultada al no contar con un documento obligatorio que cumpla ciertas formalidades, y que detalle con precisión cada uno de los artículos a ingresar al país bajo la modalidad de Material Aeronáutico. De otro modo se dificulta la labor de ADUANAS en la medida que no se establece parámetros para una rápida y pronta identificación de los artículos no sólo al momento del despacho sino al control posterior.

C.6 Problemas respecto a Infracciones y Sanciones

Este también resultaba un punto discutible ya que muchos usuarios indicaban que ninguna de las normas y procedimientos existentes acerca del despacho de Material de Uso Aeronáutico señalaban o especificaban sanción alguna para este tipo de despacho, es más muchos de ellos indicaban que la Circular 3° en su numeral 7° señala que la ADUANA, deberá aplicar para este tipo de despacho un régimen cuyo requisito primordial es la facilidad y velocidad inherentes al transporte aéreo. Aducen asimismo que dichos despachos se encuentran en la Ley General de Aduanas considerado como un Destino Aduanero Especial o de Excepción, por lo que no son aplicables las Infracciones y Sanciones previstas en la Ley General de aduanas, su reglamento y la tabla de sanciones aplicables a Infracciones observadas en dicha Ley.

En este sentido se concluyó en el grupo que era necesario detallar en el nuevo procedimiento del Destino Especial de Material de Uso Aeronáutico las Infracciones y Sanciones a que hubiera lugar, en la medida que al respecto la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 809, no hace excepción de ningún régimen, operación aduanera o destinación aduanera especial.

C.7 Análisis de Tiempos para el despacho

En este punto se considera necesario efectuar un análisis en el tiempo a fin de determinar los puntos neurálgicos durante el proceso de despacho del Material de Uso aeronáutico, para este fin se hizo uso del modelo Matemático de Programación de Tiempo o Método PERT – CPM.

Se efectuó el análisis teniendo en consideración un despacho sin incidencia tanto para aquellas mercancías arribadas al país vía aérea como las que llegan vía Marítima, observando respecto a las primeras que el mayor tiempo del procedimiento esta centralizado en el momento en que se traslada la mercancía con acompañamiento de los Oficiales de Aduana desde los Terminales de Almacenamiento hacia los Depósitos de Material de Uso Aeronáutico, y en el segundo caso además de suceder lo mismo que el caso anterior también toma un mayor tiempo en el traslado de la Aduana Marítima hacia la Aduana Aérea, también por parte de los Oficiales de Aduana.

Por lo demás, tal como se puede apreciar en el cuadro adjunto, tanto en el proceso de la revisión documentaria, numeración, traslado de la Declaración de ADUANAS hacia los Terminales de Almacenamiento, como en el reconocimiento físico se manejan tiempos que se encuentran dentro de los niveles normales que se estilán para este tipo de despacho aduanero

DESPACHO SIN INCIDENCIA DE MERCANCIA LLEGADA VIA AEREA						
TAREAS	RANGO	TIEMPOS			DURACION	VARIANZA
		a	m	b		
REVISION DOC.	0-1	1	3	8	3,50	1,36
NUMERACION	1-2	1	3	5	3,00	0,44
TRASLADO DE DSI AL ALMACEN	2-3	10	30	90	36,67	177,78
RECONOCIMIENTO FISICO	3-4	5	10	15	10,00	2,78
TRASLADO DE ALMC. A DEP.	4-5	120	240	360	240,00	1.600,00
					293,17	1.782,36
					4,89	

Desviación Estándar - 42.22

250.95 minutos < C > 335.38 minutos
4h 10m 57s 5h 35m 22.80s

DESPACHO SIN INCIDENCIA DE MERCANCIA LLEGADA VIA MARITIMA						
TAREAS	RANGO	TIEMPOS			DURACION	VARIANZA
		a	m	b		
REVISION DE DEC. TRANS.	0-1	1	3	8	3,50	1,36
NUMERACION	1-2	1	3	5	3,00	0,44
TRASL. DE DEC. ALMACEN	2-3	10	30	90	36,67	177,78
REC. FIS. EN MARITIMA	3-4	5	10	15	10,00	2,78
TRASL. MARIT. -AEREA	4-5	720	1440	2160	1.440,00	57.600,00
REVISION DOC. DEC. ZONA FRA.	5-6	1	3	8	3,50	1,36
NUMERACION	6-7	1	3	5	3,00	0,44
TRASLADO DE DSI AL ALMACEN	7-8	10	30	90	36,67	177,78
RECONOCIMIENTO FISICO	8-9	5	10	15	10,00	2,78
TRASLADO DE ALMC. A DEP.	9-10	120	240	360	240,00	1.600,00
					1.786,33	59.564,72
					29,77	

Desviación Estándar = 244,06

1 542,27 minutos < C > 335.38 minutos
1 D 1h 42m 16.20s 1D 9h 50m 23.40s

CAPITULO TERCERO

*PROPUESTA DE ADUANA Y EL NUEVO PROCEDIMIENTO
RESPECTO A DESTINACIÓN ADUANERA DE MATERIAL PARA
USO AERONÁUTICO*

La aprobación de la Nueva Ley General de Aduanas mediante Decreto Legislativo N° 809, compromete a ADUANAS a documentar cada uno de sus procedimientos esto en virtud a lo señalado en el Artículo 3° el cual establece que la prestación de servicios aduaneros deberá tender a alcanzar los niveles establecidos en las normas internacionales sobre sistemas de aseguramiento de calidad.

Asimismo el artículo 8° de su Reglamento establece que ADUANAS, a partir del 25 de Diciembre de 1996, dará inicio a la adecuación de su sistema de calidad a la estructura prevista en la Norma Técnica Peruana ISO 9000 a que se refiere las normas sobre la materia emitidas por el INDECOPI; indicando además que a más tardar el 31 de Diciembre de 1997 ADUANAS deberá concluir con la adecuación a dichas normas técnicas de la calidad.

Así, en la necesidad de ADUANAS de desarrollar y plasmar en un único documento cada uno de los procedimientos operativos utilizados por ADUANAS, lleva a la creación de grupos de trabajo conjuntos conformado por personal de la Intendencia de Técnica Aduanera (área normativa) y de las Intendencias de Aduanas (área operativa), que en forma coordinada y conjunta elaboraron cada uno de los procedimientos operativos aduaneros, entre ellos el correspondiente al Procedimiento Operativo adecuado al Sistema de Calidad del Destino Especial de Material para uso Aeronáutico.

El inciso h) del Artículo 83° de la Ley General de Aduanas incluye al despacho de Material para uso aeronáutico, dentro de las llamadas “Destinaciones Aduaneras Especiales o de Excepción” indicando que es material destinado a la reparación o mantenimiento, los equipos

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales e internacionales, creando esta última parte cierta incertidumbre ya que no define a que se refiere con demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales e internacionales.

Asimismo debemos señalar que la Ley General de Aduanas y su Reglamento optan por omitir la regulación de los diferentes destinos aduaneros especiales, indicándose en el Artículo 137° del Reglamento de la Ley, que los destinos aduaneros especiales o de excepción, a que se refiere el artículo 83° de la Ley deberán sujetarse a sus respectivos reglamentos y normatividad específica que los regula, quedando expresado tácitamente la necesidad de aprobar un procedimiento operativo que viabilice el despacho aduanero de este tipo de mercancías.

A. EL DECRETO SUPREMO 074-98-EF

Mediante este Decreto Supremo publicado el 21 de Julio de 1998 en el Diario Oficial “El Peruano” el gobierno precisó los bienes calificados como material para uso aeronáutico sujeto a los beneficios del Convenio Aviación Civil Internacional de Chicago, indicando que se entenderá por Material de uso Aeronáutico sujeto a los beneficios del Convenio Aviación Civil Internacional de Chicago, Ley N° 26355 e inciso h) del artículo 83° del Decreto Legislativo N° 809°, Ley General de Aduanas los siguientes bienes:

a) Combustibles

- b) Aceites Lubricantes
- c) Piezas de repuestos,
- d) Equipo corriente y provisiones que se lleven a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras
- e) Equipos para la recepción de pasajeros en rampa, manipuleo de carga y demás mercancías necesarias para la prestación de servicios técnicos en tierra que se efectúen en las aeronaves.

Esto trajo como consecuencia malestar entre los usuarios o beneficiarios de la Destinación Aduanera Especial de Material para Uso Aeronáutico, ya que recortaba la relación de bienes que venía rigiendo desde el 28 de Abril de 1966 a través del Oficio Circular N° 3 y que fuera ratificado mediante Resolución de Superintendencia N° 4649 de fecha 27 de Junio de 1991, en dicha Circular se considera como material para uso aeronáutico el siguiente:

- a) Equipo de reparación mantenimiento y servicio, es decir:
 - a.1 Todo material de reparación y mantenimiento para células, motores e instrumentos.
 - a.2 Juego de Herramientas especiales para reparación de aeronaves;
 - a.3 Baterías de arranque, carretones y tractores;
 - a.4 Equipo de aire acondicionado y de renovación del mismo, incluyendo sus unidades transportadoras;
 - a.5 Escaleras y plataformas de mantenimiento;

- a.6 Equipo de ensayo para aeronaves, motores e instrumentos de abordó;
- a.7 Calentadores y refrigeradores de motores de aviación;
- a.8 Equipo terrestre de radio y teletipo;

- b) Equipo para pasajeros:
 - b.1 Escaleras de Embarque
 - b.2 Básculas Especiales;
 - b.3 Equipo especial para el servicio de mesa

- c) Equipo para mercancía:
 - c.1 Vehículos para trasladar o cargar el equipaje, mercancías, equipo y suministros;
 - c.2 Dispositivos especiales para cargar y descargar;
 - c.3 Básculas especiales

- d) Partes componentes para incorporarlas al equipo terrestre, incluso los artículos anteriormente mencionados.

- e) Suministros, considerándose como tales a los artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

- f) Documentación Diversa, tal como libro de abordó, cartas de porte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajes, billetes de exceso de equipaje, órdenes de

cambio, informes sobre daños o irregularidades, etiquetas para el equipaje y para las mercancías, formularios, horarios y documentos relativos al peso y al centraje.

Ante esta situación el equipo de trabajo efectuó un análisis a lo dispuesto en el inciso h) del Artículo 83° del Decreto Legislativo N° 809° - Ley General de Aduanas, ya que este inciso dispone el ingreso al país de una serie de bienes libre de los derechos de aduana y demás tributos, siempre que permanezcan dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, siendo estos bienes:

- a) El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento
- b) Los equipos para la recepción de pasajeros
- c) Los equipos para manipuleo de carga, y
- d) Demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales.

Como se puede apreciar la liberación establecida en el inciso h) del artículo 83° de la Ley General de Aduanas es más amplia que las establecidas en el artículo 24° del Convenio de Aviación Civil de Chicago, que señala :

Artículo 24°. b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante, para su instalación o uso en las aeronaves de otro estado contratante dedicadas a la navegación aérea internacional, se admitirán libres de derechos, pero sujetos a la aplicación de los reglamentos del estado interesado, el cual podrá exigir que dichos efectos permanezcan bajo la vigilancia y regulación de sus aduanas.

Resultando también más amplia que la Ley 26335, la cual señala:

Artículo 1. Los equipos y materiales que lleguen al territorio peruano y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca, destinados al servicio de rampa, que sean prestados por las personas naturales o jurídicas, a las aeronaves en los aeropuertos del país, gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago suscrito por el Perú y aprobado por Resolución Legislativa N° 10358 y lo dispuesto en el Artículo 2° del Decreto Supremo N° 429-H.

Liberando por tanto no solo al material para uso aeronáutico y equipos sino que además libera a aquellas mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves, siendo estas últimas una categoría de bienes distinta a las anteriores, las cuales no se encuentran comprendidas en el artículo 1° del Decreto Supremo N° 074-98-EF, ya que esta hace referencia en forma expresa a lo que debe entenderse por “ Material de Uso Aeronáutico ” sujetos a los Beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago, Ley N° 26335 e inciso h) del artículo 83° del Decreto Legislativo N° 809, Ley General de Aduanas, no habiendo referencia alguna en su texto a las “demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves”.

Por tanto afirmar lo contrario a lo indicado en el párrafo anterior suponía contravenir lo dispuesto en la Norma VIII del Título Preliminar del Código Tributario – Decreto

Legislativo N° 816, el cual señala en su último párrafo que en vía de interpretación no puede extenderse las disposiciones tributarias a personas o supuestos distintos a los señalados en la Ley.

Ante la situación, expuesta surgió en el grupo la interrogante sobre qué se debe entender por “Las demás mercancías necesarias para la operatividad de las aeronaves”, que de por sí es un término muy amplio, por lo que se considero la necesidad que ADUANAS establezca una relación de bienes que tendría esta calificación, para lo cual sería conveniente que se coordine con el Area competente del Sector Transportes; y que como una medida transitoria las Intendencias de Aduana de la República deberían continuar aplicando la relación de bienes contenida en el Oficio Circular N° 003-66, el cual no se opone a lo dispuesto en el inciso h) del artículo 83° de la Ley General de Aduanas, encontrándose de conformidad al Artículo 5° del Decreto Supremo N° 074-98-EF, vigente a la fecha.

B. LA RESOLUCIÓN DE INTENDENCIA NACIONAL NO. 000123

Dicha Resolución de Intendencia Nacional, es el resultado del estudio elaborado por un Grupo de Trabajo de Aduanas, y mediante ella la ADUANA aprueba entre otros, el Procedimiento Operativo adecuado al Sistema de Calidad del Destino Especial de Material para Uso Aeronáutico (INTA-PE.07), considerando lo señalado en el artículo 3° de la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 809, el cual señala que la prestación de servicios aduaneros deberá adecuarse a los niveles establecidos en las normas internacionales sobre sistemas de aseguramiento de la calidad.

Asimismo considerando que es función de ADUANAS establecer procedimientos acordes con la normatividad legal vigente, basados en los principios de buena fe y de presunción de veracidad, que conduzcan a la simplificación y agilización en los trámites aduaneros, la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera (área normativa) en colaboración con las Intendencias de la República (aérea operativa), ha elaborado los procedimientos a seguir por la Intendencias de Aduanas para el despacho de cada uno de los regímenes, operaciones aduaneras y destinación aduanera especial.

Así, la Intendencia de Técnica Aduanera - INTA con apoyo y colaboración de personal de la Intendencia de Aduana Aérea, han elaborado el procedimiento para el despacho aduanero de mercancías sometidos al Destino Aduanero Especial de Material para Uso Aeronáutico, adecuados a las normas del Sistema de Calidad de ADUANAS.

La Resolución de Intendencia Nacional No. 000123 consta de dos partes medulares que la constituyen la descripción del procedimiento general y los procedimientos específicos.

Cabe señalar que la elaboración de dicho documento partió de la revisión en conjunto por parte del grupo de trabajo de la Intendencia de Técnica Aduanera – INTA y el personal de la Intendencia de Aduana Aérea del Callao, de la Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico elaborada por la Intendencia de Técnica Aduanera, y las normas (respecto al tema), vigentes a la fecha.

