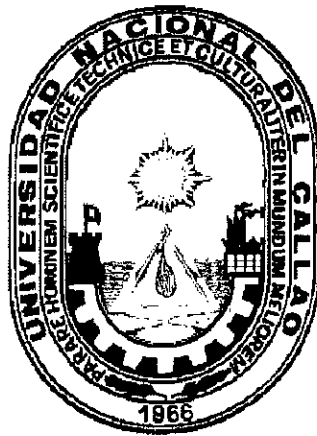


**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**UNIDAD DE POSGRADO DE LA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



**“GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA PARA DETECTAR  
LOS DELITOS ADUANEROS EN EL PUERTO DEL CALLAO  
2017”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO  
EN ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y PORTUARIA**

**AUTOR:  
EMILIO NICOLAS CABRERA CARRANZA**

**Callao, 2018  
PERÚ**

*Emilio N. Cabrera Carranza*



**JURADO EXAMINADOR DE LA FACULTAD DE CIENCIAS  
ADMINISTRATIVAS DE LA UNIDAD DE POSGRADO PARA OPTAR  
EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN ADMINISTRACION  
MARITIMA Y PORTUARIA CONFORMADO POR LOS SIGUIENTES  
DOCENTES**

Dr. Marco Antonio GUERRERO CABALLERO	Presidente
Dr. Luis Alberto CHUNGA OLIVARES	Secretario
Mg. Julio Wilmer TARAZONA PADILLA	Miembro
Mg. Juan Benjamin PUICAN CASTRO	Miembro
Dra. Flor de Maria GARIVAY TORRES	Asesora

Dado en la ciudad - Región Callao; Junio del 2018

## **DEDICATORIA**

A Dios por darme la paciencia y voluntad de desarrollarme intelectualmente.

A mi esposa e hijos

Quienes supieron comprenderme en casa, cuando no estuve con ellos, avocándose a tiempo completo en el desarrollo de la presente investigación.

A mis padres

Por su inigualable motivación y aliento para asumir los retos que la vida y el conocimiento nos propone.

El autor

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a ser divino Dios

Por guiarme por la senda del bien y del conocimiento.

A mis docentes y asesor metodológico

Quienes supieron transmitir las ideas y explicar los lineamientos de la elaboración de la presente tesis, sin ello, hubiera sido imposible terminar con éxito

A todos los compañeros

Que me motivaron en todo momento y con sus sabios consejos lograron en mí que me fortalezca emocionalmente para culminar con éxito los estudios de pos grado en el grado académico de Magister.

El autor

## ÍNDICE

	<b>PÁG.</b>
PAGINA DE RESPETO.....	ii
HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO Y APROBACIÓN.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
ÍNDICE.....	1
TABLAS DE CONTENIDO.....	3
RESUMEN.....	12
ABSTRACT.....	13
INTRODUCCION.....	14
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
1.1 Identificación del problema.....	16
1.2 Formulación de problemas.....	17
1.3 Objetivos de la investigación.....	18
1.4 Justificación.....	19
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	21
2.1 Antecedentes del estudio.....	21
2.2 Marco teórico.....	46
2.3 Definición de términos básicos.....	142
2.4 Marco legal .....	148
CAPÍTULO III. VARIABLES E HIPÓTESIS.....	149
3.1 Definición de las variables.....	149
3.2 Operacionalidad de variables.....	150
3.3 Hipótesis general e hipótesis específicas.....	153

CAPÍTULO IV. METODOLOGÍA.....	155
4.1 Tipo de investigación.....	155
4.2 Diseño de la investigación.....	155
4.3 Población y muestra.....	157
4.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	158
4.5 Procedimiento de recolección de datos.....	159
4.6 Procesamiento estadístico y análisis de datos.....	159
CAPÍTULO V. RESULTADOS.....	160
5.1 Resultados.....	160
5.2 Contrastación de hipótesis.....	273
CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	285
6.1 Contrastación de hipótesis con los resultados.....	285
CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES.....	295
CAPITULO VIII. RECOMENDACIONES.....	299
CAPÍTULO IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	301
ANEXOS.....	305
• Cuestionario Anónimo.....	306
• Matriz de Instrucción.....	309
• Manifiesto de Carga.....	311
• Manifiesto de Ingreso.....	

