

INFORME N.º 000005-2026-SUNAT/340000

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

LUGAR : Callao, 16 de enero de 2026

I. MATERIA:

Se formulan consultas relacionadas con la transmisión de la información del manifiesto de carga desconsolidado y los actos relacionados con el ingreso de mercancías.

II. BASE LEGAL:

- Decisión 671 de la Comunidad Andina de Naciones, Armonización de Regímenes Aduaneros. En adelante, Decisión 671 de la CAN.
- Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N.º 1053. En adelante, LGA.
- Ley N.º 27287, Ley de Títulos Valores. En adelante, LTV.
- Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N.º 010-2009-EF. En adelante, RLGA.
- Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Supremo N.º 418-2019-EF. En adelante, Tabla de Sanciones.
- Texto Único Ordenado de la Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N.º 004-2019-JUS. En adelante, TUO de la Ley N.º 27444.
- Procedimiento general "Manifiesto de carga" DESPA-PG.09 (versión 7), aprobado por Resolución de Superintendencia N.º 016-2020/SUNAT. En adelante, Procedimiento DESPA-PG.09.

III. ANÁLISIS:

1. **En la vía marítima ¿incurre en las infracciones previstas en los códigos N18 y N19 de la Tabla de Sanciones el almacén aduanero que transmite por segunda vez la información del ingreso y recepción de la mercancía (IRM) y el acta de inventario de la carga arribada en mala condición¹, considerando que la primera transmisión fue efectuada dentro del plazo, pero fue anulada por un error en la desconsolidación del documento de transporte hijo y en la transmisión del manifiesto de carga desconsolidado (MCD) imputable al agente de carga internacional (ACI)?**

¹ Acta de inventario de la carga arribada en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas.

En principio, se debe indicar que el inciso c) del artículo 17 de la LGA prevé, de manera general, la obligación de los operadores de comercio exterior² (OCE) de proporcionar, exhibir, expedir o **transmitir la información** o documentación veraz, auténtica, completa y sin errores, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera³.

Así, el artículo 101 de la LGA establece la obligación del ACI⁴ de transmitir la información del manifiesto de carga consolidado y desconsolidado⁵ dentro de los plazos previstos en el artículo 144 del RLGA⁶.

Para este efecto, el numeral 1 del subliteral A1 del literal A de la sección VII del Procedimiento DESPA-PG.09 estipula la información que debe ser registrada por el ACI al transmitir el MCD en el ingreso de mercancías al país, entre esta, el inciso b) señala a "(...) **Los documentos de transporte de la mercancía** que constituye la carga manifestada para el lugar de ingreso (...) "⁷.

De este modo, el ACI, como responsable de la transmisión del MCD, realiza la desconsolidación de las mercancías, la cual consiste en el desglose de los documentos de transporte máster mediante el registro en el sistema informático de los documentos de transporte hijos asociados a estos⁸.

Por otra parte, con relación al almacén aduanero⁹, el artículo 108 de la LGA le asigna la obligación de transmitir a la Administración Aduanera la información relacionada con la



IVAN GENARO
LEDESMA VILCHEZ
GERENTE
16/01/2026 16:08:29

² De acuerdo con el artículo 15 de la LGA, se denomina operador de comercio a aquella persona natural o jurídica que es autorizada por la Administración Aduanera.

³ Precisan los incisos a) y c) del artículo 138 del RLGA que el OCE transmite a la Administración Aduanera, en la forma y condiciones que esta establece, el manifiesto de carga de ingreso o salida, y el manifiesto de carga desconsolidado o consolidado; así como los actos relacionados con el ingreso o salida de las mercancías.

Asimismo, en relación con la forma y condiciones en que se transmite dicha información debe tenerse en cuenta que el numeral 2 del literal VI del Procedimiento DESPA-PG.09 estipula que "La información es transmitida a través de las estructuras que se encuentran a disposición del OCE y del OI en el citado portal" (portal de la SUNAT).

⁴ El ACI es el OCE que realiza y recibe embarques, consolida y desconsolida mercancías y emite los documentos propios de su actividad. Además, dicho operador debe contar con la autorización de la entidad pública correspondiente.