La Directiva (o proyecto) de procedimiento indicaba entre sus normas generales que el ingreso Material para Uso Aeronáutico libre de tributos estaba destinado solo para aeronaves nacionales o internacionales, que realicen servicio internacional. Lo que hizo que planteáramos la necesidad de corregir dicho punto ya que no nos parecía correcto hacer mención que el ingreso de mercancías libre de tributos sólo sea para aeronaves que realicen servicio internacional, toda vez que el Artículo 83° inc. h) de la Ley General de Aduanas no excluye del beneficio a las aeronaves que prestan servicio nacional, máxime si tenemos en cuenta que existe la posibilidad que el Poder Ejecutivo permita a las Compañías de Aviación Internacionales efectuar vuelos en el ámbito nacional, con lo que se colocaría a las aerolíneas que prestan solo servicio nacional en una situación de desventaja competitiva.

Así ha quedado señalado en el actual procedimiento que: Son beneficiarios del Destino Especial de Material Aeronáutico, las Compañías de Aviación Civil nacionales o extranjeras, así como las empresas dedicadas al servicio en tierra, quienes deberán contar con un Depósito de Material para Uso Aeronáutico.

De otro lado la Circular N° 3 solo indicaba que todo material destinado la “Zona Franca” del aeropuerto correspondiente, requerirá únicamente estar amparado por una guía aérea y/o Conocimiento de Embarque. Al respecto se indicó que para un mejor control de ADUANAS dicho material no solo debe venir amparada por Guía Aérea y/o Conocimiento de Embarque sino que debería venir manifestada (indicada en el manifiesto de carga), como Material para Uso Aeronáutico, básicamente a fin de que no se desvirtúe

el régimen y que no se establezcan mecanismos que puedan ir contra el interés fiscal. Al respecto el mencionado procedimiento ha recogido esta observación.

En otro punto interesante la Directiva (o proyecto) de procedimiento planteaba una figura novedosa que era la posibilidad que los bienes que ingresaran al país por vía Aérea podría ser descargados y almacenados directamente en los Depósitos de material de uso aeronáutico.

Al respecto el grupo de la Intendencia de Aduana Aérea opinó que si bien parecía una medida que buscaba la facilidad y velocidad en la atención del mencionado Destino Aduanero Especial, lo cierto es que esto hacia aumentar el tiempo en el despacho ya que supone un mayor numero de Especialista de Aduanas. Considerando por tanto que resultaba más expeditivo el hecho de que todo material de uso aeronáutico deba llegar a un Terminal de Almacenamiento lo que supone que un Especialista asignado como hasta ahora en cada uno de los Terminales de Almacenamiento pueda despachar el material de uso aeronáutico de los diferentes beneficiarios del régimen, que hagan uso de dicho terminal de almacenamiento. Sin embargo dicha observación no fue acogida por el personal de la INTA ya que consideraba que este hecho no se iba a dar en la medida que era posible que dichos despachos pueden ser realizados por los Oficiales de Aduana.

B.1 Procedimientos Generales.-

B.1.1 DE LA CONSTITUCION DEL DEPOSITO DE MATERIAL AERONAUTICO (DMA)

Este tema hasta la fecha se ha venido manejando de forma empírica ya que teniendo en cuenta lo señalado en el Decreto Supremo 429-H y la Circular N° 3 y la experiencia adquirida a lo largo de estos años en la materia, ADUANAS ha venido solicitando una serie de documentos a fin de otorgar la autorización para la constitución de Depósitos de Material Aeronáutico.

Al respecto la Directiva (o proyecto) de procedimiento señalaba los requisitos para ser usuario y operar un Deposito de Material de Uso Aeronáutico, habiendo el personal de la Intendencia Aduana Aérea observado que tan solo incluía en este punto a las compañías aéreas y las empresas que presten servicios técnicos en tierra, excluyendo a los servicios de Cocina y Lavandería estando esta observación en concordancia con lo dispuesto por el artículo 83° inciso h) de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 809°.

El procedimiento aprobado con la mencionada Resolución de Intendencia Nacional N° 123-99, indica en forma general “los beneficiarios”, definiendo en la parte de Normas Generales numeral 4° que son beneficiarios de este destino aduanero especial las Compañías de Aviación Civil nacionales y extranjeras, así como las Empresas dedicadas al servicio en tierra. Lo que supone que no se

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

ha tomado en cuenta la observación planteada respecto a los Servicios de Cocina y Lavandería tal como lo habíamos planteado.

Siendo el tenor actual el siguiente: Los beneficiarios para operar un Deposito de Material para uso Aeronáutico; así como los que quieran renovación del mismo, deberán presentar según corresponda, ante la División de Administración, Area de Trámite Documentario o Area encargada de la Intendencia de Aduana una Solicitud con lo siguiente:

B.1.1.1 De la Compañías Aéreas

- Resolución del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción que otorgue a la compañía aérea el permiso de Operación y/o permiso de vuelo.
- Contrato de Alquiler de Local que servirá de Depósito de Material para Uso Aeronáutico (DMA) dentro de los límites del Aeropuerto Internacional o lugares habilitados con la empresa que arriende dicho local, el cual deberá contar con las respectivas medidas de seguridad.
- Documento que indique la(s) persona(s) responsable(s) del DMA

- ☞ Copia Simple de la Carta presentada ante la Intendencia Nacional de Fiscalización Aduanera, sobre las personas facultadas por la Empresa para suscribir en su nombre y representación, por un periodo determinado las Declaraciones de Material para Uso Aeronáutico.
- ☞ Declaración Jurada nombrando a la persona responsable del registro de los ingresos y salidas de los materiales para uso aeronáutico, consignando sus datos personales y documentos de identificación así como su firma y V°B°.
- ☞ Croquis de ubicación del Deposito (DMA)
- ☞ Contar con los recursos logísticos para la interconexión con ADUANAS, contando para ello con un Kardex sistematizado. Siendo este punto una observación del personal de la Intendencia de la Aduana Aérea que ha sido recogido por el presente procedimiento.

B.1.1.2 De las personas naturales o jurídicas que brindan servicios en tierra

Como se recordará mediante Decreto Legislativo N° 670-78 se eliminaron las restricciones, trámites y procedimientos que impedían

el desarrollo de la aviación civil, permitiendo que los servicios de rampa, puedan ser prestados por cualquier persona natural o jurídica, habiendo el gobierno emitido la Ley 26355, Decreto Supremo Extraordinario N° 159-PCM/93 y Decreto Legislativo N° 781.

En razón de ello este procedimiento (aprobado con resolución de Intendencia Nacional N° 123-99), establece en forma precisa y clara los documentos a presentar por los usuarios a fin de solicitar el otorgamiento de permiso para la operación de Depósito de Material de Uso Aeronáutico, indicando que dichos documentos son los siguientes:

☞ Contrato de Alquiler de Local que servirá de Depósito de Material para Uso Aeronáutico (DMA) dentro de los límites del Aeropuerto Internacional o lugares habilitados con la empresa que arriende dicho local, el cual deberá contar con las respectivas medidas de seguridad.

☞ Documento que indique la(s) persona(s) responsable(s) del DMA

☞ Copia Simple de la Carta presentada ante la Intendencia Nacional de Fiscalización Aduanera, sobre las personas

facultadas por la Empresa para suscribir en su nombre y representación, por un período determinado las Declaraciones de Material para Uso Aeronáutico.

- Declaración Jurada nombrando a la persona responsable del registro de los ingresos y salidas de los materiales para uso aeronáutico, consignando sus datos personales y documentos de identificación así como su firma y V°B°.
- Croquis de ubicación del Deposito (DMA)
- Copia de Escritura Pública de Constitución de la Empresa.
- Contar con un control de Kardex sistematizado, aporte de personal de la Intendencia de Aduana Aérea.

De las Obligaciones de los Depósitos

Al respecto la Circular N° 3 en su numeral 9° señala que cada Administración de Aduana establecerá una sección dentro de su dependencia con empleado adhoc, que se ocupe exclusivamente de organizar el sistema que asegure un severo control de la documentación.

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

Este punto fue discutido en el grupo de trabajo y se vio la necesidad de precisar las obligaciones a cumplir por parte de los responsables de los Depósitos de Material para Uso Aeronáutico, que facilitara el control y fiscalización por parte de ADUANAS.

Así, el actual procedimiento señala:

- Disponer las medidas de seguridad y vigilancia de los bienes que ingresen al Depósito, que permitan una efectiva custodia de los bienes, así como facilitar las labores de inspección y de reconocimiento efectuadas por ADUANAS.
- Llevar un registro sistematizado de las operaciones de ingreso y salida de los bienes, así como facilitar las labores de inspección y de reconocimiento efectuadas por ADUANAS.
- Llevar un registro sistematizado de las operaciones de ingreso y salida de los bienes del Depósito (DMA); contando para ello con los recursos logísticos para la interconexión con ADUANAS.
- Elaborar un reporte mensual a base de la información contenida en el registro a que se refiere el literal anterior. La cual deberá tener la estructura y diseño que establezca Aduanas. Dicha información deberá

ser enviada por medios electrónicos a la Intendencia de Aduana dentro de los cinco (05) primeros días hábiles del mes siguiente.

- ☞ Informar a la Intendencia de Aduana, por escrito de la relación de bienes que hubieran sufrido daño, dentro de los cinco (05) días de producido este hecho, indicando número de la Declaración de Material para Uso Aeronáutico, fecha, cantidad y serie. Y
- ☞ Por último, informar a la Intendencia de Aduana dentro del plazo señalado en el literal anterior, las modificaciones producidas en los ambientes autorizados del Depósito (DMA).

Señalando además que el incumplimiento de las obligaciones antes señaladas dará lugar al retiro de la autorización para operar como Depósito (DMA), perdiendo de esta manera la condición de beneficiario.

B.1.2 DE LA DESTINACION

B.1.2.1 De la transmisión de la Declaración de Material para uso Aeronáutico

El numeral 6° y 7° de la Circular N° 3 establece que el usuario o beneficiario de la destinación especial de material para uso aeronáutico, presentará ante ADUANAS la información via

Declaración o formulario que detalla las mercancías, acompañada de la Guía Aérea.

ADUANAS en el propósito de brindar un servicio eficiente, eficaz y rápido ha venido automatizando cada uno de sus procedimientos, es así que el actual procedimiento presenta una novedad que va acorde con el avance del manejo de la información a través de los equipos de computo.

Así, este nuevo procedimiento indica que el declarante solicitará la Destinación Especial, mediante transmisión por vía electrónica a la Aduana de Despacho de la información contenida en la Declaración de Material para Uso Aeronáutico y consignando en el casillero de modalidad el Código 01, utilizando la clave electrónica asignada, la misma que reemplaza la firma manuscrita. El sistema valida los datos de la información transmitida por el declarante, asimismo convalida con la contenida en el manifiesto de carga. De ser conforme generará automáticamente el número correspondiente a la declaración; caso contrario comunicará por el mismo medio los errores encontrados para las correcciones respectivas.

Asimismo, el presente procedimiento da la posibilidad al beneficiario del régimen a no transmitir electrónicamente la información señalando

que lo pueden hacer a través de la presentación de la Declaración acompañado de la documentación respectiva.

En ambos caso teniendo en consideración el modelo de formato de la Declaración de Material para Uso Aeronáutico, implica que los beneficiarios al igual que cualquier importador detallará en la Declaración las mercancías ha ingresar. Aunque dichos beneficiarios lo harán en función a la estructura señalada en la Lista de bienes y consignando los códigos allí señalados.

Este punto en la actualidad ha generado polémica entre los usuarios, sobre todo en aquellos que ingresan al país en forma continua y en volúmenes considerables mercancías bajo esta modalidad, ya que según manifiestan esto haría engorroso el procedimiento y desvirtuaría el propósito del régimen que según el D.S. 429-H y Circular 3 señalan que el material para uso aeronáutico, debe ser despachado con el requisito primordial de velocidad y facilidad inherentes al transporte aéreo. Careciendo esto de fundamento en la medida que la Declaración de Material para uso aeronáutico esta diseñado (como se ha señalado), para agrupar en función a unos códigos y una lista los bienes, teniendo en cuenta en primer lugar el uso.

Respecto al envío de la información vía electrónica de la información los beneficiarios del régimen de poco movimiento señalan que le resultaría oneroso hacer uso de este sistema por lo que optan por no hacer uso de este modo y seguir como hasta la fecha alcanzando la información a ADUANAS Vía Declaración, además que al no haber antes de la revisión documentaria numeración previa de la declaración cualquier error en ellas puede ser modificada o corregidas, evitando así hacerse acreedores a sanción de Multa.

B.1.2.2 De la presentación y Revisión de la declaración de Material para Uso Aeronáutico

B.1.2.2.1.- Del declarante

La Circular 3 indicaba que el único documento que acompaña a la Declaración al momento del despacho es la Guía Aérea o Conocimiento de Embarque.

La Directiva (o proyecto) de procedimiento señalaba la necesidad de presentar ante ADUANAS por parte del usuario documentos como:

(a) Solicitud de material para Uso Aeronáutico

(b) Volante de Despacho del Terminal de Almacenamiento

(c) Conocimiento de Embarque, Guía Aérea ó Carta Porte

(d) Factura Comercial o declaración Jurada cuando corresponda.

Al respecto se señaló por parte del grupo de trabajo de la Intendencia de Aduana Aérea que lo correcto era denominar al documento señalado en el rubro (a) Declaración y no solicitud ya que lo que el beneficiario del régimen efectuaba era una declaración y no una solicitud en la medida que tenía ya autorización para efectuar dicho trámite. Asimismo se señaló que si bien el volante de Despacho, documento emitido por el Terminal de Almacenamiento, era un documento necesario para el despacho este no era considerado por la Ley General de Aduanas y su Reglamento como documento aduanero exigible para el despacho.

Respecto al punto (c) hay que indicar que no solo en la actualidad se presenta para el despacho Guía Aérea (emitida por una Compañía Aérea), Conocimiento de Embarque (documento utilizado en el transporte marítimo) o Carta Porte (documento utilizado en el transporte terrestre), sino que además debe considerarse la Guía de Envío (documento emitido por las empresas de courier o mensajería internacional).

Por último en lo respecta al punto (d) a diferencia de lo normado hasta el momento, se establecía la necesidad de la presentación de la factura comercial o Declaración Jurada. Sin embargo respecto a la declaración jurada planteamos que se omitiera este término en la medida que esta implica una declaración del importador y era necesario que se contase para este efecto con un documento de origen, es decir del proveedor.

El procedimiento final (Resolución Intendencia Nacional 123-99), establece que junto a la Declaración se deberá adjuntar:

Documento de Transporte, generalizando el término con lo que se incluye cualquier otro documento de transporte como la Guía de Envío.

Factura Comercial o Declaración Jurada cuando corresponda, no atendiendo la sugerencia planteada al respecto primando más según la INTA la Ley de Simplificación Administrativa.

B.1.2.2.2 De las Aduanas

En este punto no hubo mayor discusión, simplemente comentar que a diferencia de lo que se venía operando se incluía como documento de recepción la GED (Guía de Entrega de Documentos) que permita al beneficiario del régimen tener constancia de haber iniciado el trámite de despacho de material para uso aeronáutico.

B.1.2.2.3.- Del Reconocimiento Físico

En este punto tampoco no hubo mucho que discutir, sin embargo a nivel de comentario se resaltó el

establecimiento de pasos a seguir en caso de incidencia, resaltando dos puntos:

1. La opción que se otorga al beneficiario del régimen, de reembarcar o nacionalizar las mercancías cuando no sea considerada por las normas como material para uso aeronáutico.
2. La formulación de Acta de Inmovilización (por parte del Especialista en Aduanas) respecto a los bienes no declarados a efectos que el Intendente de Aduanas o persona encargada por delegación emita la respectiva Resolución de Comiso, lo cual implica sanción de multa tal como lo señala el art. 108° de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 809°.

