



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

MODIFICACION DE LOS ARTÍCULOS 238, 241 Y 242 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con fecha 10 de mayo del 2000 se publicó la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, la cual fue modificada por la Ley No. 28525 y el Decreto Legislativo No. 999.

Mediante Decreto Supremo No. 050-2001-MTC, publicado el 26 de diciembre de 2001, se aprobó el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, el cual ha sido materia de modificaciones a través de los Decretos Supremos Nos. 004-2003-JUS, 018-2002-MTC, 041-2002-MTC, 007-2007-MTC, 016-2007-MTC, 038-2007-MTC, 013-2009-MTC y 048-2010-MTC.

El artículo 103 de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, dispone que la carta de porte aéreo es el título legal del contrato entre el remitente y el transportador que acredita, salvo prueba en contrario, el perfeccionamiento y las condiciones del transporte. Establece asimismo, que la carta de porte debe contener la información que señale la reglamentación respectiva, la ley de la materia y los instrumentos internacionales vigentes.

Dicho artículo contempla que la carta de porte aéreo pueda ser reemplazada por otros medios electrónicos, los que tienen los mismos efectos para las partes y terceros.

El Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC, establece los requisitos de la carta de porte aéreo. Así, el artículo 238 de dicha norma señala la información mínima que debe tener la carta de porte aéreo; el artículo 241 dispone el número de ejemplares que deben extenderse; y el artículo 242 regula las firmas y sellos que debe contener dicho documento.

Si bien la Ley de Aeronáutica Civil del Perú contempla que la carta de porte aéreo puede ser reemplazada por otros medios electrónicos, en la actualidad los requisitos señalados en el Reglamento de la Ley impiden la utilización de dichos medios, pues los requisitos de firmas, sellos y ejemplares que contempla el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil no pueden ser cumplidos cuando la carta de porte aéreo es emitida electrónicamente.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional - IATA y los distintos agentes involucrados en la cadena logística de los servicios de transporte aéreo de carga vienen impulsando la implementación de emisión electrónica de la carta de porte aéreo, la cual será beneficiosa para todo el Sector, especialmente en las operaciones de comercio exterior, por cuanto garantizará que las operaciones sean más dinámicas y seguras, además de elevar la competitividad del Perú.

La IATA ha venido gestionando con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT la dación de una Resolución de Superintendencia que regule tributariamente la emisión electrónica de la carta de porte aéreo y posibilite su utilización.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

Sin embargo, las disposiciones actuales del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil vienen limitando dicha regulación, lo que ha sido manifestado por la SUNAT en los Oficios No. 093-2011-SUNAT/2E0000 y No. 115-2011-SUNAT/2E0000 en los que solicita se modifique el Reglamento de modo que les sea posible ejercer las funciones regulatorias de su competencia.

IATA y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional - AETAI han manifestado que resulta necesario modificar el Reglamento con el objeto de hacer posible la emisión electrónica de la carta de porte aéreo, la cual reducirá los costos de operación de la actividad de transporte aéreo de carga en el país dándole mayor eficiencia. Asimismo, ha señalado que este medio electrónico ha sido implementado en los principales países del mundo que realizan actividades de comercio con el Perú.

Cabe señalar que el tráfico total de carga (nacional e internacional) ha mostrado una tendencia creciente durante el período 2000-2010, con una tasa de incremento promedio anual de 9.3%. Este comportamiento ha permitido pasar de 108 965 TM en el año 2000 a 265 711 TM en el 2010, lo cual representa un crecimiento acumulado de 143.9% durante el citado decenio. La carga aérea internacional es preponderante en el mercado peruano, con una participación de 86.8% sobre el total movilizado; en tanto que la carga aérea nacional ha mostrado una participación promedio de 13.2%.

En dicho contexto, el comercio exterior es el principal dinamizador del transporte aéreo de carga y la problemática que se trata de resolver con el Decreto Supremo que se propone, gira en torno al mejorar la operatividad del intercambio comercial con el exterior.

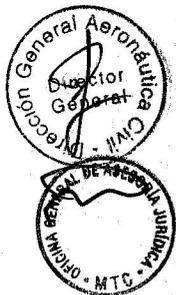
La carta de porte aéreo es un comprobante de pago que actualmente se emite en un formato preimpreso que se utiliza para los trámites ante la Aduana. Este formato debe ser llenado manualmente, pues consta de varios originales (3) y copias.

Al mismo tiempo, el agente de carga o la línea aérea genera una guía electrónica con la misma numeración que la guía aérea física. Este documento electrónico se transmite a toda la cadena de distribución.