⁵ El artículo 2 de la LGA define al manifiesto de carga como el documento que contiene información respecto del número de bultos; del peso, identificación y descripción general de la mercancía que comprende la carga; del medio de transporte; así como del documento de identificación y nombre o razón social del dueño o consignatario. Dicha definición también se aplica al manifiesto de carga consolidado y desconsolidado, de acuerdo con lo señalado en el artículo en mención.

⁶ **Artículo 144°. Plazos para la transmisión de la información del manifiesto de carga desconsolidado**

El agente de carga internacional transmite la información del manifiesto de carga desconsolidado, en los siguientes plazos:

- a) En la vía marítima, hasta setenta y dos horas antes de la llegada del medio de transporte si es carga contenerizada. Tratándose de medios que transporten exclusivamente carga no contenerizada, la transmisión se realiza hasta veinticuatro horas antes de la llegada del medio de transporte;
- b) En la vía aérea, hasta cuatro horas antes de la llegada del medio de transporte;
- c) En las demás vías, hasta antes de la llegada del medio de transporte.

Excepcionalmente, cuando se trate de lugares cercanos determinados por la Administración Aduanera o de vuelos no regulares, la información del manifiesto de carga desconsolidado debe ser transmitida hasta antes de la llegada del medio de transporte.

El agente de carga internacional puede transmitir la información señalada, con posterioridad a los plazos antes previstos, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

⁷ Énfasis añadido.

⁸ Mediante el Informe N.º 026-2011-SUNAT/2B4000, la Intendencia Nacional Jurídica señaló que "(...) si bien los manifiestos de carga desconsolidados y consolidados, no se encuentran expresamente definidos en la Ley General de Aduanas, debemos entender que sus alcances, tal como su propia denominación lo expresa, se encuentran circunscritos a la carga consolidada que lleva el medio de transporte consignada a nombre del agente de carga internacional al amparo de uno o más documentos de transporte máster.

En este orden de ideas, **el manifiesto de carga desconsolidado constituye un documento único que cada agente de carga internacional tiene la obligación de transmitir respecto de toda la carga consolidada y que se desconsolida en los documentos de transporte denominados "hijos"**.

En consecuencia, en relación a un medio de transporte y a un manifiesto de carga general, existirá un sólo manifiesto de carga desconsolidado / consolidado por cada agente de carga internacional, el mismo que puede contener uno o varios documentos de transporte máster (...). Énfasis añadido.

⁹ El almacén aduanero es el OCE que presta el servicio de almacenamiento temporal de mercancías para su despacho aduanero y comprende a los depósitos temporales y depósitos aduaneros, según lo establece el artículo 19 inciso c) de la LGA.

carga que recibe o que debe recibir, en los casos y plazos que establezca el RLGA, y en la forma y condiciones que disponga la Administración Aduanera¹⁰.

En desarrollo del precitado artículo, el artículo 147 del RLGA regula los actos relacionados con el ingreso de mercancías cuya transmisión se encuentra a cargo del almacén aduanero, conforme a lo siguiente:

“Artículo 147°. - Plazos para la transmisión de información de los actos relacionados con el ingreso de mercancías y medios de transporte, a cargo del almacén aduanero:

El almacén aduanero transmite la información de los actos relacionados con el ingreso de la mercancía y del medio de transporte a su recinto, en los siguientes plazos:

(...)

b) Ingreso y recepción de la mercancía:

1. En las vías marítima, fluvial y terrestre: dentro de las veinticuatro horas siguientes al registro de ingreso del último vehículo con la carga al almacén, del correspondiente documento de transporte. En los casos de los depósitos temporales ubicados en el terminal portuario, el plazo se computa desde el término de la descarga.
2. En la vía aérea: dentro de las doce horas siguientes al término de la descarga.

c) Inventario de la carga en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas, dentro de los dos días siguientes de su ingreso al almacén aduanero; (...)¹¹

En el mismo sentido, la obligación de transmisión de los actos relacionados antes citados, se encuentra recogida en el Procedimiento DESPA-PG.09, precisándose en el inciso b) del numeral 14 del subliteral A3 del literal A de la sección VII respecto del “**Inventario de la carga en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas**”, que el plazo de transmisión se computa, para todas las vías, dentro de los dos días siguientes a la transmisión o registro del ingreso del último vehículo con la carga al almacén y que, cuando el depósito temporal se encuentra eximido de transmitir la información del IVA¹², ese plazo se computa a partir del término de la descarga.

