

ARTÍCULO DE REVISIÓN

Una tabla premial de sanciones aplicables a infracciones aduaneras

A premium sanction board applicable to customs infractions

RESUMEN

Un régimen de infracciones y sanciones aduaneras es creado en cualquier estado de derecho sobre la base de un conjunto de obligaciones, es decir la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas no puede verse de manera aislada. Por un lado, debemos remontarnos a la Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N° 1053 y modificatorias, para analizar el nuevo marco regulatorio que, desde el año 2018 incorporó importantes modificaciones sobre todo su Sección Segunda, diferenciado a los sujetos de la obligación aduanera en tres grandes grupos: los Operadores de Comercio Exterior; los Operadores Intervinientes y, por último, los Terceros. Por otro lado, remitirnos a la Tabla de Sanciones y en cómo el nivel de cumplimiento de sus operaciones aduaneras se mide a través de la comisión de infracciones administrativas con sus respectivas sanciones que van, dependiendo de su gravedad, desde multas pecuniarias, comiso de mercancías, hasta suspensión, cancelación o inhabilitación para ejercer funciones. En el centro de todo, la Administración Aduanera con la imperiosa necesidad de flexibilizar y digitalizar sus procesos en tiempos de pandemia y de reactivación económica.

Palabras claves: Sujetos; infracciones; pandemia; sanciones; gravedad.

ABSTRACT

A customs regime of infractions and sanctions are created in any state law based on a set of obligations. In other words, the board of sanctions applicable to the expected infractions in the customs general law cannot be seen on an isolated manner. On the other hand, we must go back to the General Customs Law, approved by Legislative Decree No. 1053 and amendments, to analyze the new regulatory framework that, since 2018, has incorporated important modifications, especially section two, differentiating operators from their customs obligations in three large groups: Foreign Trade Operators, Intervening Operators and lastly, Third Parties. Furthermore,

**José Antonio La Noire
Núñez**

antoniolanoire@aduanua.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8934-1677>

Universidad Le Cordon Bleu.
Lima, Perú

Presentado: 03/03/2021 - Aceptado: 19/03/2021 - Publicado: 17/06/2021

refer us to the Sanction Board and how the level of compliance of customs operations are measured through the administrative infractions commission with its respective sanctions that go, depending on the severity, from pecuniary fines, confiscation of merchandise, to suspension, cancellation or disqualification to exercise functions; and in between, Customs Administration with the imperius need to make flexible and digitize its processes in pandemic times and economic economic reactivation.

Keywords: Operator; infractions; pandemic; pecuniary fines; severity.

INTRODUCCIÓN

Cuando hablamos de Operadores de Comercio Exterior (OCE), nos estamos refiriendo a todos aquellos que para participar directamente en gestiones aduaneras necesitan cumplir con el trámite de acreditación y autorización por parte de la Administración Aduanera. En ese mismo orden de ideas, tenemos como OCE: los agentes de aduana, los agentes de carga internacional, los almacenes aduaneros, etc. Ahora bien, cuando nos refiramos al Operador Interviniente (OI), estamos hablando de los mismos importadores, exportadores y de los administradores o concesionarios de las instalaciones portuarias, etc. Por último, a los Terceros como “todo aquel vinculado a la operatividad aduanera o a otra operación relacionada a esta, que no califique como OCE u OI” (Decreto legislativo 1433, 2018, art. 18)

Saco a colación a todos los usuarios y/o prestadores de servicios logísticos aduaneros porque cuando se hicieron las modificatorias a la Ley en el año 2018, mediante el Decreto Legislativo 1433, se establecieron obligaciones diferenciadas para todos los sujetos de la obligación aduaneras. Este nuevo marco regulatorio significó una modernización en nuestra legislación, pues la misma Ley General de Aduanas nos remite a una Tabla de Sanciones para empezar a especificar a detalle el sistema infraccional. Todo ello, con el fin de exigirles a todos los operadores una mayor competitividad al no afectar su récord de infracciones y bajar de categoría.