B.2 Procedimientos Específicos

Al tratar este tema, el personal de Intendencia de Aduana Aérea planteamos la necesidad de modificar el esquema señalado en la Directiva (o proyecto) de procedimiento, indicando que era necesario diferenciar el procedimiento en lo que respecta a la Salida del Material para Uso Aeronáutico al exterior, del correspondiente al Traslado de los bienes de lugar habilitado al Aeropuerto Internacional. Asimismo se propuso la necesidad de definir el procedimiento a

seguir para el traslado de dichos bienes, de la Intendencia de Aduana Marítima hacia la Intendencia de Aduana Aérea.

B.2.1 Traslado de los bienes de la Aduana Marítima a la Aduana Aérea del Callao.

En la actualidad respecto a este punto ADUANAS hace uso en lo que corresponde del procedimiento del régimen de tránsito, a pesar que el régimen de tránsito según la normatividad aduanera vigente solo indica la posibilidad de efectuar el tránsito internacional habiendo quedado sin efecto el tránsito por el territorio nacional.

Así, el beneficiario o usuario del régimen debe numerar Declaración de Tránsito en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, para luego ser sometido a reconocimiento físico, de no existir incidencia alguna y luego de los trámites correspondientes pasar al área de Oficiales de Aduana para su acompañamiento hacia Terminal de Almacenamiento de la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Aérea.

Como se pudo apreciar en el capítulo segundo del presente trabajo el punto neurálgico al respecto se daba en el momento que la Declaración de Tránsito (expedita para ser trasladada), cumplía el trámite para ser enviada al Área de Oficiales de Aduana y se efectuaba el traslado con acompañamiento de un Oficial de Aduanas hacia el Terminal de Almacenamiento de la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Aérea. Al

respecto el personal de la Intendencia de Aduana Aérea sugirió que era necesario cambiar el procedimiento o en su defecto revisar los Instructivos de trabajo, a fin de hacer fácil y veloz el traslado de dichas mercancías.

Por lo que el procedimiento actual se ha preocupado por este asunto recogiendo así las observaciones planteadas, indicando que:

Cuando los bienes se descarguen en el puerto del Callao, el Declarante deberá solicitar su traslado a un Terminal de Almacenamiento de la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Aérea del Callao, para efectos de su destinación

El Declarante solicitará el traslado ante la División de Destinos aduaneros especiales o área encargada de la Intendencia de la aduana Marítima del Callao, presentando la solicitud de traslado, adjuntando el documento de transporte.

ADUANAS recibe la documentación, lo ingresa al sistema, generando una numeración de la solicitud, enviando la misma al Área de Oficiales de Aduanas, para su respectivo traslado. El traslado se efectuará con acompañamiento de un Oficial de Aduanas, con excepción de los bienes transportados en contenedores debidamente precintados por ADUANAS.

El procedimiento actual aprobado con Resolución de Intendencia Nacional 123-99, indica en este rubro en sus numeral 2° y 3° que el declarante solicitará el traslado ante la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, presentado la solicitud de traslado, acompañado del documento de transporte. La cual luego de ser recepcionada y numerada por dicha Intendencia será enviada al área de Oficiales de Aduana para su respectivo traslado. El traslado se efectuará con acompañamiento de un Oficial de Aduanas, con excepción de los bienes transportados en contenedores debidamente precintados (sellados) por ADUANAS.

Con esto se obvia muchos de los pasos del procedimiento anterior, lo que conllevará a un mejoramiento en cuanto a tiempo de traslado. Sin embargo debemos insistir en la revisión de los Instructivos de Trabajo (procedimientos internos de trabajo), lo que coadyuvaría a reducir con mucho mayor significancia el tiempo de traslado.

B.2.2 Traslado de los bienes de una jurisdicción a otra

Respecto a este punto el actual procedimiento indica que las Intendencias de Aduana para autorizar el traslado de bienes de una jurisdicción a otra, así como su posterior regularización, deberán observar el procedimiento Operativo del Régimen de Tránsito en lo que sea pertinente. Cabe señalar que el procedimiento establecido es el utilizado en alguna oportunidad por

la legislación aduanera para el régimen de tránsito al interior del país (actualmente solo existe tránsito internacional). Estableciendo que este tipo de traslado solo se puede efectuar para aquellas mercancías que lleguen por un aeropuerto internacional con destino a otro, o de un Depósito de material para uso aeronáutico a otro ubicado en distinta jurisdicción, siendo necesario para iniciar el trámite que el declarante presente ante ADUANAS la solicitud de traslado respectivo.

De otro lado, indica que cuando el traslado se efectúa por vía terrestre esta se autorizará previa presentación de una Carta Fianza económica (en ningún caso nominal), por el monto de los derechos arancelarios e impuestos a la importación, con excepción de mercancías transportadas en contenedores debidamente precintados y sellados en el país de origen, además de las mercancías transportadas por vía aérea. Indicando además que el traslado se autorizará en el plazo concedido de acuerdo a la distancia y al medio de transporte utilizado, el que no podrá exceder de treinta (30) días siguientes a la fecha de numeración de la solicitud. Al respecto no se produjo discusión alguna solo el comentario que el procedimiento.

Debemos señalar que las normas y procedimientos anteriores al aprobado por Resolución de Intendencia Nacional 123-99, no contemplaban este punto viéndose la ADUANA en la necesidad de hacer uso de procedimientos establecidos para otros regímenes a fin de atender a los

nuevos requerimientos de los beneficiarios, creada por los continuos cambios en las formas de transporte de este tipo de material.

B.2.3 De la salida al exterior del material para uso aeronáutico

La Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico, planteaba en este caso que el usuario solicitara este tipo de traslado presentando Declaración y adjuntado el documento de transporte. El personal de Intendencia de Aduana Aérea precisó lo referente a documentos de transporte, señalando la necesidad de adjuntar Guía de Remisión que detallara las mercancías. Sin embargo de la lectura del nuevo procedimiento se puede observar que la Intendencia de Técnica Aduanera INTA ha concluido que no es necesario acompañar documento alguno a la declaración ya que este procedimiento esta referido en primer lugar a la salida al exterior de todo material para Uso Aeronáutico que se encuentre en situación de inservible o aquellos que se encuentren deteriorados o en su defecto de aquellos materiales que se encuentren en Depósitos de Material Aeronáutico y cuyos beneficiarios hayan dejado de operar o no renueven la autorización para operar.

Sin embargo debemos indicar que este procedimiento también esta referida a cualquier otra salida al exterior que no suponga su utilización en las aeronaves.

Por tanto, lo señalado en el párrafo anterior, refuerza la opinión sostenida por nosotros respecto a la necesidad de adjuntar a la Declaración un documento que detalle mercancías, permitiendo un adecuado control a la salida de aquellas mercancías ingresadas al país bajo esta modalidad de este despacho aduanero especial, haciéndose entonces imprescindible la presentación de una Guía de Remisión a efectos de que ADUANAS pueda cumplir con su labor de vigilancia y control de este tipo de mercancías.

De otro lado, respecto a este punto, debemos señalar que el actual procedimiento a diferencia de la Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico no señala la necesidad de efectuar reconocimiento físico de las mercancías entrando en contradicción con lo señalado en el artículo 49° de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 809, que señala que ADUANAS, señalará los porcentajes de reconocimiento físico aleatorio de las mercancías sujetas a los regímenes, operaciones y destinos aduaneros, así como los lugares en los que podrá efectuarse, en el que en ningún caso deberá exceder del quince por ciento (15%). No señalando la posibilidad de que no se de el reconocimiento físico. Esta es una corrección inmediata que deberá efectuar la Intendencia Nacional de Fiscalización ya que en la Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico si indicaba el reconocimiento físico, el que debía ser efectuado por el Especialista en Aduanas.

Por último el actual procedimiento indica que beneficiario de esa modalidad de despacho solicitará dicha salida al exterior de Material de Uso aeronáutico a través de transmisión electrónica o con la presentación directa ante la División Destinos Aduaneros Especiales de la Intendencia de Aduana, la declaración, la cual luego de numerada será remitida al Area de Oficiales de Aduana para el control del embarque.

B.2.4 De la salida/reingreso de bienes de la zona del aeropuerto internacional

Muchos de los materiales para uso aeronáutico necesitan ser reparados en el país, en razón de esta necesidad de los beneficiarios de este destino aduanero especial, se hacia necesario establecer un procedimiento al respecto.

La Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico, indicaba que para efectuar este trámite el beneficiario de esta destinación aduanera especial debía presentar ante el Area de Destinos Aduaneros Especiales o área encargada, una solicitud la cual debería estar acompañada de Carta Fianza, sugiriendo nosotros la necesidad de agregar la guía de remisión que detalle mercancías a salir.

Sin embargo el actual procedimiento indica que el beneficiario de esta destinación aduanera especial, solicitará la salida/reingreso de bienes de la

zona del aeropuerto internacional, mediante solicitud, adjuntando la guía de remisión correspondiente, dejando de lado lo referente a la Carta Fianza, en la medida que la Intendencia de Técnica Aduanera – INTA considera que el beneficiario de esta destinación aduanera especial es responsable por dicha mercancía y que cualquier incumplimiento de los plazos de autorización o pérdidas se encuentran sancionados en el presente procedimiento, el cual equivale al cobro de los derechos arancelarios y demás impuestos que correspondan sobre el valor de las mercancías.

De otro lado, dentro de este punto hubo de nuestra parte la iniciativa de plantear la necesidad de agregar que excepcionalmente y a solicitud del interesado se permita la nacionalización de una mercancía ingresada como Material para uso Aeronáutico con la sola presentación de la Declaración Unica de Importación (DUI) o Declaración Simplificada de Importación, colocando el régimen precedente en el casillero que corresponda.

Esta iniciativa ha sido recogida por el actual procedimiento con el agregado que para montos en valor FOB que sean mayores a US\$ 5 000,00 Dólares Americanos, el certificado de supervisión se solicitará en destino y no en origen.

B.2.5 Infracciones y Sanciones

Al respecto la Directiva (o proyecto) de procedimiento del Material para Uso Aeronáutico, documento sobre la que se basó el presente trabajo, tan solo señalaba como únicas Sanciones el Comiso y Multa en el caso que en un bulto se encuentre mercancías no declaradas.

Asimismo indicaba que sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, en los casos que la Autoridad Aduanera determine la existencia de hechos ilícitos tipificados en la Ley N°26461 “Ley de Delitos Aduaneros”, deberá formular la respectiva denuncia penal ante la Autoridad competente.

Sin embargo nosotros consideramos que deberían contemplarse, además del Comiso y Multa las siguientes:

- Todas las infracciones y sanciones aplicables a los responsables de los Almacenes Aduaneros contempladas en el art. 103 inciso c) de la Ley General de Aduanas, Dec. Leg. N° 809 y D.S. N°122-96-EF.

- Por no proporcionar dentro del plazo otorgado por la Autoridad Aduanera la información requerida conforme al art. 103 inciso d) numeral 1 de la Ley General de Aduanas, Dec. Leg. N° 809..... **SANCION** 0,25 de la U.I.T. (D.S. N° 122-96-EF)

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

Por formular declaraciones incorrectas o proporcionar información incompleta de las mercancías en cuanto a su uso, señalada en el art. 103 inciso d) numeral 6 de la Ley General de Aduanas, Dec. Leg. N° 809.....**SANCION** Una (01) U.I.T. (D.S. N° 122-96-EF)

Las infracciones y sanciones aplicables a los beneficiarios de los regímenes de Inafectación, Exoneración o Beneficio Tributario, contenidas en el art.103 inciso k) de la Ley General de Aduanas, Dec. Leg. N° 809.....**SANCION** el Triple de los tributos inafectos, exonerados o con beneficio. (D.S. N° 122-96-EF)

Habiendo la ADUANA a través de la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera- INTA, aprobado las siguientes:

INFRACCION	SANCION
Cuando en un bulto se encuentre mercancías no declaradas, además del comiso se aplicará una multa de acuerdo a lo señalado en el Reglamento.	Comiso Multa equivalente a los tributos dejados de pagar.
No proporcionar dentro del plazo otorgado por la autoridad aduanera la información requerida.	0.25 UIT
Formulen declaraciones incorrectas	1 UIT

o proporcionar información incompleta de las mercancías en cuanto a su especie, uso y cantidad

Los Beneficiarios de un Régimen de Inafectación, Exoneración o Beneficio Tributario cuando:

Multa equivalente al triple de los tributos inafectos, exonerados o con benéfico.

1. Destinen las mercancías a finalidad distinta a la autorizada.

2. Permitan su utilización por terceros.

Cuando violen las medidas de seguridad colocadas por la Aduana, o permitan su violación; sin perjuicio de la Autoridad competente.

Multa equivalente al triple del valor de las mercancías.

No llevar los registros y documentos aduaneros exigidos o llevados, incompletos, o sin cumplir con las formalidades prescritas para cada registro.

0,25 UIT

Indicando además, que sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, en los casos que la Autoridad Aduanera determine la existencia de hechos ilícitos tipificados en la Ley N°26461 “Ley de Delitos Aduaneros”, deberá formular la respectiva denuncia penal ante la Autoridad competente.

“Una Propuesta de Procedimientos para la Aplicación de Incentivos Tributarios en Apoyo a la Aeronáutica Civil Comercial : Un Balance Económico en el Caso Peruano”

CONCLUSIONES

- A. El nuevo procedimiento operativo de Material para Uso Aeronáutico, promulgado por ADUANAS, a través de Resolución de Intendencia Nacional N° 123-99, le permite al beneficiario de la Destinación Aduanera de Material para Uso Aeronáutico contar con normas procedimentales específicas acordes a la nueva dinámica del transporte aéreo.

- B. El nuevo procedimiento en cuanto al traslado de Aduana Marítima hacia Aérea plantea una reducción respecto al tiempo con respecto al procedimiento anterior, al establecer que el trámite se inicia tan solo con una solicitud y no con una declaración de tránsito.

- C. A diferencia del procedimiento anterior, el presente procedimiento de Destinación Aduanera de Material para uso Aeronáutico plantea la obligatoriedad de la presentación por parte de los beneficiarios de la factura comercial y la condición de encontrarse manifestada en manifiesto de carga, lo que coadyuva a un mejor control por parte de ADUANAS.

- D. Los problemas del procedimiento anterior concerniente a Material para Uso Aeronáutico derivaron en un entrapamiento técnico-jurídico y a una aplicación limitada de la legislación, situación que se ha agravado durante la presente década más aún en el último lustro. Dichos problemas encuentran su origen básicamente en la falta de comunicación entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y ADUANAS, así como también en los escasos conocimientos por parte de los primeros, en materia de la operatividad aduanera.