En este orden de ideas, es claro que el almacén aduanero se encuentra legalmente obligado a transmitir la información de los actos relacionados con el ingreso de mercancías y medios de transporte a sus recintos, entre estos:

- El IRM, que se formaliza con el registro de la información en el sistema informático, asociándola al documento de transporte que ampara la mercancía que recepciona, y el inventario de carga arribada en mala condición.
- El inventario de la carga en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas.

Sobre ello, es importante mencionar que, mediante el Informe Técnico N.º 22-2019-SUNAT/312100, la Intendencia Nacional de Desarrollo e Innovación Aduanera (INDIA) precisó que, para la transmisión del inventario de la carga arribada en mala condición exterior o con medidas de seguridad violentadas, es necesario que el almacén aduanero active en la transmisión del IRM en lo correspondiente a la condición de la carga, el

¹⁰Debe tenerse en cuenta, que de acuerdo con el numeral 1 de subliteral A.1 del literal A de la sección VII del Procedimiento DESPA-PG.09. “La mercancía que no es entregada al dueño o consignatario en el terminal portuario, terminal de carga del transportista aéreo o en el centro de atención en frontera es trasladada a un almacén aduanero en los siguientes casos:

- a) Constituye mercancía peligrosa y no puede permanecer en el puerto, aeropuerto, centro de atención en frontera o terminal terrestre internacional;
- b) No ha sido destinada hasta antes de su traslado;
- c) Ha sido destinada y no se le ha concedido el levante hasta antes de su traslado;
- d) Ha sido destinada al régimen de transbordo, con modalidad de ingreso a un depósito temporal;
- e) Ha sido destinada al régimen de depósito aduanero.”

¹¹ Énfasis añadido.

¹² IVA es el acto relacionado con el ingreso del vehículo con la carga al almacén aduanero.



IVAN GENARO
LEDESMA VILCHEZ
GERENTE
16/01/2026 16:08:29

indicador de bultos en mal estado; por tanto, la transmisión de la información de la carga arribada en mala condición requiere que previamente se haya transmitido el IRM del correspondiente documento de transporte con el que se relaciona.

Asimismo, en el seguimiento 5 del Memorándum N.º 000036-2024-SUNAT/342000¹³, la INDIA indicó que en el caso de carga desconsolidada “el almacén aduanero solo transmite el IRM y el acta de inventario del BL hijo. El BL máster no tiene IRM”; por tanto, en el caso del manifiesto de carga desconsolidado, el modelamiento informático para la transmisión de la información del IRM y del inventario de la carga en mala condición solo permite registrar la información respecto del documento de transporte hijo, por lo que, en caso dicho documento sea anulado, el máster cuya desconsolidación se revierte no conserva tal información.

De este modo, se evidencia que en la vía marítima, la obligación del almacén aduanero de transmitir el IRM y el inventario de la carga arribada en mala condición, prevista en los artículos 108 de la LGA y 147 del RLGA, se realiza al registrar dicha información en el sistema informático respecto de los documentos de transporte que amparan a la mercancía que ingresa a su recinto y que se encuentran previamente registrados en el sistema informático, por lo que su cumplimiento tiene como presupuesto la correcta actuación del ACI, que conforme al artículo 101 de la LGA, es el OCE responsable de la desconsolidación del manifiesto de carga master y de transmitir sin error los documentos de transporte hijos.

Ahora bien, como correlato de las obligaciones previamente desarrolladas, cabe señalar que el inciso c) del artículo 197 de la LGA estipula como infracción imputable a los OCE el hecho de no transmitir la información, veraz, completa y sin errores, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera.