Cabe mencionar que tanto la Ley General de Aduanas como su Reglamento y la Tabla de Sanciones se basan fundamentalmente en las instituciones jurídicas que el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General ha establecido para nuestro país. Asimismo, la Superintendencia Nacional

de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) en el Texto Único Ordenado del Código Tributario ha desarrollado un régimen infraccional que mantiene perfecta coherencia y armonía con la Administración Aduanera, ya que tanto esta última como la Administración Tributaria forman parte de un solo equipo llamado SUNAT.

OBJETIVO DEL ARTÍCULO

Poner en conocimiento al lector sobre la actualización de la Tabla de Sanciones y de cómo esta versión recoge no solamente el principio de facilitación del comercio exterior, sino que también busca convertirse en una herramienta eficaz para corregir conductas, enmendar errores y mejorar nuestro sistema de comercio exterior al fijar la cuantía de la sanción, individualizar al infractor, especificar los supuestos de infracción y desarrollar particularidades para su aplicación.

ARGUMENTACIÓN

A continuación, vamos a analizar cinco aspectos regulados en la Tabla de Sanciones. En primer aspecto, tenemos el tema de la rebaja de sanciones pecuniarias, al establecer un mecanismo de rebaja de multas, es decir, la Tabla desde el inicio señala cómo se puede un mecanismo de rebaja o atenuación de responsabilidades. Esto va de la mano con la decisión de eliminar el régimen de incentivos de la Ley General de Aduanas y mantener el Régimen de Gradualidad sólo para las infracciones cometidas hasta antes de la entrada en vigencia de la actual Tabla.

En segundo aspecto, lo que debemos tener en cuenta en la Tabla es el tema vinculado al tratamiento de “los hechos y las circunstancias que se hubiesen presentado respecto a la

comisión de la infracción y la reincidencia, de tal manera que la sanción a imponerse sea proporcional a la gravedad de la infracción cometida” (Decreto Legislativo N° 1433, 2018, art. 194) y que “determinada infracción se determina en forma objetiva y que puede ser sancionada administrativamente con multas, comiso de mercancías, suspensión, cancelación o inhabilitación para ejercer actividades” (Decreto Legislativo N° 1433, 2018, art. 190), con la diferencia de que actualmente se evalúan los casos de reincidencia de infracciones para la evaluación de la renovación de la autorización del OCE.

Como tercer aspecto, es importante mencionar los supuestos no sancionables por errores materiales que no tengan incidencia tributaria y también los señalados como eventos originados por caso fortuito o fuerza mayor, donde no hay intención del infractor de cometerla, y las infracciones *leves* cometidas por un operador en la categoría “A” (Decreto Legislativo N° 1433, 2018, art. 193). Sin embargo, esto último es un supuesto no sancionable sólo si es el OCE está categorizado en dicha categoría y la Tabla menciona una tolerancia para sólo las tres primeras infracciones *leves* que comenta en un año calendario (Decreto Supremo N° 418-2019-EF, 2019, V).

Un cuarto aspecto es la facultad discrecional, que a lo largo del tiempo se ha ido aplicando por parte de la Administración Aduanera, inspirada en el Texto Único Ordenado del Código Tributario en los artículos 82° y 166°, como parte de un período de prueba (llamado Marcha Blanca) para difundir y poner en conocimiento a todos los operadores a través de charlas virtuales y comunicados sobre las nuevas reglas de juego de la actual Tabla que entraron en vigencia el 01 de enero de 2020. Mejor dicho, es la promesa de no aplicar sanciones aduaneras a un grupo importante de infracciones, en donde se eximió de sanción a varios operadores durante el primer trimestre (Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 001-2020-SUNAT/300000, 2020), y principalmente en estos tiempos de pandemia, entre los meses de marzo a junio del año 2020 (Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas N° 006-2020-SUNAT/300000, 2020).