## TABLAS DE CONTENIDO

TABLA N° 5.1	A su criterio sincero, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros?	162
TABLA N° 5.2	Considera que, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?	164
TABLA N° 5.3	¿Las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?	166
TABLA N° 5.4	¿Las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?	168
TABLA N° 5.5	¿Considera que, las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?	170
TABLA N° 5.6	¿Las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?	172
TABLA N° 5.7	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?	174
TABLA N° 5.8	Considera que, ¿las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?	176
TABLA N° 5.9	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?	178
TABLA N° 5.10	¿Percibe que las operaciones de prevención practicada por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son eficaces?	180
TABLA N° 5.11	Considera que, ¿las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?	182
TABLA N° 5.12	¿Percibe que las operaciones de prevención practicada por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son eficaces?	184



TABLA N° 5.13	Considera que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?	186
TABLA N° 5.14	¿Percibe Ud., que la administración aduanera detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?	188
TABLA N° 5.15	Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?	190
TABLA N° 5.16	Percibe Ud., ¿que la administración aduanera comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?	192
TABLA N° 5.17	Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?	194
TABLA N° 5.18	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad?	196
TABLA N° 5.19	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad?	198
TABLA N° 5.20	En su concepto ¿las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?	200
TABLA N° 5.21	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad?	202
TABLA N° 5.22	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad?	204
TABLA N° 5.23	En su concepto ¿las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?	206
TABLA N° 5.24	Está convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización?	208
TABLA N° 5.25	Percibe que, ¿No es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización?	210
TABLA N° 5.26	Considera Ud. que, ¿los importadores o exportadores nunca consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?	212
TABLA N° 5.27	Percibe que, ¿No es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?	214
TABLA N° 5.28	Es un convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?	216

TABLA N° 5.29	Puede precisar que, ¿No es un delito común el internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?	218
TABLA N° 5.30	¿Los importadores o exportadores nunca embarcan, desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?	220
TABLA N° 5.31	¿No es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?	222
TABLA N° 5.32	A su criterio, ¿los importadores o exportadores nunca realizan el contrabando fraccionado?	224
TABLA N° 5.33	A su parecer, ¿No es un delito común el contrabando fraccionado?	226
TABLA N° 5.34	Considera Ud., ¿que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados?	228
TABLA N° 5.35	Es consciente que, ¿nunca se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior?	230
TABLA N° 5.36	Considera Ud., ¿Qué ya no se viene produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas?	232
TABLA N° 5.37	Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación de origen de las subpartidas arancelarias?	234
TABLA N° 5.38	A su criterio, ¿ya no es común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque?	236
TABLA N° 5.39	Considera que, ¿No es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositiva Tributarias?	238
TABLA N° 5.40	Considera que, ¿No es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?	240
TABLA N° 5.41	A su criterio, ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia?	242
TABLA N° 5.42	A su criterio ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas?	244
TABLA N° 5.43	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?	246
TABLA N° 5.44	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida?	248

TABLA N° 5.45	VARIABLE X: GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: ADMINISTRACIÓN DE LOS REGÍMENES Y OPERACIONES ADUANERAS PORTUARIAS DIMENSIÓN - Operaciones practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios.	250
TABLA N° 5.46	VARIABLE X: GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: OPERACIONES PRACTICADAS POR LA DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE DELITOS PORTUARIOS	252
TABLA N° 5.47	VARIABLE X: GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION OPERACIÓN DE DETECCIONES DE LA COMISIÓN DE DELITOS ADUANEROS	254
TABLA N° 5.48	VARIABLE X: GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria	256
TABLA N° 5.49	VARIABLE "X" GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA	258
TABLA N° 5.50	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: CONTRABANDO	260
TABLA N° 5.51	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: DEFRAUDACION DE RENTAS DE ADUANA	262
TABLA N° 5.52	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: RECEPCION	264
TABLA N° 5.53	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: FINANCIAMIENTO	266
TABLA N° 5.54	VARIABLE "Y", COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas.	268
TABLA N° 5.55	VARIABLE "Y" COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS	270
TABLA N° 5.56	Tabla de contingencia VARX DIM1 CAMBIADA *VARY CAMBIADA	275
TABLA N° 5.57	PRUEBA DE CHI-CUADRADO	276
TABLA N° 5.58	Tabla de contingencia VARX DIM2 CAMBIADA * VARY CAMBIADA	277
TABLA N° 5.59	PRUEBA DE CHI-CUADRADO	278
TABLA N° 5.60	Tabla de contingencia VARX DIM3 CAMBIADA * VARY CAMBIADA	279
TABLA N° 5.61	PRUEBA DE CHI-CUADRADO	280
TABLA N° 5.62	Tabla de contingencia VARX DIM3 CAMBIADA * VARY CAMBIADA	281
TABLA N° 5.63	PRUEBA DE CHI-CUADRADO	282
TABLA N° 5.64	Tabla de contingencia VARX DIM4 CAMBIADA * VARY CAMBIADA	283
TABLA N° 5.65	PRUEBA DE CHI-CUADRADO	284