Por su parte, la Tabla de Sanciones, que especifica los supuestos de infracción de la LGA¹⁴, desarrolla como conducta sancionable, bajo los códigos N18 y N19, lo siguiente:

Cód.	Supuesto de Infracción	Infractor
N18	No proporcionar o no transmitir la información de cada acto relacionado con el ingreso y la salida de la mercancía y del medio de transporte, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera, de acuerdo con lo siguiente y de no resultar aplicable el supuesto de infracción N19: 1. En el ingreso: Para la llegada del medio de transporte y el término de la descarga, la sanción se aplica por manifiesto; y para los demás actos, por documento de transporte. 2. En la salida: La sanción se aplica por manifiesto, únicamente para el término del embarque, con excepción de la vía terrestre, y para la autorización de carga.	<ul style="list-style-type: none"> - Transportista o su representante en el país. - Almacén aduanero. - Empresa de servicio de entrega rápida.
N19	No proporcionar o no transmitir la información de cada acto relacionado con el ingreso y la salida de la mercancía y del medio de transporte, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera, de acuerdo con lo siguiente y si se subsana antes de cualquier requerimiento o notificación de la Administración Aduanera: 1. En el ingreso: Para la llegada del medio de transporte y el término de la descarga, la sanción se aplica por manifiesto; y para los demás actos, por documento de transporte. 2. En la salida: La sanción se aplica por manifiesto, únicamente para el término del embarque, con excepción de la vía terrestre, y para la autorización de carga.	<ul style="list-style-type: none"> - Transportista o su representante en el país. - Almacén aduanero. - Empresa de servicio de entrega rápida.

¹³ De fecha 21.06.2025.

¹⁴ De conformidad con el artículo 191 de la LGA, a través de la Tabla de Sanciones se individualiza al infractor, se especifica los supuestos de infracción, se fija la cuantía de las sanciones y se desarrollan las particularidades para su aplicación.



IVAN GENARO
LEDESMA VILCHEZ
GERENTE
16/01/2026 16:08:29

Por consiguiente, en principio, el almacén aduanero que no cumple con transmitir el IRM y acta de inventario de la carga arribada en mala condición dentro de los plazos previstos en el numeral 1 del inciso b) y el inciso c) del artículo 147 del RLGA, incurre en la infracción prevista en los Códigos N18 y N19 de la Tabla de Sanciones.

No obstante, en el supuesto planteado como consulta, el almacén aduanero había cumplido con transmitir los mencionados actos relacionados al momento del ingreso de la mercancía al almacén, pero respecto de un documento de transporte hijo que había sido indebidamente desconsolidado por el ACI y que fue anulado con posterioridad al vencimiento de los plazos previstos en el numeral 1 del inciso b) y el inciso c) del artículo 147 del RLGA, lo que también anuló la información inicialmente transmitida dentro del plazo, con lo cual, debido al mencionado error que no le resulta imputable, el almacén se vio imposibilitado de transmitir oportunamente la información del IRM y el acta de inventario de la carga arribada en mala condición respecto al documento de transporte que en realidad correspondía a la mercancía que recibió en su recinto.

En ese sentido, como ya ha señalado esta Intendencia Nacional en reiteradas oportunidades¹⁵, la potestad sancionadora de las entidades se encuentra sujeta a la aplicación de diversos principios, entre estos, el de causalidad, recogido en el numeral 8 del artículo 248 del TUO de la Ley N.º 27444, el cual establece que “La responsabilidad debe recaer en quien realiza la conducta omisiva o activa constitutiva de infracción sancionable”.

Al respecto, Morón Urbina sostiene que “(...) Hacer responsable y sancionable a un administrado es algo más que simplemente hacer calzar los hechos en los tipos previamente determinados por la ley, sin ninguna valoración adicional. (...)”¹⁶; por lo que, en aplicación del principio de causalidad, es condición indispensable para la imposición de cualquier sanción que exista una relación de causa-efecto entre la conducta del administrado y la infracción cometida¹⁷.

