

## INFORME N.º 000058-2024-SUNAT/340000

**ASUNTO** : Consulta institucional sobre el sentido y alcance de las normas aduaneras

**LUGAR** : Callao, 09 de julio de 2024

### I. MATERIA:

Se consulta sobre la infracción N51 de la Tabla de Sanciones por parte del transportista o su representante en el país, en una operación de tránsito aduanero internacional CAN-ALADI.

### II. BASE LEGAL:

- Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053; en adelante LGA.
- Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Supremo N° 418-2019-EF; en adelante Tabla de Sanciones.
- Decisión 617, Tránsito Aduanero Comunitario; en adelante Decisión 617.
- Decisión 837, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera; en adelante Decisión 837.
- Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, suscrito el 1 de enero de 1990 en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI), aprobado por Decreto Supremo N° 028-91-TC; en adelante ATIT.
- Resolución de Superintendencia N° 000172-2020/SUNAT, que aprueba el Procedimiento general "Tránsito aduanero internacional de mercancías CAN-ALADI" DESPA-PG.27 (versión 4); en adelante Procedimiento DESPA-PG.27

### III. ANÁLISIS:

1. **¿El transportista o su representante en el país incurre en la infracción N51 de la Tabla de Sanciones, si dentro de una operación de tránsito aduanero internacional CAN-ALADI<sup>1</sup> hacia el Perú, luego de pasar el Anexo Carancas y antes de llegar al Centro Nacional de Atención en Frontera Desaguadero (CEBAF Desaguadero), se verifica en una acción de control extraordinario (ACE) que los vehículos y unidades de carga<sup>2</sup> con placas extranjeras presentan un número de chasis diferente a la información transmitida para su ingreso al país?**

<sup>1</sup> En el marco de la CAN comprende a los países de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. En el marco del ATIT, a los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

<sup>2</sup> El Procedimiento DESPA-PG.27 indica en su sección IV que "unidad de carga" es el continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia, pudiendo ser un contenedor, furgón, paleta, remolque, semirremolque, cisterna u otros similares.



En principio, se debe tener en cuenta que de acuerdo con el inciso b) del artículo 19 de la LGA, el transportista o su representante en el país es un operador de comercio exterior (OCE)<sup>3</sup> que presta el servicio de traslado internacional de pasajeros y mercancías<sup>4</sup> y que cuenta con la autorización de la entidad pública correspondiente.

Asimismo, conforme al inciso h) del artículo 17 de la mencionada norma, como parte de sus obligaciones deben “Contar y mantener la infraestructura física y adoptar las medidas de seguridad necesarias que garanticen la integridad de la carga, eviten su falta o pérdida, impidan su contaminación u otra vulneración a la seguridad cuando la carga se encuentre bajo su responsabilidad (...)”.

A su vez, el incumplimiento de la citada obligación configura la comisión de la infracción prevista en el inciso p) del artículo 197 de la LGA<sup>5</sup>, cuyas particularidades de aplicación se desarrollan en la Tabla de Sanciones con el código N51<sup>6</sup> como sigue:

I. INFRACCIONES DE LOS OPERADORES DE COMERCIO EXTERIOR

F) Seguridad

Cód.	Supuesto de Infracción	Ref.	Sanción	Gravedad	Infractor
N51	Dentro de una operación de Tránsito Aduanero Internacional, transitar por rutas diferentes o utilizar medios de transporte o unidades de carga distintos a las autorizadas por la Administración Aduanera.	Art. 197 inciso p)	1 UIT	GRAVE	Transportista o su representante en el país.

De este modo, uno de los supuestos de configuración de la infracción N51 es la de utilizar medios de transporte o unidades de carga distintos a las autorizadas por la Administración Aduanera dentro de una operación de tránsito aduanero internacional, infracción que, en aplicación del artículo 190 de la LGA, debe ser determinada en forma objetiva, por lo que para su configuración bastará comprobar si el resultado de la conducta se encuentra inmerso dentro de la descripción típica de la infracción.

A este efecto, se debe considerar que el Anexo Carancas se encuentra ubicado en territorio boliviano y es una instalación anexa del CEBAF Desaguadero, en el cual la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) y la Administración Aduanera peruana realizan un control integrado de la entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y medios de transporte<sup>7</sup>.