- E. El ingreso de Material para uso Aeronáutico, durante el último lustro se ha incrementado paulatinamente siendo el rubro de repuestos el de mayor monto habiendo alcanzado la cifra de US\$ 65'801 528,15 lo cual el estado ha dejado de percibir por este rubro US\$22'046 865,12. Esto se debe básicamente al incremento de las necesidades tanto de las aeronaves como de las empresas de apoyo en tierra.
- F. Se mantiene aún sin establecer una definición clara y precisa de lo que para la legislación nacional se debe entenderse como “Zona Franca” para este tipo de destinación aduanera especial, ya que este asunto no ha sido abordado por el nuevo procedimiento del Destino Especial de Material para uso Aeronáutico.
- G. La nueva reglamentación aprobada tiene entre sus principales logros, el establecimiento de las infracciones, sanciones y delitos concerniente al ingreso de Material para uso Aeronáutico, lo que va permitir definir con mayor exactitud las obligaciones y responsabilidades de los beneficiarios de esta destinación aduanera.
- H. Debe destacarse también en lo que respecta a la salida al exterior del material para uso aeronáutico que se ha agilizado el trámite al establecer que luego de la numeración de la declaración pasa directamente al Area de Oficiales de Aduana, obviando el trámite actual de efectuar el reconocimiento físico por parte de un Especialista en Aduanas.
- I. De otro lado, un aspecto importante es el establecimiento de la lista de bienes que comprende al Material para Uso Aeronáutico y demás mercancías necesarias para la

operatividad de las aeronaves, las que son más acordes a la realidad inherente a las necesidades del tráfico aero-comercial.

- J. Teniendo en consideración lo evolutivo de los servicios en el transporte aereo, se hace necesario establecer procedimientos que hagan viable una continua evaluación del mencionado procedimiento, a fin de que no se convierta en el tiempo en obsoleta lo que traería problemas como ya ha sucedido con procedimientos anteriores.

- K. Se hace necesario crear las condiciones que hagan viable una estrecha coordinación entre ADUANAS y el sector transporte a fin de establecer normas y procedimientos que hagan ágil y viable el desarrollo del Transporte aereo-comercial en el país.

ANEXOS



MINISTERIO DE ECONOMIA, FINANZAS Y COMERCIO

AEROPUERTO INTERNACIONAL, ABRIL 28 de 1966

CIRCULAR N° 3

Señor Gerente de la Compañía
de Aviación Faucett.

Para los efectos del estricto cumplimiento de lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 429-II de fecha 2 de Noviembre de 1965 que establece "Zona Franca" para el Depósito de materiales de uso aeronáutico en los Aeropuertos Internacionales del país bajo vigilancia y control aduanero; transcribe a Ud. las Instrucciones pertinentes, impartidas por la Superintendencia General de Aduanas.

INSTRUCCIONES:

1°.- Se considera "Zona Franca" el área comprendida dentro de los límites de los Aeropuertos Internacionales.

2°.- Se denomina "Depósitos de Materiales de Uso Aeronáutico" a los locales que cada Compañía posea en la "Zona Franca" para el almacenamiento temporal de los mismos, en espera de su utilización.

3°.- Se considera material para uso aeronáutico el siguiente:

- a) Equipo de reparación, mantenimiento y servicio.
 - Todo material de reparación y mantenimiento para células, motores e instrumentos.
 - Juegos de Herramientas especiales para reparación de aeronaves;
 - Baterías de arranque, carretones y tractores;
 - Equipo de aire acondicionado y de renovación del mismo, incluyendo sus unidades transportadoras;
 - Escaleras y plataformas de mantenimiento;
 - Equipo de ensayo para aeronaves, motores e instrumentos de a bordo;
 - Calentadores y refrigeradores de motores de aviación;
 - Equipo terrestre de radio / teletipo;
- b) Equipo para pasajeros:
 - Escaleras de embarque;
 - Máquinas de limpieza;
 - Equipo especial para el servicio de mesa;
- c) Equipo para mercancía:
 - Vehículos para trasladar o cargar el equipaje, mercancías equipo y suministros;
 - Dispositivos especiales para cargar y descargar;
 - Básculas especiales.

- D) Partes componentes para incorporarlas al equipo terrestre, incluso los artículos anteriormente mencionados.
- e) Suministros, considerándose como tales a los artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de los aeronaves durante el vuelo.
- f) Documentación diversa, tal como libro de a bordo, cartas de parte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajes, billetes de exceso de equipaje, órdenes de cambio, informes sobre daños o irregularidades, etiquetas para el equipaje y para las mercancías, formularios, horarios y documentos relativos al peso y al centraje.

4º Todo material destinado a la "Zona Franca" del Aeropuerto correspondiente, requerirá únicamente estar amparado por gufa aérea y/o Conocimiento de Embarque.

5º.- Cuando el material para el uso aeronáutico destinado a la Zona Franca se transporta por otra vía que no sea la aérea, será considerado en tránsito a la Zona Franca de destino, debiendo su traslado ser supervigilado por personal aduanero hasta su ingreso a la Zona Franca previo el trámite de la documentación que corresponde.

6º.- A la llegada de los materiales aeronáuticos a la Zona Franca de los Aeropuertos Internacionales, la Compañía transportadora procederá a entregarlos con sus respectivas Gufas Aéreas o Conocimientos de Embarque a la Administración de la Aduana para su inmediata calificación.

7º.- La Aduana, observando un régimen cuyo requisito primordial es la facilidad y velocidad inherentes al transporte aéreo, adoptará las medidas de control convenientes, para cuyo efecto dispondrá la confrontación de los bultos con la documentación aceptada a que se refiere el punto 6º y el formulario que contenga el detalle de los Materiales modelo adjunto 1- y verificada su conformidad con la declaración autorizada al traslado de los mismos al Depósito especial de la Compañía respectiva en la Zona Franca.

8º.- Las Compañías de Aviación Nacionales y Extranjeras que se acojan al D.S. N° 429-H están obligados a llevar un sistema de control de entradas y salidas del material aeronáutico en tarjetas modelo 11- que será selladas por la Aduana para el debido control.

9º.- Cada Administración de Aduana establecerá una Sección dentro de su Dependencia con empleado adhoc, que se ocupe exclusivamente de organizar el sistema que asegure un severo control de la documentación, y de la entrada y salida del material, pero siempre con observancia de la urgencia que requiere el inmediato trámite recomendado por el artículo 4º, del D.S. N° 429-H- modelo 11-.

10º.- El préstamo entre Compañías del material aeronáutico que esté depositado en Zona Franca, se regirá al procedimiento de control que por las mencionadas Instituciones se establece, estando su salida y devolución sujeta al conocimiento y conformidad de la Aduana.

11º.- La Administración de la Aduana está obligada a conocer el trámite de recepción, entrada y salida del Material, y a dictar las demás medidas que estime conveniente para agilizar el procedimiento.

(Fdo) Oscar H. Vincés Davis
Administrador

MATERIAL PARA USO AERONAUTICO : REPUESTOS

CIA. AEREA	AÑOS	94	95	96	97	98	TOTAL
AEROPERU		422412,80	5 312 836,40	196 704,54	119 451,96	21 813 067,87	27 864 473,57
AERO TRANSPORTES		605 815,45	173 803,87	37 439,78	85 002,98	554 548,94	1 456 611,02
VIASA		3 176,50	1 279,70	-	-	-	4 456,20
KLM		990,00	30 399,93	-	163,64	22 525,79	54 079,36
VARIG		620,00	36 730,80	-	184,06	68 414,85	105 949,71
AVIANCA		6 760,00	10 829,00	3 600,00	-	1 650,00	22 639,00
AIR FRANCE		2 350,81	1 067,02	-	-	-	3 417,83
LACSA		-	980,00	-	-	200,00	1 180,00
AMERICAN AIRLINES		21 095,67	3 052 766,00	21 795,37	58 018,09	573 501,54	3 727 176,67
AVIACION LIDER S A		807,00	131 947,41	421,58	-	117 227,85	250 403,84
AMERICANA DE AVIACION S A		518 614,08	1 366 768,70	29 870,05	18 218,03	15 710,75	1 949 181,61
EXPRESO AEREO S A		2 299,00	22 789,79	9 598,99	-	-	34 687,78
AIR ATLANTIC SRL		51 000,00	36 192,69	2 529,15	-	-	89 721,84
LUFTCARGO S A		-	-	-	-	-	-
CHANLENGER AIR CARGO		-	-	-	-	2 750,00	2 750,00
LLOYD AEREO BOLIVIANO S A		-	-	-	-	1 405,00	1 405,00
AERO ICA SCRL		-	14 755,30	97269	216,70	5 052,64	20 997,33
AEROSANTA S A		-	-	-	-	-	-
SERVICIO AEREO EJECUTIVO S A		-	166 894,81	5 106,16	39 721,50	-	211 722,47
SERVICIOS AVENSA S A		-	300,00	-	-	-	300,00
SERVICIOS AEREOS COLIBRI S A		-	8 291,00	-	-	19 683,56	27 974,56
COPA		-	483,00	-	-	-	483,00
CONTINENTAL AIRLINES		-	-	29 431,18	343,14	88 904,82	118 679,14
EMP NACIONAL PESQUERA S A		11 034,44	37 550,15	85,00	-	-	48 669,59
SERVIRAMPA		-	176 123,98	-	619 136,87	91 588,40	886 849,25
AQP		-	-	-	48 749,51	39 118,86	87 868,37
TRANSPORTESAEREO DEL PERU S A		-	-	-	-	10 896,83	10 896,83
AEROLINEAS ALPHA S A		-	-	-	-	5 089,80	5 089,80
DELTA AIRLINES		-	-	-	-	145 345,88	145 345,88
CIELOS DEL PERU S A		-	-	-	-	9 241,00	9 241,00
FAUCETT		499 919,27	7 264 090,00	191 874,18	21 292,95	2 475 955,83	10 453 132,23
IBERIA		41 699,00	13 034,22	-	345,80	26 475,00	81 554,02
LAN CHILE S A		-	12 444,91	522,20	11 157,71	38 625,37	62 750,19
LUFTHANSA		-	144 362,96	-	2 959,53	39 901,09	187 223,58
ALITALIA		17 241,60	71 820,73	-	-	11 162,67	100 225,00
AEROCONDOR		70 464,35	474 617,50	23 040,67	16 449,20	515 516,97	1 100 088,69
AEROLINEAS ARGENTINAS		2 211,90	47 824,03	-	-	13 679,10	63 715,03
IMPERIAL AIR S A		26 555,00	115 240,08	8 345,01	-	-	150 140,09
AVIACION SOLAR		15 369,80	26 978,56	7 743,09	-	-	50 091,45
AEROCONTINENTE S A		396 134,68	1 612 797,70	152 911,14	271 830,37	8 223 637,05	10 657 310,94
API SA AIR CARGO		13 053,00	52 185,86	-	-	-	65 238,86
TRANSPORTES AEREOS S A		17 653,31	-	-	2 166,60	-	19 819,91
AEROMONTANAS S A		4 354,88	36 024,67	-	-	-	40 379,55
PIQUERO FLY S A		1 831,52	1 706,74	-	-	-	3 538,26
AEROFLOT LINEAS AEREA DE RUSIA		-	-	-	-	-	-
ECUATORIANA DE AVIACION		-	-	-	-	79,04	79,04
EXPORT AIR DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS DEL ORIENTE S A		-	59 992,87	-	-	-	59 992,87
T DOBLE A		-	42 136,50	2 926,36	-	135 555,56	180 618,42
LAPSA		-	21 397,90	-	-	-	21 397,90
SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S R L		-	25 043,00	-	-	-	25 043,00
UNITED AIRLINES		-	55 317,58	-	21 439,76	228 468,98	305 226,32
AOMS A		-	234,00	-	-	-	234,00
CORPAC S A		92 368,06	569 204,71	9 527,68	578 291,12	1 112 131,51	2 361 523,08
VALLE SOCIEDAD ANONIMA		-	4 486,49	600,00	-	-	5 086,49
OGDEN Y TALMA AVIATIONSERVICES OF PERU		-	1 000,00	2 351,95	-	380 669,13	384 021,08
HELICA DEL PERU		-	-	147 474,22	2 012 803,70	522,00	2 160 799,92
SIPESA-SERV. AERONAUTICOS		-	-	-	-	92 967,58	92 967,58
GATE GOURMET		-	-	-	-	26 880,00	26 880,00
CIA. MEXICANA DE AVIACION		-	-	-	-	-	-
TOTAL		2 845 832,12	21 234 730,56	884 870,99	3 927 943,22	36 908 151,26	65 801 528,15

MATERIAL PARA USO AERONAUTICO : COMISARIATO

CIA. AEREA	AÑOS	94	95	96	97	98	TOTAL
AEROPERU		138 623,06	786 093,55	22 577,33	23 082,60	551 938,27	1 522 314,81
AERO TRANSPORTES		-	-	-	-	-	-
VIASA		-	10 963,09	-	-	-	10 963,09
KLM		795,00	1 516,00	-	38 96	3 710,57	6 060,53
VARIG		5 508,22	41 650,04	119,95	662 62	9 819,65	57 760,48
AVIANCA		8 580,00	6 802,00	-	-	5 794,62	20 976,62
AIR FRANCE		19 654,02	10 860,72	-	-	-	30 514,74
Total		300,00	3 159,21	250,00	-	360,00	4 069,21
AMERICAN AIRLINES		20 374,40	315 590,75	635,35	8 288,30	361 522,62	706 411,42
AVIACION LIDER S.A		-	-	-	-	-	-
AMERICANA DE AVIACION S.A		-	-	-	-	-	-
EXPRESO AEREO S.A.		-	-	-	-	-	-
AIR ATLANTIC SRL		-	-	-	-	-	-
LUFTCARGO S.A		-	4 500,00	-	-	-	4 500,00
CHANLENGER AIR CARGO		-	2 642,10	-	-	-	2 642,10
LLOYD AEREO BOLIVIANO S.A		-	-	-	-	-	-
AERO ICA SCRL		-	-	-	-	-	-
AEROSANTA S.A		-	-	-	-	-	-
SERVICIO AEREO EJECUTIVO S.A		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AVENSA S.A		-	2 215,81	165,00	-	150,00	2 530,81
SERVICIOS AEREOS COLIBRI S.A		-	-	-	-	-	-
COPA		-	242,00	-	-	6 953,00	7 195,00
CONTINENTAL AIRLINES		-	-	-	-	42 044,71	42 044,71
EMP NACIONAL PESQUERA S.A		-	-	-	-	-	-
SERVIRAMPA		-	-	-	36 853,39	5 560,00	42 413,39
AQP		-	-	-	-	-	-
TRANSPORTES AEREO DEL PERU S.A		-	-	-	-	-	-
AEROLINEAS ALPHA S.A		-	-	-	-	-	-
DELTA AIRLINES		-	-	-	-	7 441,81	7 441,81
CIELOS DEL PERU S.A		-	-	-	-	11 636,00	11 636,00
FAUCETT		55 718,05	115 726,82	460,00	1 091,95	32 364,67	205 361,49
IBERIA		-	739,53	-	106,46	8 418,40	9 264,39
LAN CHILE S.A		6 112,42	30 850,24	428,50	43 592,92	68 111,56	149 095,64
LUFTHANSA		1 122,14	7 582,86	-	1 024,45	5 796,25	15 525,70
ALITALIA		-	22 042,34	-	-	1 021,34	23 063,68
AEROCONDOR		-	-	-	-	-	-
AEROLINEAS ARGENTINAS		960,00	57 679,73	-	-	41 900,00	100 539,73
IMPERIAL AIR S.A		-	-	-	-	-	-
AVIACION SOLAR		-	-	-	-	-	-
AEROCONTINENTE S.A		-	-	1 186,83	571,19	47 840,00	49 598,02
APISA AIR CARGO		-	-	-	-	-	-
TRANSPORTES AEREOS S.A		-	-	-	-	-	-
AEROMONTANAS S.A		-	-	-	-	-	-
Total		-	-	-	-	-	-
AEROFLOT LINEAS AEREA DE RUSIA		-	-	-	-	-	-
ECUATORIANA DE AVIACION		-	-	-	-	-	-
EXPORT AIR DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS DEL ORIENTE S.A		-	-	-	-	-	-
T DOBLE A		-	-	-	-	-	-
LAPSA		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S R L		-	-	-	-	-	-
UNITED AIRLINES		-	188 174,66	7 308,00	74 324,49	108 631,81	378 438,96
AOM S.A		-	534 419,60	-	-	-	534 419,60
CORPAC S.A		-	158 058,23	-	157 715,16	-	315 773,39
VALLE SOCIEDAD ANONIMA		-	200,00	-	-	-	200,00
OGDEN Y TALMA AVIATIONSERVICES OF PERU		-	-	-	-	-	-
HELICA DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SIPESA-SERV. AERONAUTICOS		-	-	-	-	-	-
GATE GOURMET		-	-	-	-	60,00	60,00
CIA MEXICANA DE AVIACION		-	-	-	-	9 164,00	9 164,00
TOTAL		257 747,31	2 301 509,28	33 130,96	347 352,49	1 330 439,28	4.270.179.32