## GRÁFICO

GRÁFICO N° 5.1	A su criterio sincero, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros?	163
GRÁFICO N° 5.2	Considera que ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realiza con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?	165
GRÁFICO N° 5.3	¿Las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?	167
GRÁFICO N° 5.4	¿Las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?	169
GRÁFICO N° 5.5	¿Considera que, las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?	171
GRÁFICO N° 5.6	¿Las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?	173
GRÁFICO N° 5.7	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?	175
GRÁFICO N° 5.8	Considera que, ¿las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?	177
GRÁFICO N° 5.9	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?	179
GRÁFICO N° 5.10	¿Percibe que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son eficaces?	181
GRÁFICO N° 5.11	Considera que, ¿las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?	183

GRÁFICO N° 5.12	Percibe que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?	185
GRÁFICO N° 5.13	Considera que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?	187
GRÁFICO N° 5.14	Percibe Ud., ¿que la administración aduanera detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?	189
GRÁFICO N° 5.15	Percibe Ud., ¿Qué la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?	191
GRÁFICO N° 5.16	Percibe Ud., ¿que la administración aduanera comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?	193
GRÁFICO N° 5.17	Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?	195
GRÁFICO N° 5.18	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad?	197
GRÁFICO N° 5.19	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad?	199
GRÁFICO N° 5.20	En su concepto, ¿las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?	201
GRÁFICO N° 5.21	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad?	203
GRÁFICO N° 5.22	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad?	205
GRÁFICO N° 5.23	En su concepto ¿las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?	207
GRÁFICO N° 5.24	Está convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización?	209
GRÁFICO N° 5.25	Percibe que, ¿No es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización?	211
GRÁFICO N° 5.26	Considera Ud. que, ¿los importadores o exportadores nunca consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?	213
GRÁFICO N° 5.27	Percibe que, ¿No es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías	215

	autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?	
GRÁFICO N° 5.28	Es un convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?	217
GRÁFICO N° 5.29	Puede precisar que, ¿No es un delito común el internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?	219
GRÁFICO N° 5.30	¿Los importadores o exportadores nunca embarcan, desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?	221
GRÁFICO N° 5.31	¿No es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?	223
GRÁFICO N° 5.32	A su criterio, ¿los importadores o exportadores nunca realizan el contrabando fraccionado?	225
GRÁFICO N° 5.33	A su parecer, ¿No es un delito común el contrabando fraccionado?	227
GRÁFICO N° 5.34	Considera Ud. ¿Qué los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados?	229
GRÁFICO N° 5.35	Es consciente que, ¿nunca se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior?	231
GRÁFICO N° 5.36	Considera Ud., ¿Que ya no se viene produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas?	233
GRÁFICO N° 5.37	Considera Ud., ¿Qué ya no se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características, y modificación del origen de las subpartidas arancelarias?	235
GRÁFICO N° 5.38	A su criterio, ¿!a no es común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque?	237
GRÁFICO N° 5.39	Considera que, ¿No es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias?	239
GRÁFICO N° 5.40	Considera que, ¿No es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?	241
GRÁFICO N° 5.41	A su criterio, ¿!a no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia?	243
GRÁFICO N° 5.42	A su criterio, ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas?	245
GRÁFICO N° 5.43	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país	247

	mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?	
GRÁFICO N° 5.44	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida?	249
GRÁFICO N° 5.45	VARIABLE X GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION. ADMINISTRACIÓN DE LOS REGÍMENES Y OPERACIONES ADUANERAS PORTUARIAS DIMENSIÓN - Operaciones practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios.	251
GRÁFICO N° 5.46	VARIABLE X GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: OPERACIONES PRACTICADAS POR LA DIVISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE DELITOS PORTUARIOS	253
GRÁFICO N° 5.47	VARIABLE "X": GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION. OPERACIONES DE DETECCION DE LA COMISION DE DELITOS ADUANEROS	255
GRÁFICO N° 5.48	VARIABLE "X": GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria	257
GRÁFICO N° 5.49	VARIABLE "X" GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA	259
GRÁFICO N° 5.50	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: CONTRABANDO	261
GRÁFICO N° 5.51	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: DEFRAUDACION DE RENTAS DE ADUANA	263
GRÁFICO N° 5.52	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSION: RECEPCION	265
GRÁFICO N° 5.53	VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: FINANCIAMIENTO	267
GRÁFICO N° 5.54	VARIABLE "Y". COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas	269
GRÁFICO N° 5.55	VARIABLE "Y" COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS	272

## FIGURAS

FIGURA N° 2.1	Flujo de carga de ingreso - Despacho anticipado Ley General de Aduanas	82
FIGURA N° 2.2	El gráfico muestra la administración de riesgos de las mercancías de acuerdo a la legislación nacional sobre la materia	83



## RESUMEN

La presente tesis ha sido desarrollado con el objetivo de determinar la influencia de la gestión de seguridad aduanera en la comisión de los delitos aduaneros en el Puerto del Callao, durante el año 2017; teniendo como problema principal: ¿De qué manera la gestión de seguridad aduanera influye en la comisión de los delitos aduaneros en el Puerto del Callao, durante el año 2017?