Agrega el Procedimiento DESPA-PG.27, en el literal B.1) de su sección VII, que previamente al ingreso de las mercancías al país por las aduanas de paso de frontera, el transportista debe transmitir la información respectiva para la numeración de la solicitud

<sup>3</sup> El artículo 15 de la LGA señala que el OCE es aquella persona natural o jurídica autorizada por la Administración Aduanera.

<sup>4</sup> O que tiene el mando del transporte o la responsabilidad de este.

<sup>5</sup> “**Artículo 197.- Infracciones aduaneras del operador de comercio exterior**

Son infracciones aduaneras del operador de comercio exterior, según corresponda:

p) No mantener la infraestructura física o no adoptar las medidas de seguridad necesarias que garanticen la integridad de la carga, eviten su falta o pérdida e impidan su contaminación u otra vulneración a la seguridad cuando la carga se encuentre bajo su responsabilidad; así como no implementar o mantener las que hubieran sido dispuestas por la autoridad aduanera, la Administración Aduanera, el operador de comercio exterior o el operador interviniente”.

<sup>6</sup> El artículo 191 de la LGA prescribe que las sanciones son aplicadas de acuerdo con la Tabla de Sanciones, la cual especifica los supuestos de infracción, individualiza al infractor, fija la cuantía de las sanciones y desarrolla las particularidades para su aplicación.

<sup>7</sup> El artículo 1 del Acuerdo Específico entre la República del Perú y el Estado Plurinacional de Bolivia para el CEBAF Desaguadero, publicado el 11.5.2018, establece que el **CEBAF Desaguadero** es el conjunto debidamente cercado, de instalaciones localizadas en el **territorio de la República del Perú**, que incluye, entre otros, las rutas de acceso, los recintos y las instalaciones necesarias para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancía y medios de transporte y que **puede comprender a instalaciones anexas incluso en territorio boliviano** establecidas mediante acuerdo de la Junta de Administradores del CEBAF Desaguadero.

Así, conforme al artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones de la Junta de Administradores del CEBAF Desaguadero “La Junta de Administradores es el organismo binacional establecido en el Acuerdo Específico para la coordinación administrativa y operativa del CEBAF e **instalaciones anexas** en el Puente Internacional Carancas – Perú / Puente Nuevo Internacional - Bolivia sobre el Río Desaguadero (...)”.



electrónica<sup>8</sup> y que tratándose del ingreso por el paso de frontera CEBAF Desaguadero, la ANB transmite a la Administración Aduanera peruana, a través del sistema informático de tránsito internacional aduanero (SINTIA), los datos del MIC/DTA o DTAI<sup>9</sup>, registrándose dicha información para la numeración de la solicitud electrónica<sup>10</sup>.

Asimismo, el Procedimiento DESPA-PG.27 establece en su sección IV que la “aduana de paso de frontera” es la aduana habilitada ubicada en la frontera, a través de la cual cruzan el vehículo, la unidad de carga y la mercancía y puede ser de ingreso o de salida.

De esta manera, el Anexo Carancas se constituye en el primer control de paso de frontera, donde el funcionario aduanero autoriza el ingreso al país de los vehículos y unidades de carga, previa conformidad de la numeración en el sistema de la solicitud electrónica, los cuales continúan con su desplazamiento hasta el CEBAF Desaguadero, donde se numerará la declaración de tránsito aduanero internacional<sup>11</sup>.

De otro lado, por “operación de tránsito aduanero internacional” el numeral 14 del artículo 1 del Anexo I del ATIT indica que es el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el citado anexo.

Igualmente, el artículo 1 de la Decisión 617 prescribe que la “operación de tránsito aduanero comunitario” es el transporte de mercancías, medios de transporte y unidades de carga, que se realiza en el territorio aduanero comunitario desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los países miembros, dando cumplimiento a las disposiciones contenidas en la mencionada Decisión, así como a las demás normas comunitarias y nacionales complementarias o conexas.

Por su parte, el artículo 6 del Anexo I del ATIT dispone que los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las **mismas características** y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras<sup>12</sup>.