La emisión electrónica de la carta de porte aéreo funcionaría de manera similar que los boletos aéreos electrónicos.

Según lo informado por la IATA, en la actualidad toda aerolínea que realiza transporte aéreo de carga distribuye en el Perú cartas de porte aéreo preimpresas y pre numeradas, que contienen hasta 11 copias de papel. Los agentes autorizados por IATA, en representación de las aerolíneas internacionales, almacenan, llevan control de inventario físico y emiten estas cartas en dos sistemas:

- a) En su propio sistema electrónico, para realizar la función de monitoreo desde la emisión hasta la entrega a destino. En el mundo de hoy, todo agente de carga cuenta con este servicio para el exportador o cliente que embarca carga aérea.
- b) En una máquina de escribir, para cumplir con las normas de nuestro país y hacer entrega de las copias impresas respectivas. Este documento está firmado y sellado por el agente autorizado o la línea aérea si es emitido directamente en las oficinas de la línea aérea. En este contexto, es posible modificar, variar, tergiversar y adulterar datos en cualquiera de sus copias





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

restando eficiencia, integridad y seguridad en el control de las aerolíneas y de la aduana.

Señala la IATA, que la opción electrónica es adoptada en el resto del mundo por las aerolíneas que operan en el Perú, ofreciendo reducción de costos en impresión, almacenaje (control de inventario y normas tributarias nacionales) y transporte para su distribución. Sin embargo, en el Perú la carta de porte aéreo posee una regulación basada en su conceptualización como documento físico, lo cual se aparta de la tendencia mundial del comercio exterior y el transporte aéreo internacional de carga y no permite la emisión electrónica de la carta de porte aéreo.

En ejecución de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú que contempla la posibilidad de utilizar medios electrónicos y con el objeto de hacer posible que la carta de porte aéreo pueda ser emitida electrónicamente como otro mecanismo adicional a la carta de porte aéreo física, se propone el presente Decreto Supremo para la modificación de los artículos 238, 241 y 242 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

El artículo 238 del Reglamento establece los requisitos mínimos que debe contener la carta de porte aéreo. Se plantea la modificación del artículo de modo que en el caso que la carta de porte aéreo sea emitida electrónicamente no sea exigible como requisito las firmas indicadas en los incisos e) y f), de dicho artículo, referidas a las firmas del remitente de la carga y del encargado de la recepción de la carga por parte del transportador.

El artículo 241 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil señala que la carta de porte aéreo se expide en 3 ejemplares: para el transportador, para el destinatario y para el remitente. El proyecto de Decreto Supremo propone que en el caso que la carta de porte aéreo sea emitida electrónicamente no sea exigible la expedición de tales ejemplares, sin perjuicio del cumplimiento de las disposiciones tributarias y aduaneras vigentes, las cuales establecen las condiciones que deben cumplir los documentos para que tengan efectos tributarios.

Con relación al artículo 242 del Reglamento éste regula la firma y sello de la carta de porte aéreo. Siendo que la emisión electrónica de la carta no permite la utilización de firmas ni sellos, se propone modificar el artículo de modo que se indique que éstos no son exigibles en el caso de emisión electrónica de la carta de porte aéreo.

Es importante mencionar que el proyecto de modificatoria sólo contempla la no exigibilidad de firmas, sellos y ejemplares los cuales no son posibles de viabilizar en una emisión electrónica. Todos los demás requisitos y exigencias actuales a la carta de porte aéreo se mantienen sin distinguir si la emisión es física o electrónica, lo que denota una clara intención de implementar la emisión electrónica prevaleciendo todos los demás requisitos.

Con el proyecto se permitirá la utilización de medios electrónicos para la emisión de la carta de porte aéreo lo cual facilitará las operaciones de transporte aéreo de carga y permitirá la reducción de sus costos de operación, contribuyendo a la eficiencia en los trámites de comercio exterior y favoreciendo su competitividad.





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

La voluntad del Estado por promover el uso de medios electrónicos e integración de procesos para la facilitación del comercio exterior en los trámites se evidencia en la artículo 5 del Decreto Legislativo No. 1053, la Ley General de Aduanas, que contempla que la administración aduanera debe disponer medidas para que el intercambio de datos y documentos que sean necesarios para la autoridad aduanera y los operadores de comercio exterior se realicen por medios electrónicos.

La propuesta ha sido evaluada y revisada por la Dirección de Seguridad Aeronáutica (DSA) de la Dirección General de Aeronáutica Civil así como por la SUNAT.