MATERIAL PARA USO AERONAUTICO : COMAT

CIA. AEREA	AÑOS	94	95	96	97	98	TOTAL
AEROPERU		10 254,93	198 693,71	30 037,43	8 573,52	571 299,40	818 858,99
AERO TRANSPORTES		-	-	-	-	-	-
VIASA		-	12 681,89	241,50	-	-	12 923,39
KLM		4 067,00	31 225,16	911,00	568,86	35 207,23	71 979,25
VARIIG		885,43	86 869,78	2 090,12	993,92	100 534,89	191 374,14
AVIANCA		50,00	5 100,00	100,00	-	12 841,89	18 091,89
AIR FRANCE		6 319,51	18 811,01	-	-	-	24 930,52
LACSA		-	2 351,00	600,00	-	2 630,00	5 581,00
AMERICAN AIRLINES		115 228,51	224 409,12	6 736,31	34 914,47	557 618,62	938 907,03
AVIACION LIDER S.A.		-	-	-	-	1 632,40	1 632,40
AMERICANA DE AVIACION S.A.		-	31 897,42	35 429,52	4 326,78	34 888,48	106 542,20
EXPRESO AEREO S.A.		-	-	-	-	-	-
AIR ATLANTIC SRL		-	-	60,00	-	-	60,00
LUFTCARGO S.A.		327,52	1 000,00	-	-	-	1 327,52
CHANLENGER AIR CARGO		-	3 324,75	-	-	120,58	3 445,33
LLOYD AEREO BOLIVIANO S.A.		-	4 888,01	6 643,50	-	4 421,00	15 952,51
AERO ICA SCRL		-	-	-	-	-	-
AEROSANTA S.A.		-	20 412,11	-	-	-	20 412,11
SERVICIO AEREO EJECUTIVO S.A.		-	-	30,50	55,50	-	86,00
SERVICIOS AVENSA S.A.		-	522,00	305,00	-	280,00	1 107,00
SERVICIOS AEREOS COLIBRI S.A.		-	-	-	-	-	-
COPA		-	650,00	289,00	170,00	2 727,00	3 836,00
CONTINENTAL AIRLINES		-	-	4 209,28	-	19 687,58	23 896,86
EMP. NACIONAL PESQUERA S.A.		-	-	535,05	-	-	535,05
SERVIRAMPA		-	-	2 987,64	29 482,70	4 270,00	36 740,34
AQP		-	-	-	6 235,40	4 940,57	11 175,97
TRANSPORTES AEREO DEL PERU S.A.		-	-	-	-	6 261,14	6 261,14
AEROLINEAS ALPHA S.A.		-	-	-	-	-	-
DELTA AIRLINES		-	-	-	-	4 610,82	4 610,82
CIELOS DEL PERU S.A.		-	-	-	-	54 418,44	54 418,44
FAUCETT		39 966,11	989 253,40	103 202,39	4 796,26	145 632,02	1 282 850,18
IBERIA		6 919,00	35 483,10	1 644,46	361,36	10 327,00	54 734,92
LAN CHILE S.A.		300,00	3 259,50	1 875,50	19 461,13	8 395,36	33 291,49
LUFTHANSA		1 831,46	29 332,76	2 403,23	5 805,22	16 499,08	55 871,75
ALITALIA		459,71	11 159,34	982,76	-	10 131,95	22 733,76
AEROCONDOR		-	-	286,45	-	40 555,38	40 841,83
AEROLINEAS ARGENTINAS		10 915,35	44 874,74	2 300,00	-	13 355,00	71 445,09
IMPERIAL AIR S.A.		-	3 028,40	-	-	-	3 028,40
AVIACION SOLAR		-	102,00	-	-	-	102,00
AEROCONTINENTE S.A.		-	5 906,22	23 005,86	12 566,23	67 550,65	109 028,96
APISA AIR CARGO		-	-	-	-	-	-
TRANSPORTES AEREOS S.A.		-	-	-	-	-	-
AEROMONTANAS S.A.		592,25	-	-	-	-	592,25
2.- Comisariato		-	-	-	-	-	-
AEROFLOT LINEAS AEREA DE RUSIA		-	318,00	60,00	-	-	378,00
ECUATORIANA DE AVIACION		-	-	-	-	-	-
EXPORT AIR DEL PERU		-	2 000,00	-	-	-	2 000,00
SERVICIOS AEREOS DEL ORIENTE S.A.		-	-	-	-	-	-
T DOBLE A		-	-	-	-	-	-
LAPSA		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S R L		-	-	-	-	-	-
UNITED AIRLINES		-	97 926,51	859,46	42 879,52	210 381,87	352 047,36
AOM S.A.		-	7 644,44	-	-	-	7 644,44
CORPAC S.A.		18 903,20	161 573,75	1 606,52	168 230,14	-	350 313,61
VALLE SOCIEDAD ANONIMA		-	-	50,00	-	-	50,00
OGDEN Y TALMA AVIATIONSERVICES OF PERU		-	3 076,12	-	-	-	3 076,12
HELICA DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SIPESA-SERV. AERONAUTICOS		-	-	-	-	-	-
GATE GOURMET		-	-	-	-	6 735,70	6 735,70
CIA. MEXICANA DE AVIACION		-	-	-	-	-	-
TOTAL		217 019,98	2 037 574,24	229 482,48	339 421,01	1 947 954,05	4 771 451,76

MATERIAL PARA USO AERONAUTICO : IMPRESOS

CIA. AEREA	AÑOS	94	95	96	97	98	TOTAL
AEROPERU		80,00	56 794,22	-	350,00	151 440,86	208 665,08
AERO TRANSPORTES		-	-	-	-	-	-
VIASA		-	203,00	-	-	-	203,00
KLM		-	1 055,00	-	7,80	6 606,69	7 669,49
VARIG		-	177,52	-	-	3 697,60	3 875,12
AVIANCA		-	490,00	-	-	1 200,00	1 690,00
AIR FRANCE		1 743,81	18,83	-	-	-	1 762,64
Total		-	2 688,00	-	-	240,00	2 928,00
AMERICAN AIRLINES		1 723,57	43 138,42	915,34	2 072,07	24 504,60	72 354,00
AVIACION LIDER S A		-	-	-	-	-	-
AMERICANA DE AVIACION S A		-	31 777,64	90,00	227,73	14,00	32 109,37
EXPRESO AEREO S A		-	-	-	-	-	-
AIR ATLANTIC SRL		-	-	-	-	-	-
LUFTCARGO S A		-	-	-	-	-	-
CHANLENGER AIR CARGO		-	-	-	-	-	-
LLOYD AEREO BOLIVIANO S A		552,88	-	-	600,00	821,00	1 973,88
AERO JCA SCRL		-	-	-	-	-	-
AEROSANTA S A		-	-	-	-	-	-
SERVICIO AEREO EJECUTIVO S A		54,40	-	-	-	-	54,40
SERVICIOS AVENSA S A		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS COLIBRI S A		-	-	-	-	-	-
COPA		-	591,00	-	-	240,00	831,00
CONTINENTAL AIRLINES		-	-	11,00	-	18 896,46	18 907,46
EMP. NACIONAL PESQUERA S A		-	-	-	-	-	-
SERVIRAMPA		-	-	-	-	15,00	15,00
AQP		-	-	-	-	-	-
TRANSPORTES AEREO DEL PERU S A		-	-	-	-	-	-
AEROLINEAS ALPHA S A		-	-	-	-	-	-
DELTA AIRLINES		-	-	-	-	1 088,78	1 088,78
CIELOS DEL PERU S A		-	-	-	-	-	-
FAUCETT		265,00	33 571,21	-	40,95	1 213,60	35 090,76
IBERIA		-	21 228,28	522,60	174,38	3 893,00	25 818,26
LAN CHILE S A		0	2641	166	3 113,78	2983	8 903,78
LUFTTHANSA		1 984,37	1 947,17	-	1 593,59	5 027,03	10 552,16
ALITALIA		77,52	5 537,53	698,30	-	677,37	6 990,72
AEROCONDOR		-	2 024,95	-	-	4 382,66	6 407,61
AEROLINEAS ARGENTINAS		650,00	8 480,00	20,00	-	1 210,00	10 360,00
IMPERIAL AIR S A		19 040,00	-	-	-	-	19 040,00
AVIACION SOLAR		-	1 175,25	-	-	-	1 175,25
AEROCONTINENTE S A		-	-	44,65	28,56	54,25	127,46
APISA AIR CARGO		-	-	-	-	-	-
TRANSPORTES AEREOS S A		-	-	-	-	-	-
AEROMONTANAS S A		-	-	-	-	-	-
PIQUERO FLY S A		-	-	-	-	-	-
AEROFLOT LINEAS AEREA DE RUSIA		-	3 154,60	-	-	-	3 154,60
ECUATORIANA DE AVIACION		-	-	-	-	-	-
EXPORT AIR DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS DEL ORIENTE S A		-	-	-	-	-	-
T DOBLE A		-	-	-	-	-	-
LAPSA		-	-	-	-	-	-
SERVICIOS AEREOS AMAZONICOS S R L		-	-	-	-	-	-
UNITED AIRLINES		-	13 733,11	-	4 287,95	5 371,54	23 392,60
AOM S A		-	-	-	-	-	-
CORPAC S A		-	-	1 559,14	-	-	1 559,14
VALLE SOCIEDAD ANONIMA		-	-	-	-	-	-
OGDEN Y TALMA AVIATIONSERVICES OF PERU		-	-	-	-	550,00	550,00
HELICA DEL PERU		-	-	-	-	-	-
SIPESA-SERV. AERONAUTICOS		-	-	-	-	-	-
GATE GOURMET		-	-	-	-	-	-
CIA. MEXICANA DE AVIACION		-	-	-	-	132,50	132,50
TOTAL		26 171,55	230 426,73	4 027,03	12 496,81	234 259,94	507 382,06

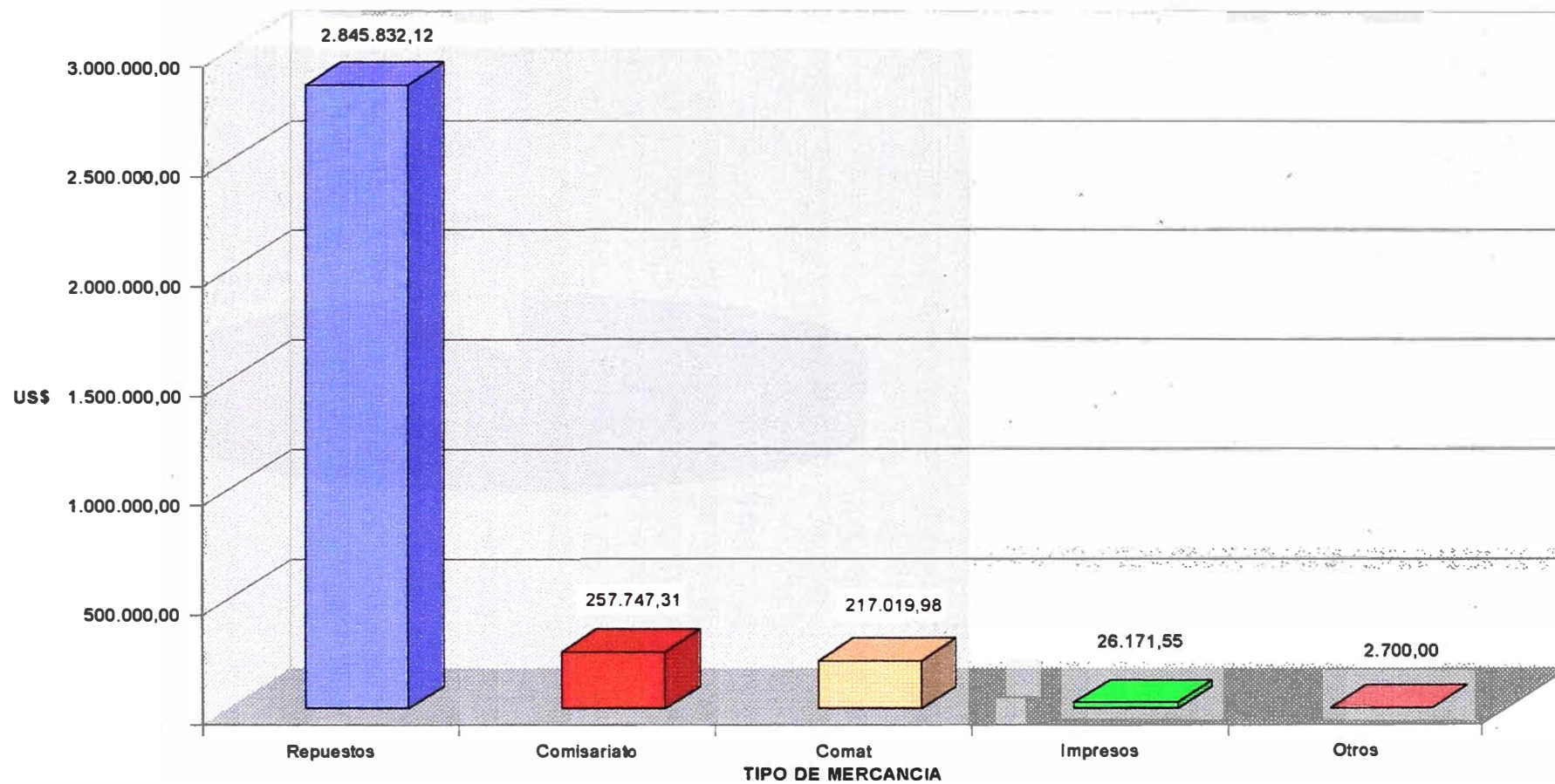
VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIAS DURANTE 1994-1998