Como quinto y último aspecto, debemos recordar que cuando se empezó a redactar la Tabla de Sanciones había lineamientos que inspiran la Tabla, como es la gravedad del daño o perjuicio económico que ocasiona esa infracción, por esta razón tiene categorías de sanciones *leves*, *graves* y *muy graves*. Esta decisión obedece a la interpretación de la gravedad, daño o perjuicio económico que puede una infracción afectar al fisco o al sistema de comercio exterior. También las circunstancias en las que se comete la infracción para el tema de atenuar responsabilidades y la intencionalidad como sistema premial para quién elabora una subsanación voluntaria; es decir, si un operador subsana voluntariamente una infracción sin que haya sido sometido a una fiscalización y corrige su conducta con la rectificación de Declaración Aduanera, es evidente que se le tiene que brindar una atenuación en su responsabilidad y un mecanismo premial de rebaja de sanciones y la actual Tabla tiene ese sistema.

Es de señalar que se ha implementado un sistema de categorización de los OCE, por tanto, el récord de infracciones y sanciones va a tener impacto directo en su categorización. Si en caso el operador fuera un Operador Económico Autorizado (OEA), dicho operador debe tener sumo cuidado en las infracciones *graves* y *muy graves*, evitar incurrir en ellas o caer en reincidencia porque, posteriormente, va a tener dificultades para mantener su certificación en el tiempo.

Supuestos de infracción y aplicación de sanciones

El sistema de las infracciones y sanciones está desarrollado en la Sección Décima de la Ley General de Aduanas entre los artículos 188° y 200°. El artículo 197° señala las obligaciones que debe cumplir el OCE; el artículo 198, las obligaciones del OI; el artículo 199° se dedica a desarrollar las infracciones que los Terceros pueden cometer y el artículo 200°, versa sobre los catorce supuestos de comiso de la Tabla de Sanciones.

De esta forma, tenemos que la Ley General de Aduanas tipifica como infracción cometida por un OCE el “no proporcionar exhibir o transmitir la información o documentación veraz auténtica, completa y sin errores en la forma

y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera” (Decreto Legislativo N° 1433, 2018, inciso c). Es decir, bajo el principio de legalidad, estamos infiriendo lo mandado en la Ley General de Aduanas y lo único que hacemos es entrar a nivel de la particularidad al identificar el supuesto de infracción en la Tabla. Por ejemplo, si individualizamos al infractor tenemos que tanto el transportista o el agente de carga internacional podrían haber “transmitido información incompleta o incorrecta respecto a la descripción de la mercancía, el tipo y número de documento de identificación del dueño o consignatario en el manifiesto de carga de ingreso o desconsolidado” (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, N61) y al hacer las observaciones pertinentes vemos que la infracción tenía código de infracción N12 en la Tabla original, pero fue sustituido por Código N61 con una sanción *leve* como todas las infracciones relacionadas con el datado del manifiesto de carga (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, N61).

Dentro de las características de la nueva Tabla de Sanciones, tenemos que se fija la cuantía de la sanción y se establecen las sanciones de multa en base al Valor *Free On Board* (FOB), a los tributos dejados de pagar o en base al valor de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT). En lo correspondiente a su estructura, tenemos una serie de columnas, en donde se ubican: el código de la infracción, el supuesto de infracción, la referencia o base legal, la sanción que va a ser aplicable para ese tipo de infracción, la gravedad de la sanción y quien es infractor. Por ejemplo, el supuesto de infracción N29, que consiste en presentar una Declaración Aduanera para el cual no esté autorizado (sin contar con mandato), la sanción es equivalente al Valor FOB de la mercancía hasta un máximo de 20 UIT, cuando el despachador de aduana transmita una Declaración sin contar con dicho mandato, considerada como *muy grave*; por tanto, la gravedad de la suplantación está establecida en el rubro o la columna correspondiente a esta infracción.