La investigación es de tipo básica, porque su principal interés fue incrementar el conocimiento científico; de nivel descriptivo, con un diseño no experimental –correlacional causal – de corte transversal. Se elaboró un instrumento para la recolección de datos consistente en un cuestionario considerando las dimensiones e indicadores de las variables. El cuestionario consta de 44 ítems, los primeros 23 miden a la primera variable “Gestión de seguridad aduanera”; mientras que los 21 ítems restantes miden la segunda variable “Comisión de los delitos aduaneros”; la población estuvo constituida por personal de la intendencia de aduanas con 52 efectivos y la División de Investigación de delitos de la Policía Nacional del Perú con 35 efectivos haciendo un total de 87 involucrados; mediante el método probabilístico se obtuvo como muestra a 71 encuestados. Se estableció que la gestión de seguridad aduanera influye negativamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Palabras clave:** Gestión, aduanas, delitos aduaneros, seguridad aduanera.

## ABSTRACT

This thesis has been developed with the objective of determining the influence of the Customs Security Management in the commission of customs offenses in the Port of Callao during the year 2017; Having as main problem: In what way does the customs security management influence the commission of customs offenses in the Port of Callao, during the year 2017? The research is of basic type, because its main interest is to increase the scientific knowledge; Of descriptive level, with a non-experimental design - Correlational causal - Of transversal section. An instrument for collecting data consisting of a questionnaire was developed, considering the dimensions and indicators of the variables. The questionnaire consists of 44 items, the first 23 measure the first variable "Customs security management"; While the remaining 21 items measure the second variable "Commission on Customs Crimes"; The population was made up of personnel of the customs department with 52 troops and the Division of Investigation of crimes of the National Police of Peru with 35 troops making a total of 87 involved; Using the probabilistic method, 71 respondents were sampled. It was established that customs security management has a negative influence on the commission of customs offenses.

**Key words:** Management, customs, customs offenses, customs security.

## INTRODUCCIÓN

Los delitos aduaneros constituyen uno de los problemas mundiales comunes a todos los países que dañan la economía de cada país. La globalización de los mercados es una realidad, así como las fronteras nacionales resultan ser imaginarias.

Para Pilco (2008) “la liberalización gradual de los intercambios comerciales ha resultado ser una manera eficiente de abrir los mercados. Sin embargo, un mercado abierto solamente puede funcionar de manera eficiente, en la medida en que exista un marco claro de principios y obligaciones que disciplinen la facilitación de los flujos comerciales y que permitan a todas nuestras empresas, participar en la economía global”(p.5).

Pilco (2008) señala que “se debe reprimir el ingreso y salida de mercancías, porque el no pago de tributos evita que el Estado tenga los ingresos necesarios para viabilizar infraestructura y atención a programas sociales. Ello conlleva a que un vendedor que evade el pago de impuestos no solo perjudica al Estado, sino que obtiene ventajas indebidas para competir con los comerciantes e industriales que si cumplen con la ley, haciendo que estas últimas quiebren y con ellas sus trabajadores, que son a su vez los consumidores de los demás sectores industriales”.

Los servicios aduaneros son esenciales y están destinados a facilitar el comercio exterior, contribuyendo al desarrollo nacional y velando por el interés nacional y fiscal.

La Potestad Aduanera es el primer pilar para el ejercicio correcto de una adecuada política criminal en este campo. Actualmente viene a ser el conjunto de facultades y atribuciones que tiene SUNAT para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías y medios de transporte, hacia y desde el territorio nacional aduanero y aplicar las normas reglamentarias.

En este sentido no se debe olvidar que todos los delitos aduaneros son eminentemente dolosos a diferencia de las infracciones aduanales

administrativas que pueden pertenecer al campo de la omisión. El ingreso ilegal toma varias vías: Declarando ante Aduanas un precio inferior al real para así pagar menos tributos... (Defraudación), declarando menos mercancía de la que realmente trae... (Defraudación) ingresando mercancía sin declararla (oculta) y así no tributar... (Contrabando) ingresando mercancía prohibida... (Tráfico Ilícito de Mercancías). Extraer mercancía de la zona beneficiada para comercializarla (Contrabando).

