



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EXP. N.º 1244-2001-AA/TC
LIMA
CHALLENGE AIR CARGO INC.
SUCURSAL DEL PERÚ

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 9 días del mes de setiembre de 2002, reunido el Tribunal Constitucional en sesión de Pleno Jurisdiccional, con asistencia de los señores Magistrados Rey Terry, Vicepresidente; Revoredo Marsano, Alva Orlandini, Bardelli Lartirigoyen, Gonzales Ojeda y García Toma, pronuncia la siguiente sentencia.

ASUNTO

Recurso extraordinario interpuesto por la empresa Challenge Air Cargo Inc. Sucursal del Perú contra la sentencia de la Sala de Derecho Público de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fojas 251, su fecha 8 de mayo de 2001, que declaró improcedente la acción de amparo de autos.

ANTECEDENTES

La recurrente, con fecha 20 de junio de 2000, interpone acción de amparo contra Petróleos del Perú S.A. (Petroperú S.A.), la Superintendencia Nacional de Aduanas (ADUANAS) y el Ministerio de Economía y Finanzas a fin de que el primero de los demandados se abstenga de trasladarle el Impuesto General a las Ventas (IGV) por concepto de la venta del combustible a ser empleado en sus aeronaves que realizan vuelos al exterior; asimismo, que Petroperú S.A. solicite a ADUANAS el despacho a exportación del referido combustible.

Afirma la demandante que están siendo violados sus derechos a la no confiscatoriedad de los tributos, a la libertad de empresa, al trabajo e igualdad ante la ley, señalando que los contratos de compraventa de combustible que celebra con Petroperú S.A. son contratos internacionales que adquieren tal naturaleza porque su objeto –el combustible– se traslada del lugar de entrega (Perú) al extranjero. Agrega que, en aplicación del incoterm FCA, el vendedor –Petroperú S.A.– se obliga a llevar a cabo todos los trámites aduaneros para la exportación de la mercadería, por lo que, inclusive, debería solicitar a ADUANAS el despacho a exportación del combustible. Sostiene, asimismo, que ese combustible constituye “rancho de nave” o “provisión de a bordo”, condición que, conforme a la Convención de Kyoto y al artículo 148º del Reglamento de la Ley General



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

de Aduanas, Decreto Supremo N.º 058-92-EF, constituye una exportación. En consecuencia, dicha compraventa no se encuentra gravada con el IGV por aplicación del artículo 33º de la Ley del IGV (Decreto Legislativo N.º 821), según el cual la exportación de bienes no está afecta al mismo.

El Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales del Ministerio de Economía y Finanzas contesta la demanda proponiendo la excepción de falta de legitimidad para obrar de la demandante, alegando que Challenge Air Cargo Inc. es una persona jurídica constituida en Miami, EUA, que, de acuerdo con nuestro ordenamiento jurídico, no puede interponer acciones de garantía. Propone también la excepción de falta de agotamiento de la vía administrativa en vista de que la demandante no interpuso ninguno de los actos administrativos que le permite la ley para obtener su pretensión. Respecto al fondo de la demanda, indica que no se ha violado el principio de no confiscatoriedad porque el Estado ha efectuado todos los procedimientos legales permitidos para la exportación del combustible. Agrega que la pretensión de la demandante conduce a que, mediante la interpretación judicial, se le exonere de soportar la carga económica del traslado del IGV.

El Procurador Público a cargo de los asuntos judiciales de ADUANAS contesta la demanda proponiendo la excepción de falta de legitimidad para obrar del demandado. Sostiene que, mientras no se solicite el despacho a exportación del combustible, ADUANAS no tiene participación alguna en el pedido que hace la demandante. En cuanto al fondo del asunto discutido, señala que no es aplicable el incoterm FCA porque esas reglas son aplicables por acuerdo expreso entre las partes y, en ese sentido, Petroperú S.A. en ningún momento acordó la aplicación de los incoterms.

Petroperú S.A. contesta la demanda sosteniendo que la vía del amparo no es la adecuada para que la demandante solicite una exoneración tributaria; igualmente, alega que el amparo restablece derechos constitucionales vulnerados, pero no permite crear una nueva situación jurídica.

El Primer Juzgado Corporativo Transitorio Especializado en Derecho Público, con fecha 20 de julio de 2000, declaró infundadas las excepciones propuestas y fundada la demanda, considerando que, de acuerdo con la Ley General de Aduanas, el "rancho de nave", o sea aquellas mercaderías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los medios de transporte de tráfico internacional, se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación.

La recurrida revocó en parte la apelada declarando improcedente la demanda, y la confirmó en el extremo que declara infundadas las excepciones propuestas, por considerar que la demandante pretende atribuir a la compraventa del combustible la condición de



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

contrato internacional en la modalidad del incoterm FCA, y que en autos no se demuestra que entre las partes exista tal contrato. Agrega que tampoco se justifica la pretensión del traslado de pago del tributo mediante el cual el combustible constituye “rancho de nave” o “provisión de a bordo”, porque la exención de pagos arancelarios constituye un objeto diferente de lo que pretende la demandante.