En cuanto a la gravedad y la cuantía de la sanción, tenemos sanciones *leves* que van desde 10% de la UIT al 50% de la UIT y sanciones *graves*, que van de 01 a 02 UIT, o en el caso del Drawback con un equivalente al 50% o al doble de lo restituido indebidamente (Decreto

Supremo N° 169-2020-EF, 2020, P71). También es considerada una infracción *grave*, la sanción de suspensión que se aplica un OCE cuando no ha renovado su garantía como operador ante la Administración Aduanera en los plazos y condiciones establecidos en el Reglamento de la Ley General de Aduana y el procedimiento de Autorización y Categorización de OCE. En cuanto a las infracciones con gravedad *muy grave*, tienen sanciones por montos equivalentes a 03 UIT o al Valor FOB de la mercancía, o con sanción de comiso de la mercancía.

Para poder entender la dinámica del régimen premial de la Tabla, en primer lugar, debemos ubicarla en la página web de la SUNAT, que se busca desde cualquier buscador tipo *Google* bajo el nombre de: “Tabla de Sanciones Aduaneras 2020 SUNAT” y se van a topar con la versión oficial, con todas sus modificaciones y actualizaciones. En segundo lugar, visualizar los códigos de sanciones N01 y N02 para identificar las parejas de gran parte de los códigos y sus respectivas sanciones; es decir, la infracción en su estado natural en el caso que la Administración Aduanera la detecte y su complemento, en donde se premia al infractor por haber subsanado voluntariamente la infracción antes de cualquier requerimiento.

Por ejemplo, a lo largo de la historia de la actual Ley General de Aduanas se ha mantenido la premisa de que el agente aduana debe transmitir los datos propios del Despacho referentes a: origen, valor, modelo, estado, etc. en la Declaración Aduanera y que estos datos deben coincidir exactamente con la información y los documentos que le proporciona su cliente, quien es el OI. En caso no guarden concordancia con lo encontrado físicamente por el funcionario aduanero durante el reconocimiento físico, corresponde aplicarle al despachador el supuesto de infracción N24, con una sanción de 20% de la UIT. Este supuesto de infracción estuvo vigente durante el primer semestre del año 2020; sin embargo, a fines de junio del mismo año se sustituyó el código N24 por el supuesto de infracción N64, si bien es cierto que mantiene la misma gravedad de sanción en leve, sirve de eximente para la aplicación de sanción si subsana antes de cualquier requerimiento o notificación por parte de la Administración Aduanera, y si se subsana la infracción después de dicho requerimiento, la reduce a 10%

de la UIT. Vemos de esta forma que, se recodificó el supuesto de infracción y se premió al infractor, “siempre y cuando no existan tributos ni recargos dejados de pagar o garantizar y por cada Declaración” (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, art. 2), y también, se derogó con el mismo dispositivo legal el supuesto de infracción N25 (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, art. 4), que ya no tenía razón de ser.

Por citar a otro operador, también tenemos el caso de los OI, que pueden cometer la misma infracción anterior, con el código de supuesto de infracción P70, “en los regímenes de importación y perfeccionamiento al declarar de manera incorrecta el valor, proporcionar información incompleta o no guarde conformidad con los documentos presentados por el mismo para el Despacho Aduanero” (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, art. 2), en donde se reduce la sanción de 20% de la UIT a 10% de la UIT, y son premiados también si subsanan antes de cualquier requerimiento o notificación hecha por la Administración Aduanera. De igual manera ya no tenía ninguna razón de ser mantener el supuesto de infracción P17 (Decreto Supremo N° 169-2020-EF, 2020, art. 4).

En esa misma línea, tenemos que cuando un agente de aduana no mantiene o no adecuado alguna de las condiciones de trayectoria satisfactoria de cumplimiento y la Administración Aduanera lo detecta le aplica la multa de 01 UIT y la sanción es considerada como *grave*; pero si el agente de aduana al recibir la notificación subsana dentro del plazo que fije la Administración, nos vamos del código de infracción N01 al código de infracción N02 ya que están emparejados, porque el código N02 se convierte un atenuante de la sanción que era *grave* en un primer momento, pasa a *leve* con una multa del 50% de la UIT.