Por consiguiente, en materia de infracciones y sanciones, no es suficiente que se haya producido una acción o una omisión que implique la violación de una norma o el incumplimiento de una obligación, sino que es indispensable que tal hecho sea atribuible al infractor, es decir, se requiere la existencia de un nexo causal entre su conducta y el hecho constitutivo de la infracción, con lo que se garantiza que la sanción recaiga sobre el responsable del acto omisivo o constitutivo de la infracción.

En este contexto, siendo que en el supuesto en consulta, el error de desconsolidación por parte del ACI y su posterior anulación, fue lo que determinó la anulación de la información del IRM y el acta de inventario de la carga arribada en mala condición inicialmente transmitida por el almacén aduanero respecto de la carga que ingreso a su recinto, error que en consecuencia no le resulta atribuible; se puede concluir, en virtud del principio de causalidad, que no podrá sancionarse al almacén aduanero por la comisión de las infracciones N18 y N19 de la Tabla de Sanciones, siempre que en el caso en concreto se verifique que la corrección del error de desconsolidación fue solucionado luego de vencido el plazo en el que el almacén aduanero debía haber realizado la transmisión de los referidos actos relacionados.

2. Respecto de la mercancía que, en el trayecto de su transporte internacional con destino al país, es embarcada en más de un medio de transporte debido a que realizó transbordos o utilizó más de una vía de transporte ¿qué lugar debe

¹⁵ Caso de los Informes N.º 29-2015-SUNAT/5D1000 y N.º 155-2019-SUNAT/340000 y el Informe N.º 000116-2025-SUNAT/340000.

¹⁶ MORÓN URBINA, Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Novena Edición, 2011. Lima, Gaceta Jurídica, p. 723-724.

¹⁷ MORÓN URBINA, Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Nuevo texto único ordenado de la Ley N.º 27444 (Decreto Supremo N.º 004-2019-JUS). Tomo I. Décima Edición, 2019. Lima, Gaceta Jurídica, p. 444.



consignar el ACI como “puerto de embarque” al transmitir el documento de transporte hijo del MCD: el lugar donde se produjo el embarque en el primer medio de transporte utilizado o aquel donde se produjo el último?

Preliminarmente, cabe indicar que el artículo 9 de la Decisión 671 de la CAN señala que “El manifiesto de carga deberá contener la información que se detalla a continuación: (...) **b) El número de cada uno de los conocimientos de embarque, guías aéreas o cartas de porte, según corresponda al modo de transporte;**(...)”¹⁸.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, en nuestra legislación nacional, dichos documentos son considerados títulos valores regulados por la LTV. Tal es así, que los artículos 246 y 251 de la mencionada Ley prevén que el conocimiento de embarque representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, lacustre o fluvial; mientras que la carta porte a las que son objeto de un contrato de transporte terrestre o aéreo, según el caso. Asimismo, los incisos d) y g) del numeral 247.1 del artículo 247 y los incisos d) y g) del numeral 252.1 del artículo 252, disponen que tales documentos podrán contener la indicación de la modalidad de transporte, así como el puerto de carga y descarga.

De la normativa expuesta, se colige que el documento de transporte representa un contrato por el cual el emisor del título valor se obliga a trasladar mercancías desde un lugar a otro utilizando una vía de transporte, la cual determina que estos se denominen conocimientos de embarque, guías aéreas o cartas de porte, según corresponda¹⁹⁻²⁰.

Conforme a lo señalado en la consulta anterior, de acuerdo con el inciso d) del artículo 19 de la LGA, el ACI es el OCE que realiza y recibe embarques, consolida y desconsolida mercancías y **emite los documentos propios de su actividad**, además de la obligación de transmitir el MCD, lo que comprende la información de los documentos de transporte de la mercancía que ingresa al país, según se puntualiza en el artículo 101 de la LGA y el numeral 1 del subliteral A1 del literal A de la sección VII del Procedimiento DESPA-PG.09.