	AÑOS					TOTAL
	94	95	96	97	98	
REPUESTOS	2.845.832,12	21.234.730,56	884.870,99	3.927.943,22	36.908.151,26	65.801.528,15
COMISARIATO	257.747,31	2.301.509,28	33.130,96	347.352,49	1.330.439,28	4.270.179,32
COMAT	217.019,98	2.041.605,29	229.482,48	339.421,01	1.947.954,05	4.775.482,81
IMPRESOS	26.171,55	230.426,73	4.027,03	12.496,81	234.259,94	507.382,06
OTROS	2.700,00	1.267.867,88	1.577.235,90	202.119,03	2.718.729,51	5.768.652,32
Total	3.349.470,96	27.076.139,74	2.728.747,36	4.829.332,56	43.139.534,04	81.123.224,66

DERECHOS Y DEMAS TRIBUTOS SUSPENDIDOS EN SU PAGO A LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998 (En Miles de Dólares)

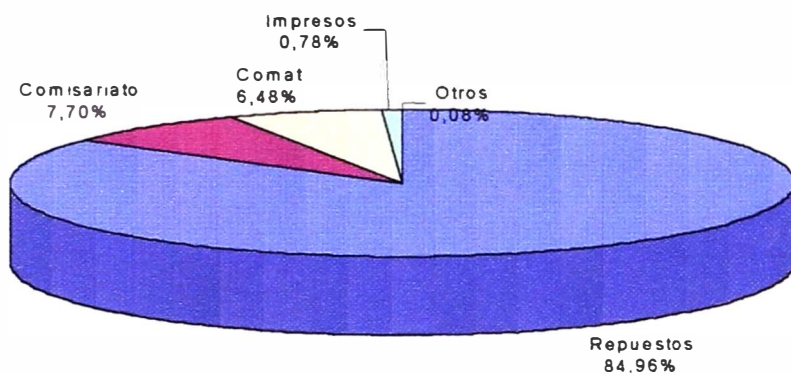
	AÑOS					TOTAL
	94	95	96	97	98	
REPUESTOS	1.015.962,07	7.580.798,81	315.898,94	1.268.234,67	11.869.661,45	22.050.555,93
COMISARIATO	92.015,79	821.638,81	11.827,75	112.151,44	427.869,27	1.465.503,06
COMAT	77.476,13	728.853,09	81.925,25	109.590,56	626.462,02	1.624.307,05
IMPRESOS	9.343,24	82.262,34	1.437,65	4.034,91	75.338,00	172.416,14
OTROS	963,90	452.628,83	563.073,22	65.259,18	874.343,41	1.956.268,54
Total	1.195.761,13	9.666.181,89	974.162,81	1.559.270,75	13.873.674,15	27.269.050,72

VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1994

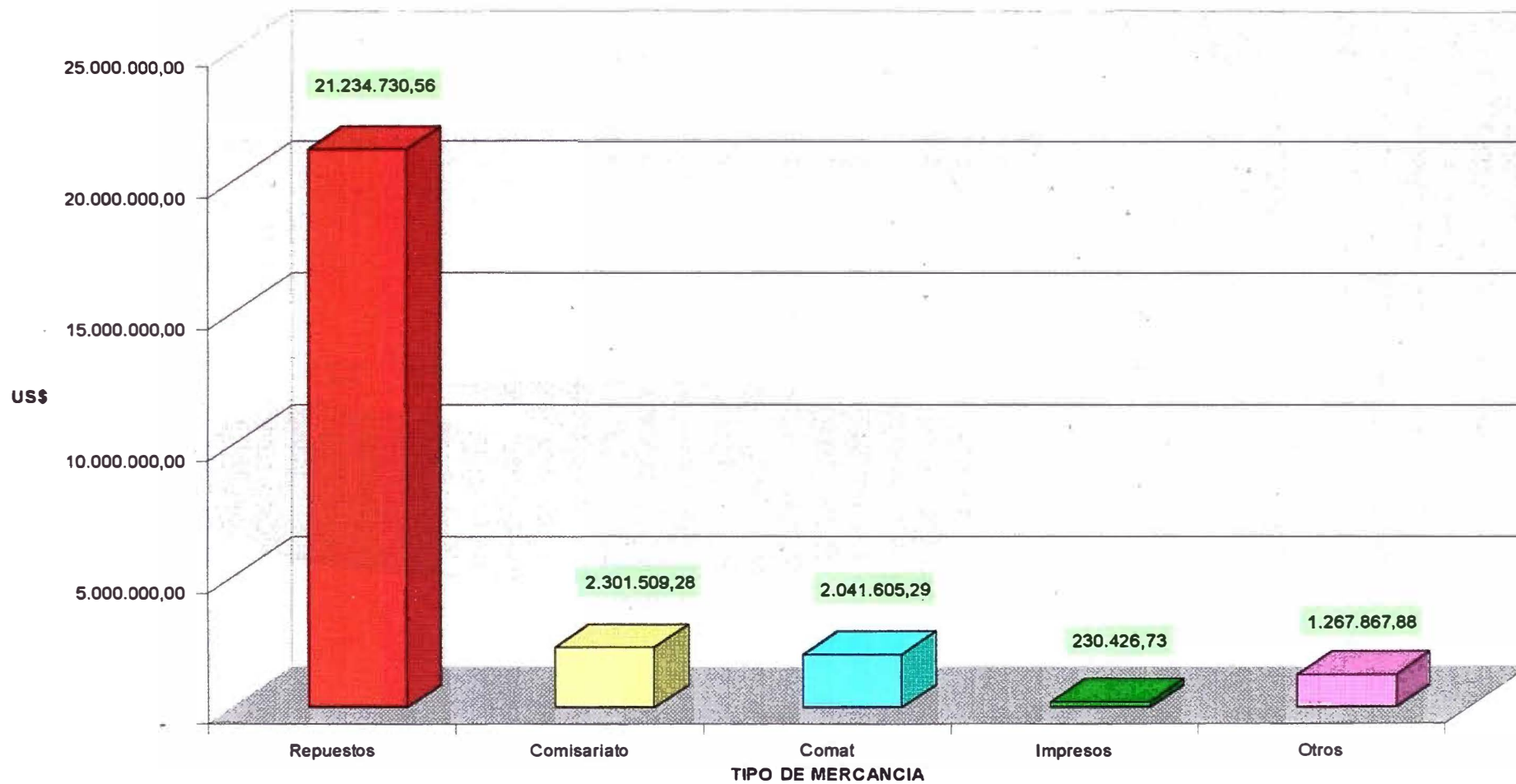


Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1994

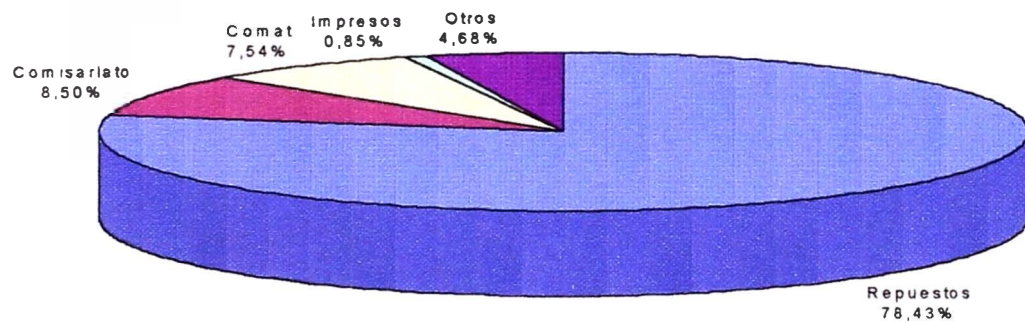


VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACION DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1995



Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

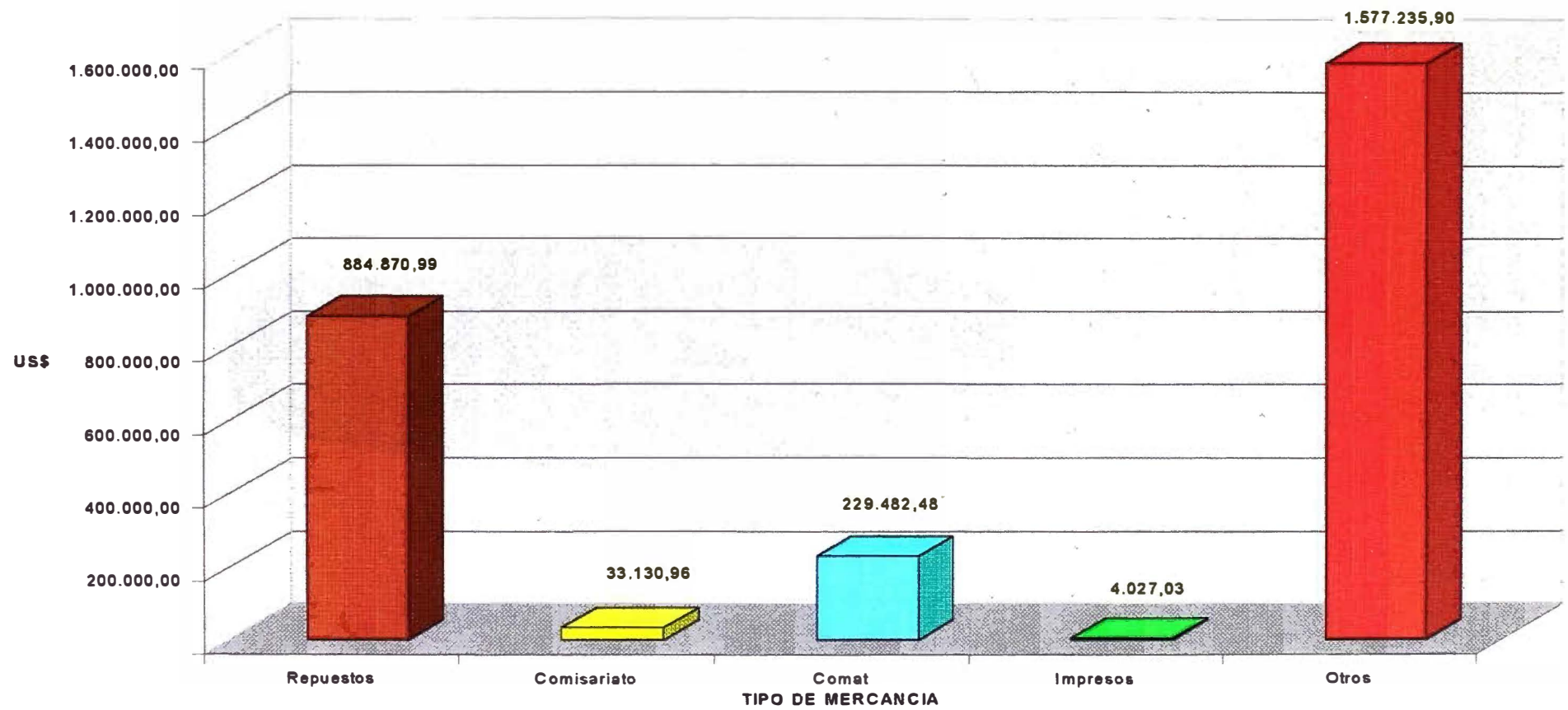
PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1995



Elaboración
Fuente

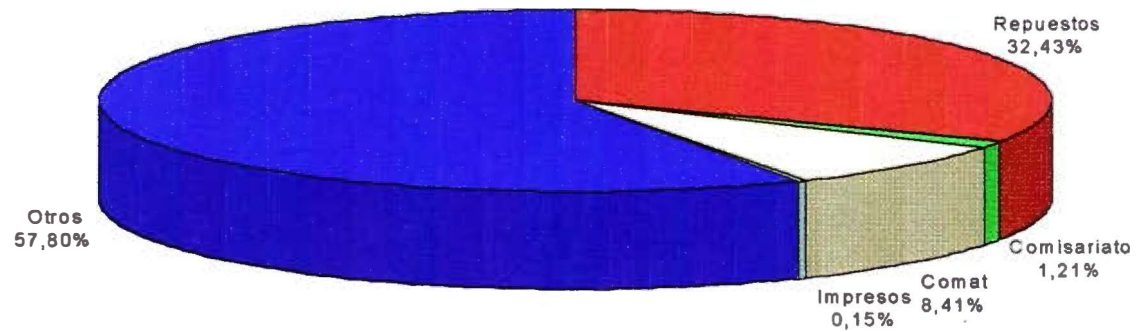
Propia
Superintendencia Nacional de Aduanas

VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1996



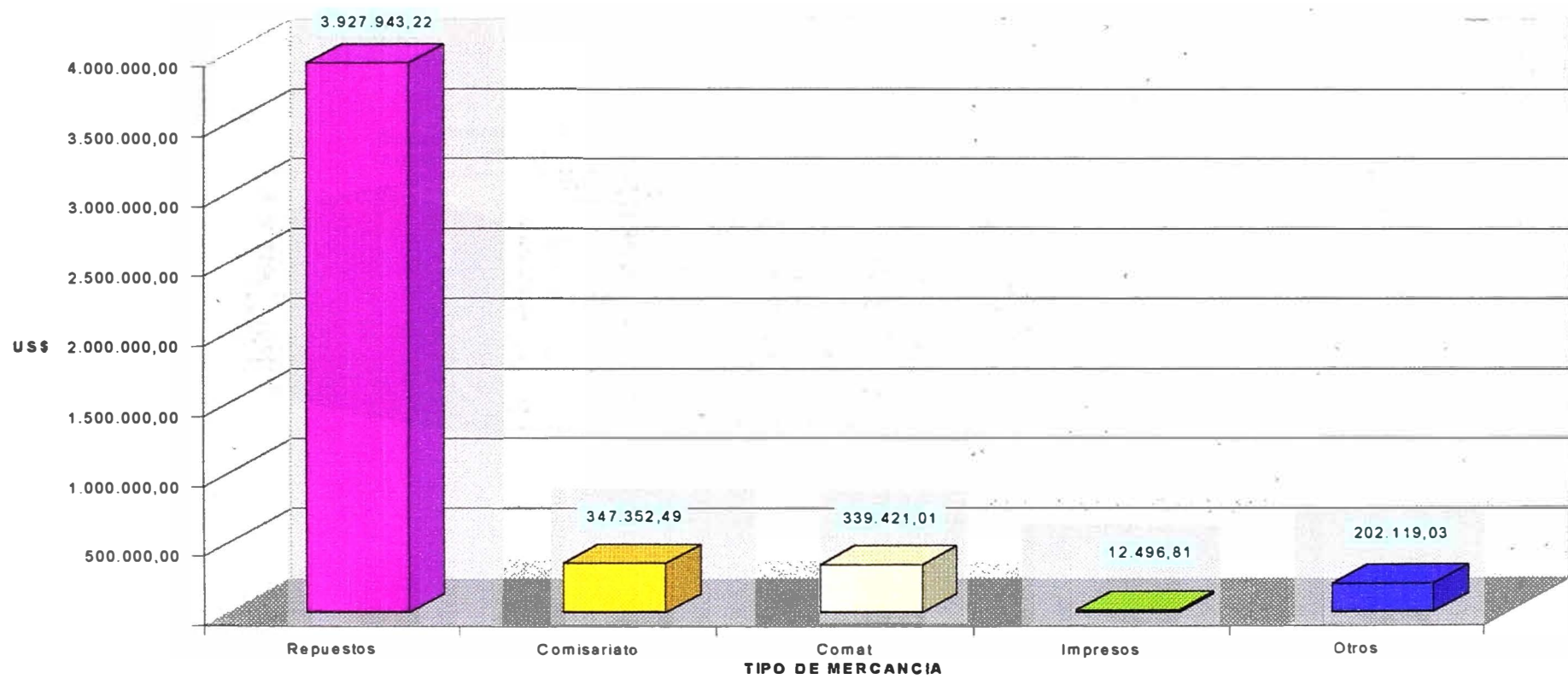
Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