Además, si el despachador de aduana entiende la naturaleza y filosofía de esta Tabla de Sanciones, creará un equipo dentro de su organización para el control y gestión de los posibles errores que pudieran haberse cometido y los va a subsanar antes de cualquier notificación o fiscalización, dicha acción se convierte en eximente de responsabilidad reduciéndose la multa a cero. Entonces, la Tabla actual tiene los premios de atenuar o eximir responsabilidades. Como

segundo ejemplo, los códigos de infracción N04 y N05, nuevamente emparejados, la N04 aplicable a los almacenes aduaneros cuando la Administración Aduanera detecte que no mantienen o no se han adecuado a alguna de las condiciones del sistema de seguridad tiene una sanción de 02 UIT, pero si subsana la infracción dentro del plazo que la Administración Aduanera le otorga, pasamos al supuesto de infracción N05 con una sanción de 01 UIT. Es decir, la conducta del infractor se convierte en un atenuante.

Inclusive este régimen premial se aplica a la carga vinculada al tráfico ilícito de drogas en lo referente a las infracciones sobre seguridad para los operadores, si la Administración detecta el supuesto de infracción con el código N53 la sanción de multa es equivalente al Valor FOB y con gravedad de *muy grave*. Sin embargo, el código de infracción siguiente, N54 señala como atenuante que, si el OCE antes de cualquier requerimiento o notificación, avisa a la Administración del hecho, esta se reduce a 02 UIT, muy distinto del Valor FOB de la mercancía y como gravedad de sanción, *grave*.

La Administración Aduanera durante la Pandemia

Formulo este acápite porque durante la pandemia la Administración Aduanera tuvo un comportamiento ejemplar para con sus administrados, hasta podríamos aseverar que se comportó como sector privado, mientras que el sector privado se comportó como sector público, y me refiero al criterio bastante flexible y acertado que tomó la Administración para la aplicación de sanciones. Dicho criterio, fue desarrollado párrafos arriba y lo ubicamos como cuarto aspecto de los supuestos de infracción y aplicación de sanciones del presente artículo; y la razón es porque “la SUNAT se encuentra facultada para actuar discrecionalmente y optará por la decisión administrativa que considere más conveniente para el interés público” (Decreto Supremo N° 133-2013-EF, 2013, Título Preliminar, Norma IV).

Por otro lado, tenemos la migración a una plataforma digital a través de una Mesa de Partes Virtual (MPV-SUNAT) en menos de 02 meses de iniciado el Estado de Emergencia

Con la finalidad de facilitar a los administrados la presentación, por esa vía, de documentos que se presentan de manera presencial en las dependencias de la SUNAT, así como su consulta a través de esta plataforma que se pone a disposición en el Portal de la SUNAT. Es responsabilidad de los administrados que utilizan la MPV-SUNAT, el contenido y registro de la información requerida durante la presentación de sus documentos. El correcto registro de la información requerida por la MPV-SUNAT para la presentación de documentos, genera el número de expediente virtual MPV y el posterior envío del cargo de recepción al administrado al buzón electrónico que se le hubiera asignado en el sistema SOL. (Resolución de Superintendencia N° 077-2020-SUNAT, 2020, art. 1-3)

De la misma forma, se promulgó una ley que “aprobaba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior” (Decreto Legislativo 1492, 2020), para recordarles a todos los operadores que tienen que digitalizar sus procedimientos y evitar la presencia física de los actores de la cadena logística en oficinas administrativas y en almacenes aduaneros para retirar carga, y con ello, dejar en el olvido las colas que se presentaban por cobros y trámites que realmente ya no se aplican en ningún país desarrollado; con la consecuente digitalización de los operadores

Se incorporaron en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos alternos necesarios para la validación de documentos o información, tales como el uso de documentos digitales o digitalizados, entre otros, con el objeto de evitar el desplazamiento de personas con el consiguiente riesgo de contagio del COVID-19; así como para disminuir costos de transacción involucrados en las operaciones de comercio exterior como consecuencia de la pandemia, siendo excepcional, como mecanismo de contingencia, el uso de papel y el desplazamiento de personas para el traslado de documentos solo en

casos estrictamente necesarios. (Decreto Legislativo 1492, 2020, art. 7)