<sup>8</sup> El numeral 1 del literal E) de la sección VI del Procedimiento DESPA-PG.27 señala que la solicitud electrónica de tránsito aduanero internacional se transmite con la información de los documentos descritos en su literal G), en forma estructurada y digitalizada, y que el sistema valida la información de la solicitud electrónica y de ser conforme, le asigna un número. El mencionado numeral G) indica que los documentos exigibles en el tránsito aduanero internacional son:

- a) La **DTAI** (declaración de tránsito aduanero internacional) y el MCI (manifiesto de carga internacional) cuando el tránsito aduanero internacional se realice en el marco de la CAN, o el **MIC/DTA** (manifiesto internacional de carga/declaración de tránsito aduanero internacional) cuando el tránsito internacional se realice en el marco del ATIT.
- b) La CPIC (carta de porte internacional por carretera), cuando el tránsito aduanero internacional se realice en el marco de la CAN, o la CPI (carta de porte internacional), cuando el tránsito aduanero internacional se realice en el marco del ATIT.
- c) La factura comercial, contrato o documento equivalente.
- d) Las autorizaciones, permisos o licencias, de tratarse de mercancías restringidas, de corresponder.
- e) La garantía, de corresponder (...).

<sup>9</sup> Ver pie de página 8.

<sup>10</sup> El numeral 4 del literal E) de la sección VI del Procedimiento DESPA-PG.27 agrega que el transportista se encuentra impedido de modificar o anular la solicitud electrónica de ingreso transmitida por la ANB a la Administración Aduanera peruana.

Asimismo, en la consulta se indica que en el Anexo Carancas los transportistas presentan el MIC/DTA o DTAI al funcionario boliviano y éste previa verificación documentaria transmite a través del SINTIA la información de la solicitud electrónica, entregando los documentos al funcionario peruano, quien verifica la habilitación de las placas, entre otros, para autorizar el ingreso al país del vehículo y este pueda dirigirse al CEBAF Desaguadero, donde se numerará la declaración aduanera de tránsito aduanero.

<sup>11</sup> Así, el CEBAF Desaguadero, incluido sus anexos, se constituye en una “aduana de paso de frontera.

<sup>12</sup> -También en el artículo 25 del ATIT y en su Apéndice 1 se señala que en el documento de idoneidad se consignarán, entre otros, el período de vigencia del permiso originario para realizar el transporte internacional terrestre, así como la descripción de la flota, la cual comprende el **número de chasis** y el número de placa, entre otros.

El numeral 4 del artículo 22 y el numeral 13 del artículo 19 del ATIT prescriben que la autoridad competente que otorgue el permiso originario extenderá un documento de idoneidad que así lo acredite, según formulario del Apéndice 1, y que se entiende por “permiso originario” a la autorización para realizar transporte internacional terrestre en los términos de este Acuerdo y es otorgada por el país con jurisdicción sobre la empresa.



De igual modo, el Procedimiento DESPA-PG.27 dispone en los literales B) e I) de la sección VI que el transportista autorizado, con permiso vigente en el marco del ATIT o de la CAN, es registrado en el sistema informático e incluye la relación de los vehículos y unidades de carga habilitados, asignándole la Administración Aduanera un código de operador, y que las aduanas de partida o de paso de frontera de ingreso solo pueden autorizar el tránsito aduanero internacional a bordo de vehículos y unidades de carga que además de estar registrados ante la Administración Aduanera, también lo estén como empresa de transporte con permiso vigente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En este orden de ideas, se puede apreciar que una “operación de tránsito aduanero internacional” implica el transporte en sí de las mercancías, vehículos y unidades de carga, que se efectúa desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicada en otro país, en una misma operación, y que en aplicación de los tratados o acuerdos los vehículos son debidamente identificados a su ingreso y salida, debiendo conservar las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, por lo que en el caso en consulta, el ingreso de los vehículos y unidades de carga que se efectúa por el Anexo de Carancas forma parte de una operación de tránsito aduanero internacional.

Por otra parte, el artículo 162 de la LGA establece que se encuentran sometidas al control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, estén o no sujetos al pago de derechos e impuestos.

Asimismo, en su artículo 2 define a las ACE como aquellas que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias<sup>13</sup>, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros, y que la realización de estas acciones no opera de manera formal ante un trámite aduanero regular, pudiendo disponerse antes, durante o después del trámite de despacho, por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin.