**PARTICIPACION PORCENTUAL VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO
POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1996**



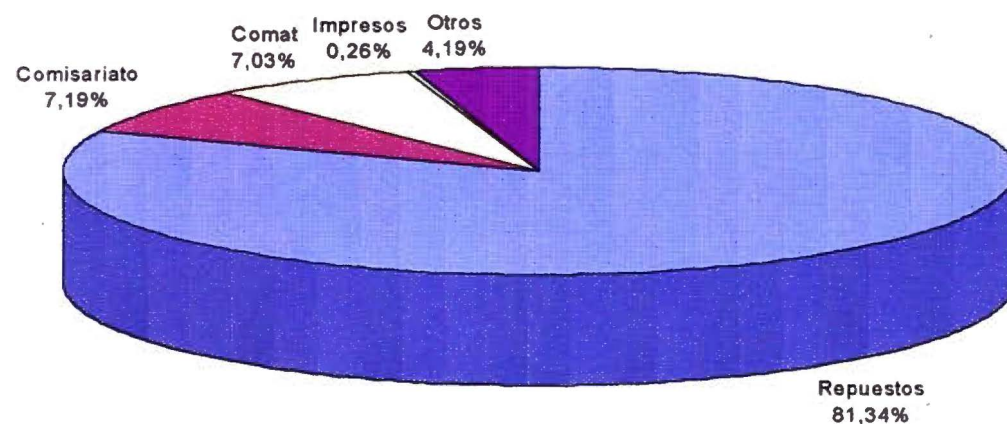
Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACION DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE DURANTE 1997

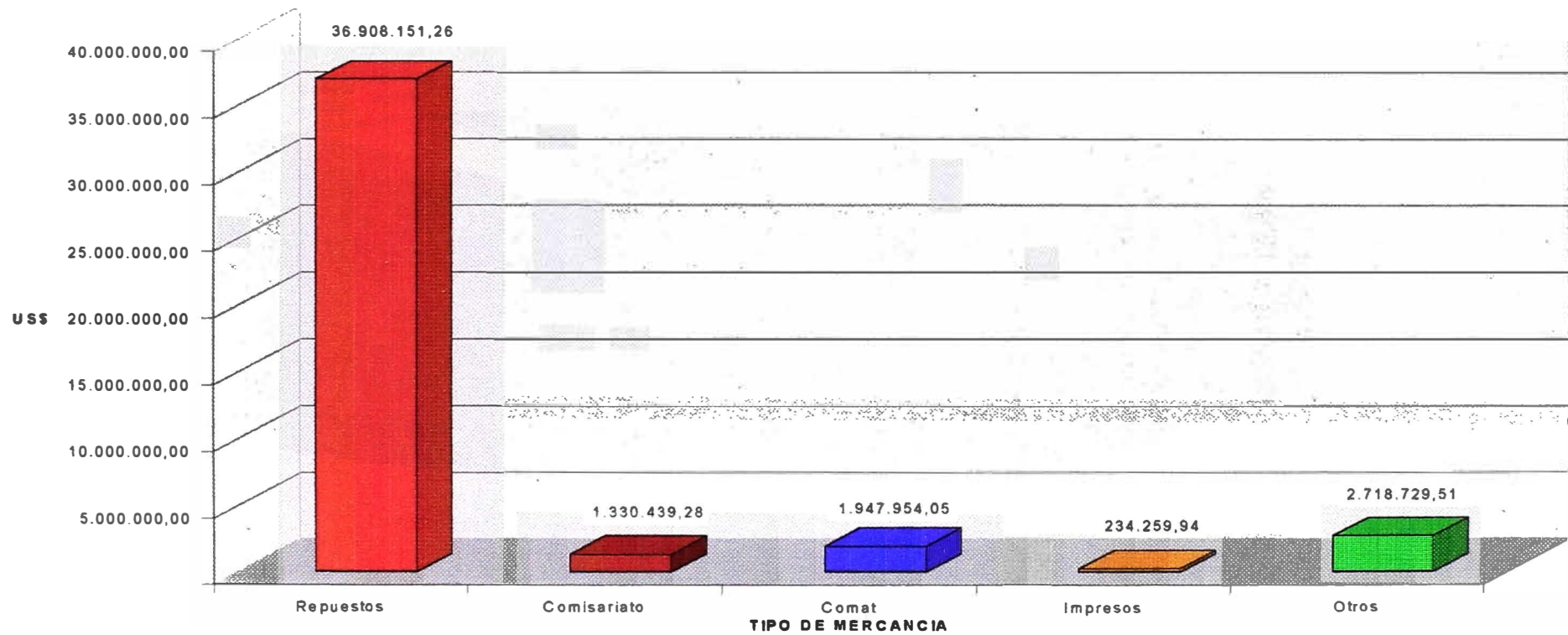


Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1997

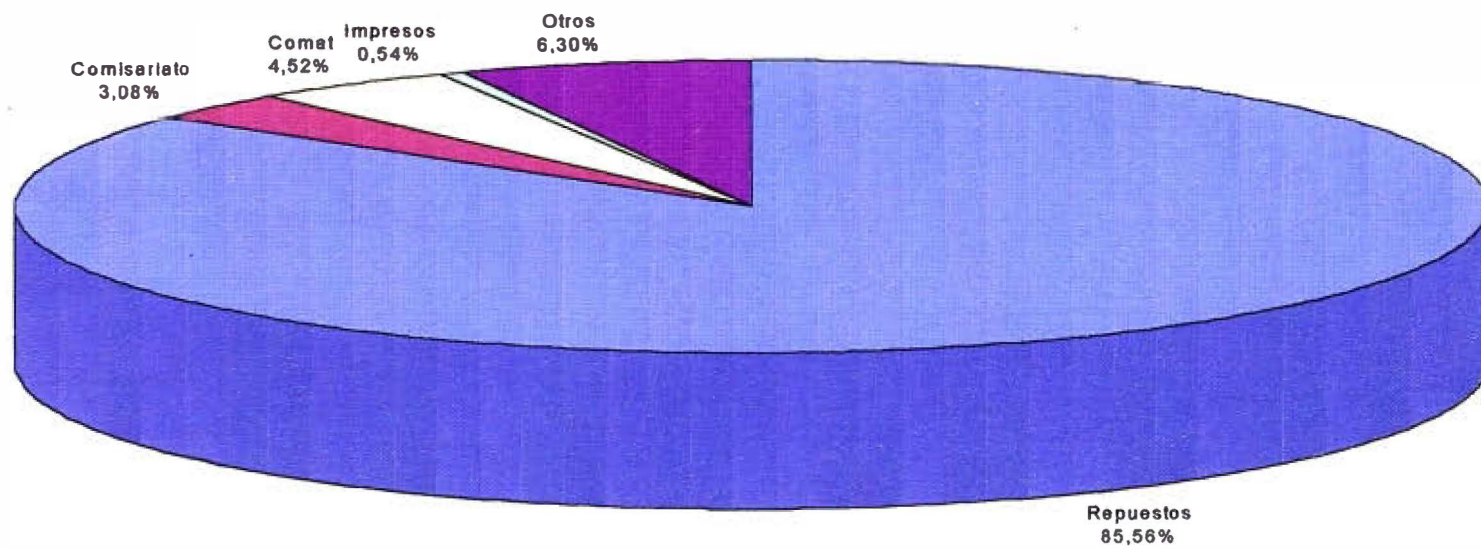


VALOR CIF (US\$) DE IMPORTACION DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1998

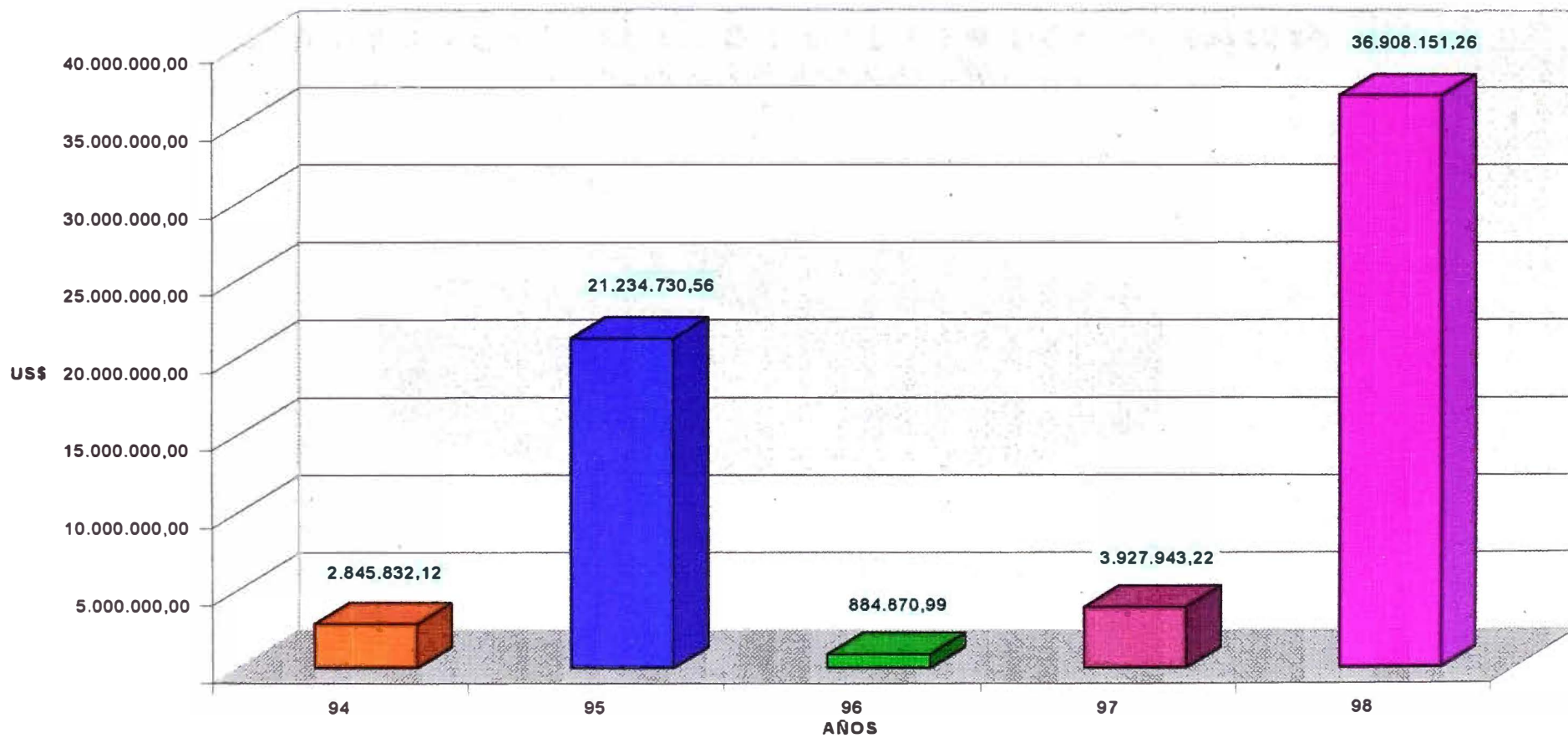


Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL PARA USO AERONAUTICO POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE 1998

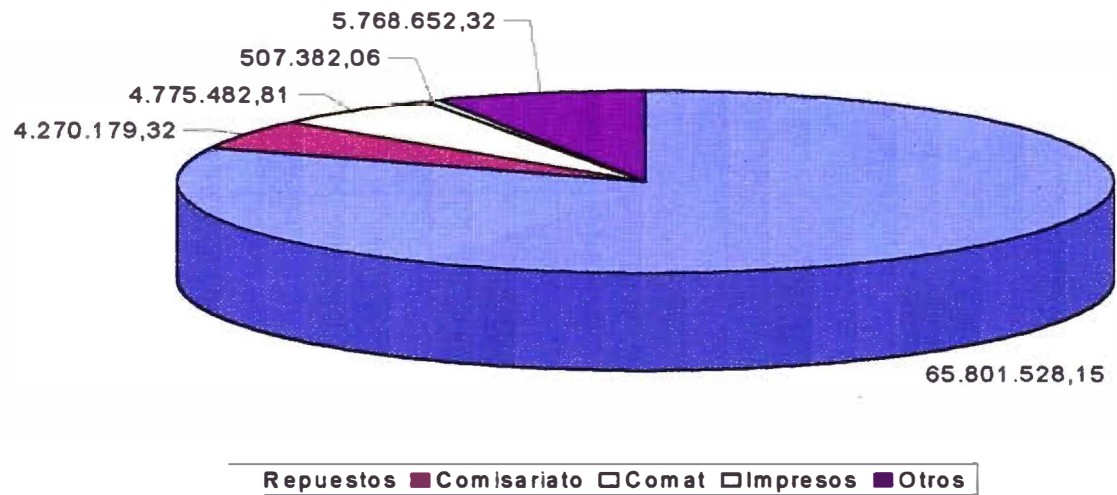


VALOR CIF (US\$) DE REPUESTOS INGRESADOS COMO MATERIAL PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998

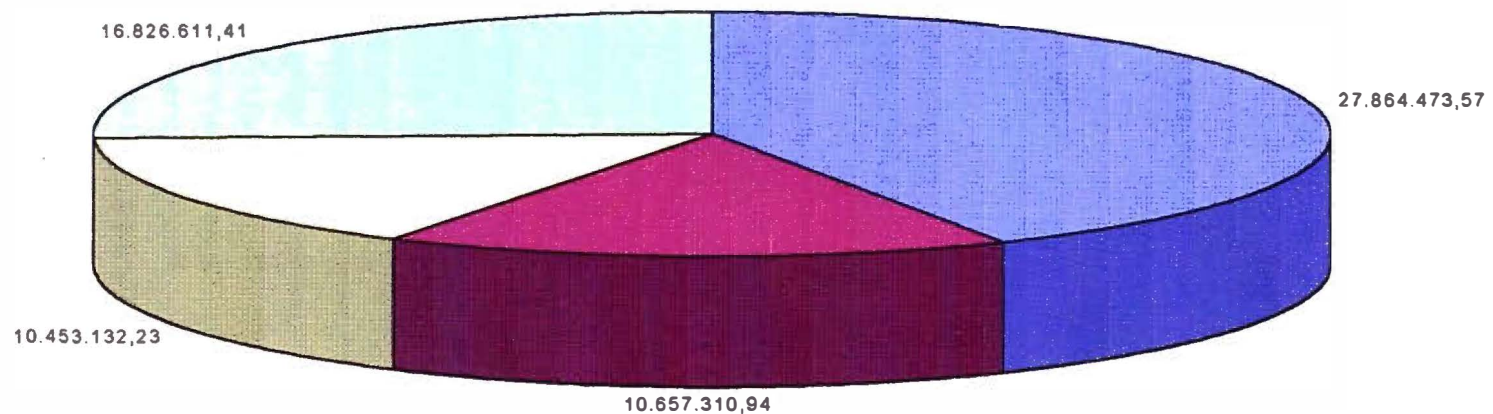


Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

**VALOR CIF TOTAL DE LAS IMPORTACIONES DE MATERIAL
PARA USO AERONAUTICO EN EL PERIODO 1994-1998
(POR TIPO DE MERCANCIA)
US\$**