Al respecto, la DSA mediante Memorando No. 1872-2011-MTC/12.04 ha señalado que la propuesta de modificación del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil no vulnera los controles de seguridad dispuestos en las normas vigentes con relación a la carta de porte aéreo.

De otro lado, la SUNAT mediante Oficio N° 121-2011-SUNAT/2E0000 ha manifestado su conformidad con la propuesta de modificación solicitando se incorpore en el último párrafo del artículo 241 la referencia asimismo, a las disposiciones aduaneras vigentes, lo que ha sido incorporado al proyecto.

Con la propuesta del Decreto Supremo, se permitirá la coexistencia de la emisión electrónica de la carta de porte aéreo y del mecanismo actual de emisión física, de modo que se posibilite la utilización de otra herramienta que será útil y beneficiosa para las actividades de comercio en el país, representando una mejora a la regulación actual –que se limita únicamente a la documentación física– porque permite la implementación de un procedimiento actualmente utilizado en el mundo apoyándose en la tecnología generando así eficiencias, reducción en costos y plazos, garantía de la seguridad en la información, además de simplificar procesos que estimularán el dinamismo de los servicios de transporte aéreo de carga en el Perú.

Con respecto a la publicación previa de la presente norma, la citada Dirección de Aeronáutica Civil, señala que la posibilidad de que la carta de porte aéreo se emita también por medio electrónico favorece al administrado y no le irroga obligaciones adicionales, y que los diversos actores del Sector han expresado su conformidad con la modificación propuesta; por lo que es innecesaria su publicación previa, conforme a la excepción prevista en el numeral 3.2 del artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo No. 001-2009-JUS.

Por otro lado, la modificación ha sido solicitada por gremios de transportistas aéreos (AETAI, IATA) y por la SUNAT, contándose asimismo con la opinión favorable de los agentes involucrados en la cadena logística de los servicios e transporte aéreo de carga (Talma Servicios Aeroportuarios, Hellman Worldwide Logistics SAC, CEVA Logistics Perú SRL, Geodis Wilson Perú, Asociación de Transporte y Logística).

En tal sentido la DGAC, ha considerado innecesaria la prepublicación del proyecto de Decreto Supremo propuesto ya que beneficia a todo el Sector.

Finalmente, es importante señalar que esta iniciativa, además de impulsar la simplificación de procedimientos asociados a los servicios de transporte aéreo de carga y contribuir con el cumplimiento de los objetivos del Estado en materia de





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

aeronáutica civil, tiene una relación directa con dos de los lineamientos de la política nacional del sector transportes: La promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados, y la promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La expedición del proyecto de Decreto Supremo no generará costo alguno al Estado y por el contrario, posibilitará la emisión electrónica de la carta de porte aéreo cuya utilización en la actualidad no es posible por las limitaciones existentes en el Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

La utilización de la carta de porte aéreo reportará los siguientes beneficios:

- a) Ahorro de costos en papel y procesamiento de la información.
- b) Eficiencia, seguridad y rapidez en la transmisión de la información.
- c) Reducción sustancial del tiempo de los trámites.
- d) Permite la visualización en línea y el rastreo de la información.
- e) Facilita procesos simples y transmisiones electrónicas estandarizadas.
- f) Posibilidad de obtener información fidedigna y, sobre esta base, construir consultas según lo que requieran las autoridades competentes.
- g) Mejora la competitividad del Perú y permite aprovechar los Tratados de Libre Comercio firmados a la fecha.
- h) Favorecería las labores de fiscalización y control de los organismos pertinentes.
- i) Fomenta la transparencia de la información y evita la falsificación y/o manipuleo de información, preservando la seguridad de la información.

La emisión electrónica de la carta de porte aéreo constituirá un medio que favorecerá la seguridad de la información contenida en el documento, el cual no puede ser modificado manualmente, contribuirá al almacenamiento de datos, al control del inventario físico y correlatividad de los documentos, facilitará la comunicación en línea entre las partes y permitirá controles de seguridad, reduciendo costos.

IMPACTO EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El proyecto de Decreto Supremo planteado pretende modificar los artículos 238, 241 y 242 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC. El instrumento legal utilizado es un Decreto Supremo, toda vez que para modificar el Decreto Supremo No. 050-2001-MTC resulta necesario que la norma a utilizarse sea de igual o mayor rango jerárquico.

Con la modificación propuesta se mejora la normatividad aeronáutica, al reglamentar un instrumento contemplado en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú que no ha sido previsto en dicho Reglamento.