Asimismo, todo este nuevo escenario se desarrollada en el primer año de la categorización de los OCE, en donde un OEA, aparte de tener que mantener dicha certificación, también debe mantener la categoría “A”. En el caso de un operador que no esté preparado para ser OEA, sea por el volumen de sus operaciones, por su presencia en el mercado o por su cartera de clientes; pero lo que no puede dejar de lado es seguir perteneciendo a la categoría “A”. Visto esto, recordemos que desde el año 2020 ha empezado a correr un nuevo sistema de categorización, el cual surtirá efectos desde el primero de febrero hasta el 31 de enero del año siguiente (Resolución de Superintendencia N° 023-2020/SUNAT, 2020, Sección VII, Literal D, Numeral 4). Es más, en los primeros 10 días del mes de enero del año 2021, tal cual como indica el Reglamento, cada OCE podrá verificar electrónicamente no sólo la evolución mensual de su nivel de cumplimiento por periodos y la gravedad de la infracción cometida, sino su categorización en virtud de su desempeño durante todo el año anterior.

Curiosamente, podemos agregar que en tiempos de pandemia y durante los primeros seis meses del año 2020, los operadores han estado realizando operaciones con la inaplicación de sanciones por la facultad discrecional de la SUNAT. En suma, tranquilamente un operador estaría manteniendo la categoría “A” para todo el año 2021. Al margen de ese comentario, sostengo lo siguiente: un sistema de categorización tiene un objetivo, y es que si un operador logra mantener la categoría “A” va a mejorar la competitividad y la calidad de sus servicios al ofrecer a sus clientes un sistema de fidelización con cero errores en materia de infracciones, evitando retrabajos y los cuellos de botella, que tanto daño hacen a la eficiencia de la cadena logística.

Por ejemplo, situaciones como la de un agente de aduana que, a fin de no realizar un reconocimiento previo y movilizar carga en zona de reconocimiento en el depósito temporal, de manera deliberada formulaba una Declaración Aduanera con datos errados, han quedado en el pasado. Antiguamente, y me refiero al año 2019, un despachador se llenaba de sanciones pecuniarias bastante insignificantes al acogerse al

régimen de incentivos o al régimen de gradualidad (0.5% de la UIT). Lo cierto es que, de este actuar la Administración Aduanera se llenaba de una serie de multas irrisorias, pero que generaban trámites administrativos totalmente improductivos, evitables y con cientos de papeleos solicitando la rectificación en tal o cual casilla de la Declaración, y todo ello, en contra de la eficiencia del servicio aduanero.

Actualmente, no van a tener que hacer más rectificaciones con multa por temas que son salvables y lo más importante, la Tabla de Sanciones empareja los supuestos de infracción para ser leídas en bloques y así, atenuar sanciones e inclusive eximir las, como son los casos de los códigos N01 con N02, N12 con N13 o N45 con N46. De esta forma, vemos que la Administración Aduanera se pone en los dos escenarios, cuando ella misma detecta la infracción y cuando el operador rectifica la Declaración antes de cualquier notificación o requerimiento.

Entonces, «¿Cuál es el mandamiento nuevo que ha traído esta tabla?» Respondiendo a dicha interrogante diremos primero que hay que entender el propósito del cambio, desterrar la reticencia y potenciar la resiliencia empresarial. Segundo, tenemos que ser lo suficientemente competitivos como para reinventarnos y empezar a crear modelos de trabajo que nos permitan pasar por esta nueva etapa y mantener la categoría "A", porque para estar en dicha categoría sólo se admite un 10% de tolerancia de error y ese es un número bastante alto. Seguramente para el año 2023 en adelante (debido a que la autorización de los OCE tiene un mínimo de tres años), el universo de operadores en categoría "A" va a ser alto y los OCE que se encuentren en la categoría "B" van a ser la excepción; en cuanto a los de la categoría "C", van a dejar de existir.