Adicionalmente el Procedimiento DESPA-PG.27 prevé en el literal P) de su sección VI la realización de una ACE conforme al procedimiento general “ejecución de acciones de control extraordinario” CONTROL-PG.02.

En tal razón, si en aplicación de su potestad aduanera<sup>14</sup>, luego de pasar el Anexo Carancas y antes de llegar al CEBAF Desaguadero, la Administración Aduanera realiza una ACE e interviene vehículos y unidades de carga de placas extranjeras, que ingresan al territorio aduanero realizando transporte internacional de mercancías por carretera dentro de una operación de tránsito aduanero internacional CAN-ALADI, y verifica que presentan un número de chasis diferente a la información transmitida para autorizar su ingreso al país, objetivamente se configurará la infracción N51 de la Tabla de Sanciones al haber el transportista o su representante en el país utilizado medios de transporte o unidades de carga distintos a las autorizadas por la Administración Aduanera.

---

-Asimismo, la Decisión 837 contempla en los artículos 53 y 59 que el transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte de su país de origen, y que para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su solicitud entre otros, la información referida a las características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, año de fabricación y **número o serie del chasis**, etc.

<sup>13</sup> Define a las “acciones de control ordinario” como aquellas que corresponde adoptarse para el trámite aduanero de ingreso, salida y destinación aduanera de mercancías, conforme a la normatividad vigente, que incluyen las acciones de revisión documentaria y reconocimiento físico, así como el análisis de muestras, entre otras acciones efectuadas como parte del proceso de despacho aduanero, así como la atención de solicitudes no contenciosas.

<sup>14</sup> El artículo 164 de la LGA prescribe que la potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.



## 2. Bajo el mismo supuesto ¿tratándose de vehículos sin carga o en lastre, el transportista o su representante en el país incurre en la infracción N51 de la Tabla de Sanciones?

Al respecto, el artículo 28 del Anexo I del ATIT señala que para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC).

Asimismo, el artículo 6 de la Decisión 837 establece que sus disposiciones, así como sus normas complementarias, son también aplicables cuando la tripulación, con los vehículos habilitados y unidades de carga, contenedores y tanques, se trasladen sin mercancías de un país miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen, luego de haberla concluido.

De igual modo, de acuerdo con el literal W) de la sección VI del Procedimiento DESPA-PG.27 el ingreso y salida del país de vehículos sin carga o en lastre, al amparo de los acuerdos y convenios internacionales sobre transporte internacional por carretera, se autoriza con su registro en el sistema informático.

Así, se indica que al momento de su ingreso o salida se debe presentar, en el caso de los vehículos autorizados en el marco del ATIT, el formato del MIC/DTA consignando que no están transportando carga, y para los autorizados en el marco de la CAN, el formato del MCI en el que se indique que están circulando en lastre o vacíos.

De esta manera, en el caso bajo consulta, los vehículos sin carga con placa extranjera se presentan en el Anexo Carancas<sup>15</sup> y el funcionario aduanero autoriza su ingreso o salida del país.

En este contexto, se puede apreciar que si como consecuencia de una ACE, la Administración Aduanera verifica que los vehículos sin carga autorizados presentan un número de chasis diferente a la información transmitida, se habrá configurado de manera objetiva la infracción N51 de la Tabla de Sanciones por el transportista o su representante en el país por utilizar dentro de una operación de tránsito aduanero internacional medios de transporte o unidades de carga distintos a las autorizadas por la Administración Aduanera.

## IV. CONCLUSIONES:

Por lo expuesto se concluye que:

1. El transportista o su representante en el país incurre en la infracción N51 de la Tabla de Sanciones, si dentro de una operación de tránsito aduanero internacional CAN-ALADI hacia el Perú, luego de pasar el Anexo Carancas y antes de llegar al CEBAF Desaguadero, la Administración Aduanera verifica en una ACE que los vehículos y unidades de carga con placas extranjeras presentan un número de chasis diferente a la información transmitida para su ingreso al país.
2. Igualmente, tratándose de vehículos sin carga, el transportista o su representante en el país incurre en la infracción N51 de la Tabla de Sanciones.

RMV/eas  
CA031-2024  
CA076-2024

<sup>15</sup> No se presentan en el CEBAF Desaguadero.



RAFAEL MALLEA  
VALDIVIA  
GERENTE  
09/07/2024 12:33:59