En ese orden de ideas, el ACI realiza la consolidación de mercancías para su transporte internacional, por lo que, en virtud de los documentos de transporte hijos que dicho operador emite en ejercicio de sus actividades, este se hace cargo del transporte internacional de mercancías con destino al país utilizando una vía de transporte, ya sea marítima, terrestre, aérea o fluvial²¹.

Así, en el caso del conocimiento de embarque hijo, el puerto de embarque corresponde al puerto inicial desde donde el ACI se hace cargo del embarque de las mercancías para su traslado al país vía marítima, incluso si en el trayecto efectúa transbordos a otras naves.

En consonancia con lo señalado, la INDIA en el seguimiento 5 del Memorándum N.º 000036-2024-SUNAT/342000²², respecto del puerto de embarque que se debe consignar en el documento de transporte hijo, indicó que “se debe consignar como puerto de embarque el puerto de procedencia, lugar donde se embarca al primer medio de transporte, sea que

¹⁸ Énfasis añadido.

¹⁹ En relación con el documento de transporte, mediante Informe N.º 103-2014-SUNAT/5D1000 esta Intendencia señaló que “de acuerdo con el artículo 246 de la LTV, el conocimiento de embarque es el título valor que representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, lacustre o fluvial (...) En ese sentido, el conocimiento de embarque es un valor cartular que evidencia los términos del contrato de transporte, así como la constancia de la carga recibida y su propiedad; que incorpora el derecho a disponer de la mercancía que es objeto del referido contrato(...)”.

²⁰ Distinto es el caso del documento de transporte multimodal, el cual, conforme al artículo 2 de la LGA, es un documento único de transporte que ampara el porte internacional de mercancías que comprenda por lo menos dos modos diferentes de transporte, bajo custodia y responsabilidad del operador de transporte multimodal.

²¹ Cabe acotar que, anteriormente el ACI contaba con la facultad de actuar como operador de transporte multimodal, no obstante, a partir de la modificación a la LGA efectuada con el Decreto Legislativo N.º 1433, se incorpora al operador de transporte multimodal como el único OCE que puede celebrar un contrato de transporte multimodal en virtud del cual expide un documento único de transporte, asumiendo la responsabilidad de su cumplimiento.

²² De fecha 21.06.2025.



posteriormente se realicen transbordos”, precisando en el seguimiento 11 del mismo documento²³ que “se debe consignar como puerto de embarque el lugar donde se embarca las mercancías al primer medio de transporte en la misma vía”.

Por tanto, en el caso de mercancía que, en el trayecto de su transporte internacional con destino al país, es embarcada en más de un medio de transporte debido a que realizó transbordos o utilizó más de una vía de transporte, el puerto de embarque que debe ser registrado por el ACI al transmitir el manifiesto de carga corresponde al del puerto desde donde inicia el traslado de las mercancías en virtud del documento de transporte hijo de la última vía de transporte utilizada para arribar al país.

IV. CONCLUSIONES:

Por las consideraciones expuestas, se concluye lo siguiente:

1. En la vía marítima, el almacén aduanero que estuvo imposibilitado de transmitir el IRM y el acta de inventario de la carga arribada en mala condición dentro de los plazos previstos en el numeral 1 del inciso b) y el inciso c) del artículo 147 del RLGA, debido a que, hasta el vencimiento de dicho plazo, la mercancía se encontraba desconsolidada con relación a un documento de transporte que no correspondía por error del ACI, no será pasible de sanción por la comisión de las infracciones previstas en los códigos N18 o N19 de la Tabla de Sanciones, en virtud del principio de causalidad que rige la potestad sancionadora de la Administración Aduanera.
2. En el caso de mercancía que, en el trayecto de su transporte internacional con destino al país, es embarcada en más de un medio de transporte debido a que realizó transbordos o utilizó más de una vía de transporte, el puerto de embarque que debe ser registrado por el ACI al transmitir el manifiesto de carga corresponde al lugar donde se embarca al primer medio de transporte en la misma vía, aunque sea transbordada posteriormente.



IVAN GENARO
LEDESMA VILCHEZ
GERENTE
16/01/2026 16:08:29

FNM/ILV/kmh
CA025-2024

²³ De fecha 06.10.2025.