Para concluir, podríamos destacar que de acuerdo con Corcuera-Santamaria y García (2020) la Administración Aduanera ha sabido enfrentar la pandemia del COVID-19 con mucha creatividad, adaptando procedimientos, colaborando con aduanas de otros países, gestionando eficientemente a su personal, perfeccionando su gestión de riesgos, aplicando planes de contingencia y, cada vez más, dependiendo de nuevas tecnologías para agilizar la gestión

aduanera para con todos los operadores de la cadena logística y así, contribuir a la reactivación económica del país.

CONCLUSIONES

La actual Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas tiene un régimen premial al atenuar la sanción con la subsanación espontánea y voluntaria tanto del OCE como del OI y Terceros al adelantarse a cualquier requerimiento hecho por la Administración Aduanera y, con ello, obtener una reducción significativa de la sanción e incluso eximir la.

El propósito de un régimen de sanciones aduaneras no consiste en aplicar sanciones de manera continua, sino precisamente lo contrario, el de producir un efecto y enmendar conductas. De esta forma, un efecto deseado en los operadores sería que implementen sus propios mecanismos de control para evitar la aplicación de sanciones y puedan convertirse en actores competitivos. En la medida de que los OCE eviten cometer infracciones, no solamente va a mantener la categoría "A", sino que le van a hacer un gran favor al OI al no entorpecer el despacho.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Corcuera-Santamaria, S. y García, J. (2020). Resiliencia y transformación de las Aduanas durante el COVID-19. Más Allá de las Fronteras. <https://blogs.iadb.org/integracion-comercio/es/resiliencia-transformacion-aduanas-covid-19/>
- Presidencia de la República (2020, 30 de junio). Decreto Supremo N° 169-2020-EF. Por el cual se modifica la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2019, 31 de diciembre). Decreto Supremo N° 418-2019-EF. Por el cual se aprueba la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2019, 09 de diciembre). Decreto Supremo N° 367-2019-EF que modifica el Reglamento de la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2019, 25 de enero). Decreto Supremo N° 004-2019-JUS. Por el cual se aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N°

- 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2018, 16 de setiembre). Decreto Legislativo N° 1433. Por el cual se modifica la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2013, 22 de junio). Decreto Supremo N° 133-2013-EF. Por el cual se aprueba el Texto Único Ordenado del Código Tributario. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2009, 16 de enero). Decreto Supremo N° 010-2009-EF. Por el cual se aprueba el Reglamento de la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Presidencia de la República (2008, 27 de junio). Decreto Legislativo N° 1035. Por el cual se aprobó la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2020, 25 de setiembre). Resolución de Superintendencia N° 000156-2020-SUNAT. Por la cual se aprueba el Reglamento del Régimen de Gradualidad para la aplicación de las sanciones de multa previstas en la Ley General de Aduanas, para las infracciones cometidas o detectadas hasta el 30.12.2019. Diario Oficial El Peruano.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2020, 08 de mayo). Resolución de Superintendencia N° 077-2020-SUNAT. Por la cual se aprueba la Creación de la Mesa de Partes Virtual de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria. Diario Oficial El Peruano.
- Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas (2020, 19 de marzo). Resolución N° 006-2020-SUNAT/300000. Por la cual se aprueba la Facultad Discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas cometidas durante la Emergencia Sanitaria declarada como consecuencia del COVID-19. Diario Oficial El Peruano.
- Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (2020, 30 de enero). Resolución de Superintendencia N° 023-2020-SUNAT. Por la cual se aprueba el Procedimiento General Autorización y Categorización de Operadores de Comercio Exterior DESPA-PG.24 (versión 4) y derogan procedimientos e instructivos conexos. Diario Oficial El Peruano.
- Superintendencia Nacional Adjunta de Aduanas (2020, 17 de enero). Resolución de N° 001-2020-SUNAT/300000. Por la cual se aprueba la Facultad Discrecional para no determinar ni sancionar infracciones previstas en la Ley General de Aduanas. Diario Oficial El Peruano.