FUNDAMENTOS

1. En el examen de los autos debe tomarse en cuenta dos momentos en la legislación aduanera: **el primero**, bajo la vigencia del TUO de la Ley General de Aduanas, Decreto Supremo N.º 045-94-EF y su Reglamento, el Decreto Supremo N.º 058-92-EF, que se extendió hasta el 24 de diciembre de 1996; y, **el segundo**, a partir del vigente Decreto Legislativo N.º 809, Ley General de Aduanas, y su Reglamento, el Decreto Supremo N.º 121-96-EF.
2. El tratamiento legislativo al “rancho de nave” o “provisión de a bordo” –esto es, aquellas “mercaderías(...) necesarias para el funcionamiento, el aprovisionamiento y mantenimiento de los medios (de transporte de tráfico internacional), incluyendo combustibles, carburantes y lubricantes(...) que se encuentren a bordo a la llegada o se embarquen durante su permanencia en el territorio aduanero(...)”, tal como lo define el glosario de términos aduaneros– no ha sido el mismo en los dos momentos referidos anteriormente. En efecto, **durante el primer momento**, el “rancho de nave” tenía la calidad de bien exportado; así, el artículo 148º del Decreto Supremo N.º 058-92-EF establecía en su inciso c) que los “ranchos” se consideraban exportaciones de carácter no comercial; a su vez, el inciso b) del artículo 152º del mismo cuerpo legal complementaba dicha disposición señalando que ese tratamiento se aplicaría frente a las provisiones para el mantenimiento y funcionamiento del medio de transporte. Cabe agregar que estos artículos se encontraban ubicados en el Capítulo III (De la Exportación Definitiva) del Título V (Regímenes Aduaneros) del citado Decreto Supremo.
3. Sin embargo, **a partir del segundo momento**, el legislador separó el “rancho de nave” del tratamiento que daba a la exportación. Eso se evidencia en: **1)** la ubicación sistemática de la norma, que ya no se encuentra en el capítulo de la exportación, sino en un capítulo aparte denominado “Destinos Aduaneros Especiales o de Excepción” y, **2)** del propio texto legal que establece que el “rancho de nave” podrá **ingresar** sin el pago de derechos arancelarios o de impuestos que gravan la **importación**; es decir, se elimina el término exportación del contenido de “rancho de nave” y, por el contrario, sólo se alude a la importación.



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

4. La invocación a la naturaleza “internacional” del contrato de compraventa es un argumento que le permite a la demandante sostener que es aplicable al caso de autos la regla FCA de los incoterms. Así, la parte actora alega que la aplicación de esta regla obliga a Petroperú S.A. a solicitar el despacho a exportación del combustible, (convirtiéndose ésta en una empresa exportadora). Sin embargo, este Tribunal observa que los incoterms –reglas que sirven para interpretar los términos comerciales y para regular la distribución del riesgo en la compraventa internacional, desde la venta de la mercadería hasta que ella es puesta a disposición del comprador– **se aplican siempre y cuando las partes expresamente hayan convenido incorporar esos términos al contrato de compraventa**, lo que no ha sucedido en este caso concreto.
 5. No es relevante la alusión que hace la parte actora a la Convención de Kyoto, según la cual –indica– las mercancías que califican como “rancho de nave” se deben considerar exportadas. En efecto, dicho convenio pactado en 1973 en la ciudad de Kyoto (Japón) no ha sido firmado por el Perú ni, por ende, obliga al Estado peruano. Para que forme parte de nuestro ordenamiento jurídico debe ser aprobado por el Congreso, conforme lo establece el segundo párrafo del artículo 56° de la Constitución Política de 1993, derogándose el tratamiento tributario actual.
 6. Con relación al punto anterior, es relevante citar a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, cuya adhesión fue aprobada por el Estado peruano a través del Decreto Supremo N.° 011-99-RE. El inciso 1) del artículo 1° de la norma mencionada establece que “La presente Convención se aplicará a los contratos de compraventa de mercaderías entre países que tengan sus establecimientos en Estados diferentes”.
- Es evidente que, cuando Petroperú S.A. celebra los contratos de compraventa de combustible con la demandante, los respectivos establecimientos de ambas partes se encuentran ubicados en territorio peruano. Si bien la matriz de la empresa demandante se encuentra en Miami – EUA, los contratos se acuerdan con la sucursal peruana. Por lo tanto, las partes contratantes no celebran contratos de compraventa internacional.
7. En consecuencia, actualmente, al no ser la operación bajo análisis una exportación, **no es aplicable el artículo 33° de la Ley del IGV**, norma según la cual la exportación de bienes no está afecta a dicho tributo. Por ende, tampoco se puede solicitar el despacho a exportación del combustible empleado por las aeronaves usadas por la demandante en los vuelos que aquellas realizan al exterior.
 8. Finalmente, dado que la demandante no cuestiona ningún acto concreto de aplicación de las normas examinadas, la traslación del IGV no es susceptible de ser ubicada dentro del **primer momento de la legislación aduanera** (tal como se ha explicado en los


TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

fundamentos primero y segundo de la presente sentencia), periodo en el que el “rancho de nave” o “provisión de a bordo” sí era considerado como exportación, razón por la cual la pretensión de esta acción de garantía no puede ser amparada.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, en uso de las atribuciones que le confieren la Constitución Política del Perú y su Ley Orgánica,

FALLA

REVOCANDO en parte la recurrida, que, revocando en parte la apelada, declaró improcedente la acción de amparo; y, reformándola, la declara **INFUNDADA**, y la confirma en lo demás que contiene. Dispone la notificación a las partes, su publicación en el diario oficial *El Peruano* y la devolución de los actuados.

SS.

REY TERRY
REVOREDO MARSANO
ALVA ORLANDINI
BARDELLI LARTIRIGOYEN
GONZALES OJEDA
GARCÍA TOMA

Lo que certifico:

Dr. César Cubas Longa
 SECRETARIO RELATOR