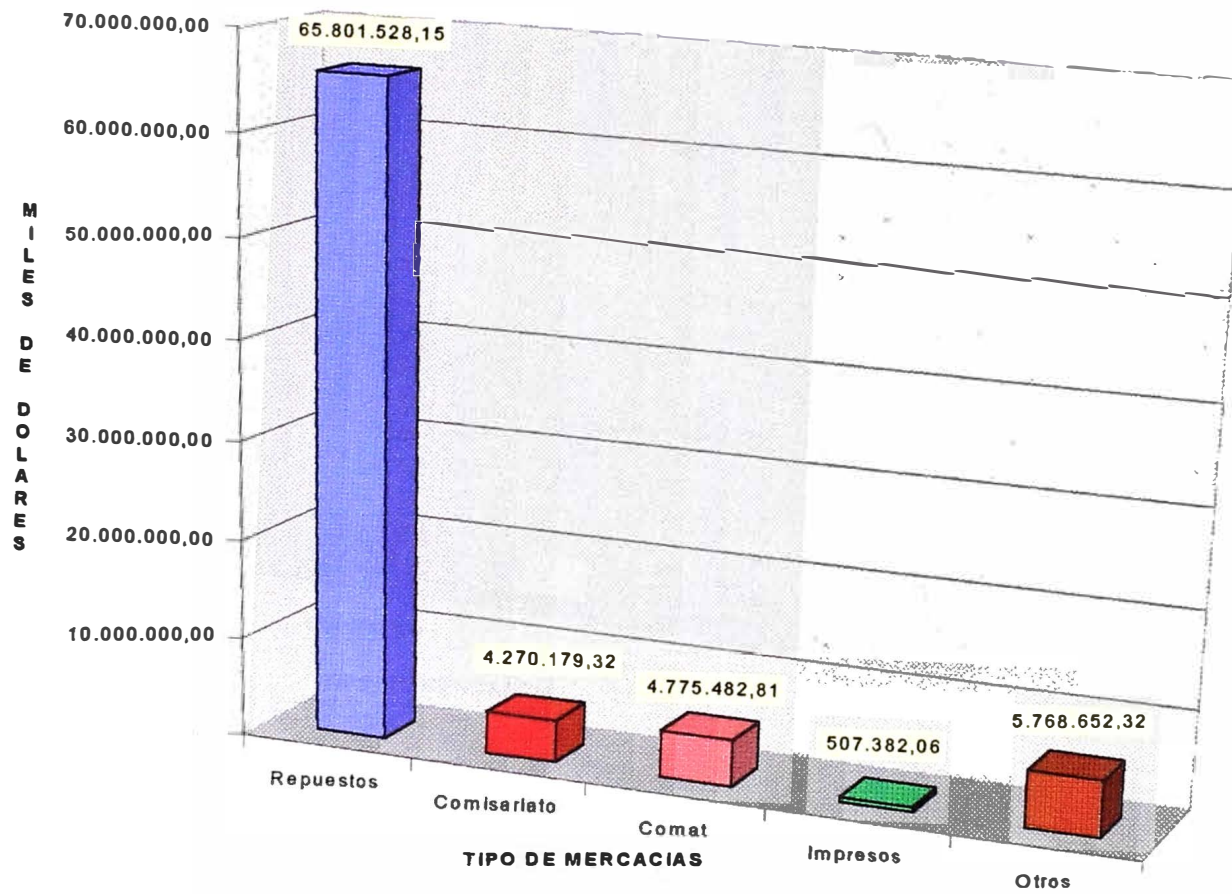


**VALOR CIF TOTAL DE LOS PRINCIPALES
BENEFICIARIOS QUE INGRESARON REPUESTOS
COMO MATERIAL PARA USO AERONAUTICO
DURANTE 1994-1998
(US\$)**



AEROPERU ■ AEROCONTINENTE □ FAUCETT □ OTROS

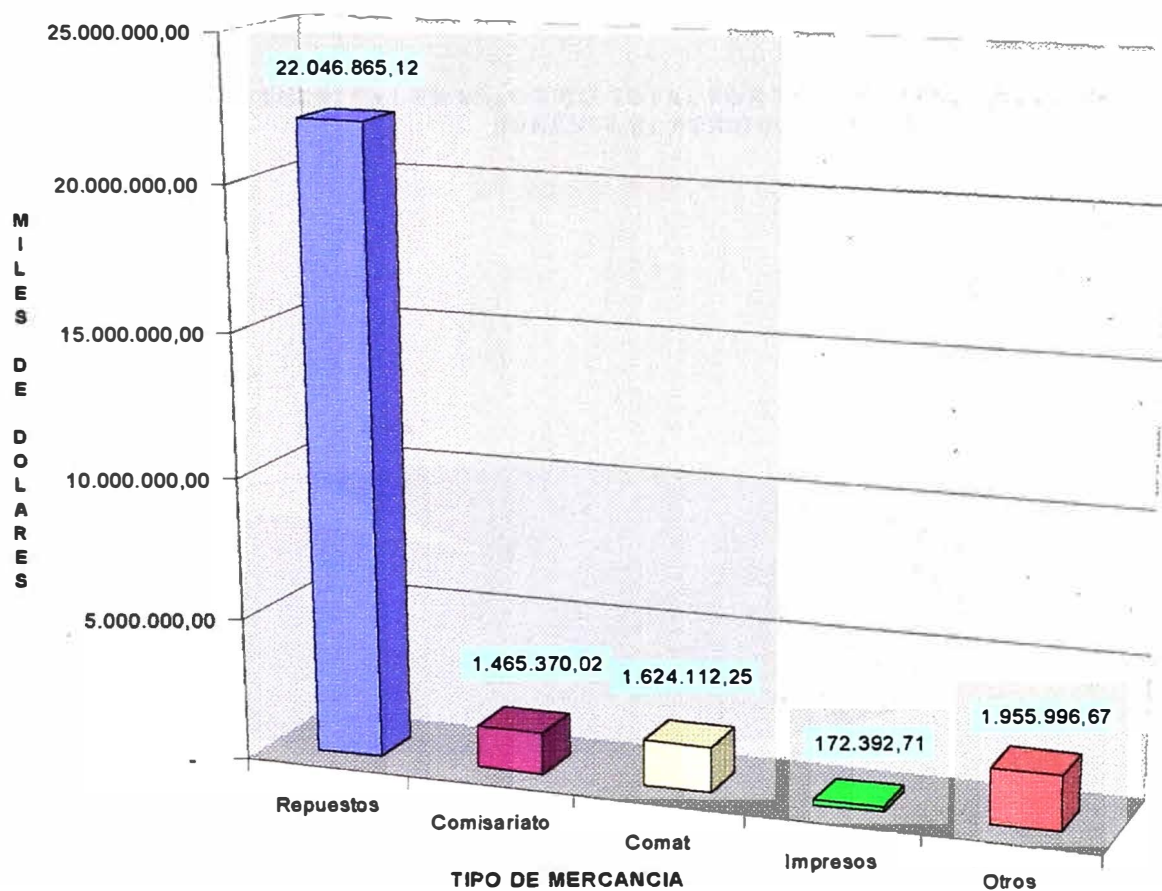
VALOR CIF TOTAL DE MERCANCIAS PARA USO AERONAUTICO DURANTE EL PERIODO 1994-998



Elaboración
Fuente

Propia
Superintendencia Nacional de Aduanas

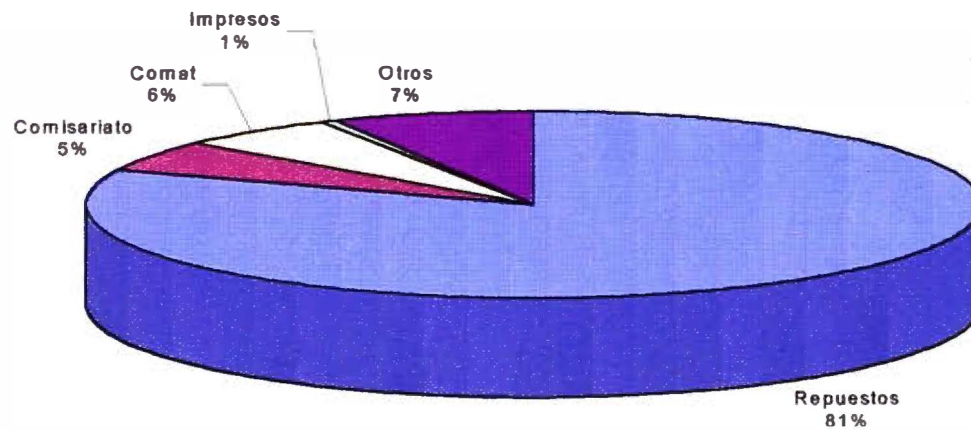
DERECHOS E IMPUESTOS DEJADOS DE PAGAR POR TIPO DE MERCANCIA PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998



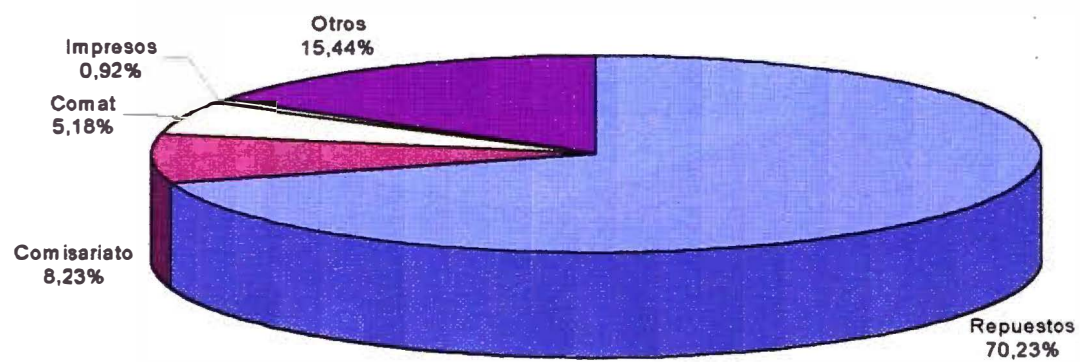
Elaboración
Fuente

Propia
Superintendencia Nacional de Aduanas

**PARTICIPACION PORCENTUAL EN VALOR CIF TOTAL POR TIPO DE MERCANCIAS PARA USO AERONAUTICO
DURANTE EL PERIODO 1994-1998**

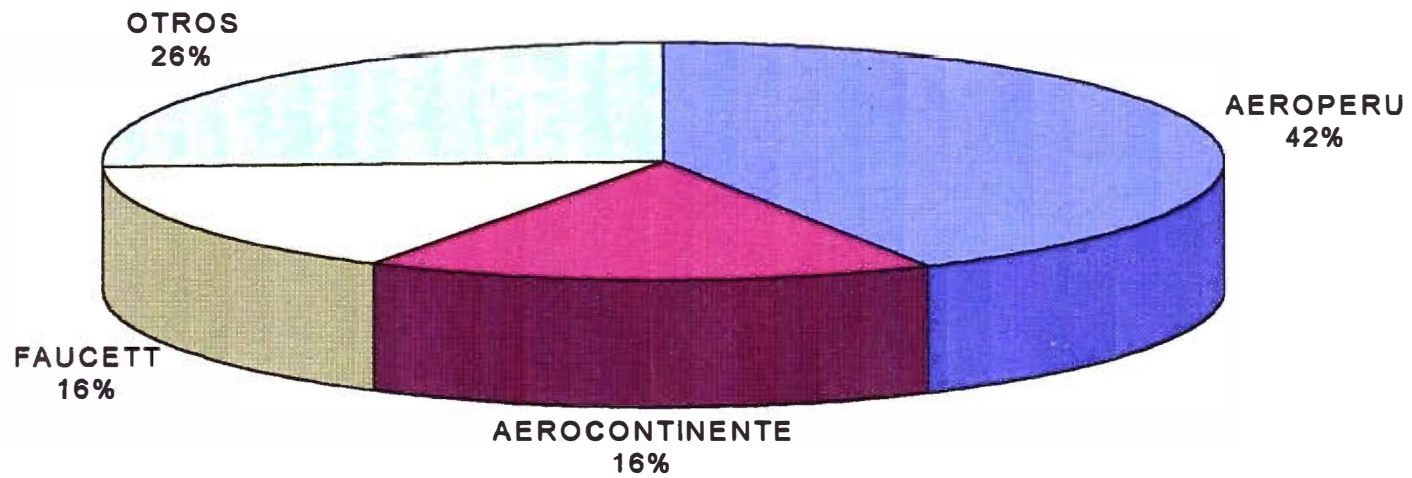


**PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF (EN MILES DE DOLARES) POR TIPO DE MERCANCIA DURANTE
1994-1998**



Elaboración Propia
Fuente Superintendencia Nacional de Aduanas

**PARTICIPACION PORCENTUAL DEL VALOR CIF DE LOS PRINCIPALES BENEFICIARIOS
RESPECTO AL VALOR CIF TOTAL DE IMPORTACIONES DE REPUESTOS COMO MATERIAL
PARA USO AERONAUTICO DURANTE 1994-1998
(US\$)**



BIBLIOGRAFIA

- Convenio de Aviación Civil Internacional

- Normas para facilitar el ingreso de los materiales de uso aeronáutico, bajo vigilancia y control aduanero, Decreto Supremo N° 429-H del 01.11.65.

- Oficio Circular N° 3 del 14.12.65

- Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 809 del 19.04.96

- Reglamento de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 121-96-EF del 24.12.96

- Tabla de Sanciones Aplicables a las Infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N° 122-96-EF.

- Normas que permitan dar mayor fluidez al servicio de rampa como servicio técnico de tierra a las aeronaves, Decreto Supremo Extraordinario N° 159-PCM-93 y Decreto Legislativo N° 781 del 06.10.93 y 31.12.93 respectivamente.

- Ley N° 26355 del 18.09.94, Establecen que los equipos y materiales que lleguen al país y permanezcan bajo control aduanero dentro de los límites de la zona franca gozan de los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago.

- Decreto Supremo N° 074-98-EF del 21.07.98, Bienes calificados como material para uso aeronáutico sujeto a los beneficios del Convenio de Aviación Civil Internacional de Chicago.
- Ley de Delitos Aduaneros y su reglamento aprobados por Ley N° 26461 del 08.06.95 y Decreto Supremo N° 121-95-EF del 15.08.95.
- Código Tributario, Decreto Legislativo N° 816 del 21.04.96 modificado por la Ley N° 27038 del 31.12.98.
- Ley Orgánica y Estatuto de la Superintendencia Nacional de Aduanas - ADUANAS, aprobados por Decreto Ley N° 26020 del 28.12.92 y Resolución de Superintendencia N° 0021 del 10.04.97, modificada por R.S. N° 1591 del 18.06.97.
- Ley de Simplificación Administrativa y su reglamento aprobados por Ley N° 25035 del 11.06.89 y Decreto Supremo N° 070-89-PCM del 02.09.89.
- Ley de Normas Generales de Procedimiento Administrativos - Texto Unico Ordenado aprobada por Decreto Supremo N° 002.94-JUS del 21.01.94.
- Macro Economía, Autor: Dornbush-Fisher