El presente trabajo de investigación con el título **“GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA PARA DETECTAR LOS DELITOS ADUANEROS EN EL PUERTO DEL CALLAO 2017”** ha sido dividido en seis capítulos:

En el primer capítulo se plantea el problema con la caracterización de la realidad problemática, se formula el problema, los objetivos, la delimitación, su justificación e importancia, las limitaciones, la viabilidad y factibilidad de la investigación.

En el segundo capítulo se presentan los antecedentes de estudios nacionales e internacionales; se precisan las bases teóricas, la base legal y definición de términos.

En el tercer capítulo se plantean las hipótesis; así como se definen las variables conceptual y operacionalmente.

En el cuarto capítulo se expone la metodología, el tipo, nivel y diseño de investigación, la población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, los criterios de validez y confiabilidad, y las técnicas para el procesamiento y análisis de la información.

En el quinto capítulo se presentan los resultados del cuestionario aplicado; así como, la integración de estos resultados por dimensiones y variable; también se realizó el contraste de hipótesis; y, el análisis y discusión de resultados.

En el sexto capítulo, se expone las conclusiones y recomendaciones; señalando las fuentes de información revisadas y consultadas.

# CAPÍTULO I

## PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

### 1.1 Identificación del problema

La Globalización de la economía mundial y las actuales megatendencias han influenciado en las relaciones comerciales entre países, creando las condiciones para hacerlo más dinámica y compleja, la razón de existir del comercio Internacional lo constituyen las necesidades de los países, la división internacional del trabajo y las ventajas competitivas, que permiten el desarrollo de relaciones comerciales, orientadas a elevar los niveles de satisfacción de las necesidades de los pueblos y acelerar su desarrollo.

El Delito de Defraudación de Rentas de Aduana, es un tipo legal que forma parte de los Delitos Aduaneros, cuya figura básica está regulada en el artículo 04 de la Ley 28008 y sus modalidades en el artículo 05 de la misma Ley.

Una legislación de aduanas sumamente moderna y flexible que incorpora, por vez primera, como uno de los fines del régimen jurídico aduanero, a la facilitación y agilización de las operaciones del comercio exterior y un mejor control de seguridad en el ámbito aduanero.

La capacidad de las instituciones públicas y muy en particular, de la institución aduanera, para lograr ser lo suficientemente receptiva, a fin de atender las necesidades de las empresas de alta tecnología. En un mundo donde las empresas exigen que la transacción comercial se realice en el menor tiempo y al menor costo, donde se busca tener la menor cantidad de inventarios y donde los ciclos de los productos son cada vez menores, las aduanas deben ser capaces de adaptarse a esas necesidades, pues en caso contrario, las empresas sufrirían efectos negativos en sus niveles de competitividad. La clave está en la adaptación y en el desarrollo de

una estrategia de cambio continuo, de mejores controles aduaneros para así evitar los delitos aduaneros.

Los obstáculos que traban las transacciones comerciales de las empresas representan a veces una proporción importante de sus costos e imponen pesadas cargas a las empresas. Las trabas y el encarecimiento de los procesos de importación y exportación restan eficacia y eficiencia a las aduanas como un elemento facilitador del comercio exterior y más aún cuando existen los delitos aduaneros.

En ese sentido Pilco es claro en precisar que "se debe resaltar que los requisitos de documentación excesivos, los engorrosos trámites para el desaduanamiento, la limitada automatización y uso de tecnología de la información, la falta de transparencia y predictibilidad, los procedimientos inadecuados, la poca intensidad en el uso de controles basados en auditorías y técnicas de evaluación de riesgos, la falta de modernización y de cooperación entre Aduanas y otras entidades del Estado, las restricciones financieras, la poca calificación de los recursos humanos, la corrupción, asociada a los delitos aduaneros, la deficiente Infraestructura física, entre otros temas frenan el flujo de los bienes transables con el exterior"

De acuerdo a lo expuesto el problema principal de nuestra investigación es que la Gestión Aduanera asociada a los delitos aduaneros caracterizada por la complejidad de los trámites y procedimientos, la limitada infraestructura y la poca transparencia y previsibilidad limitan el desarrollo del Comercio exterior del Perú.

## **1.2 Formulación de problemas**

### **1.2.1 Problema general**

¿De qué manera la gestión de seguridad aduanera influye en la comisión de los delitos aduaneros en el Puerto del Callao, durante el año 2017?

### **1.2.2 Problemas específicos**

- 1) ¿De qué manera la administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017?
- 2) ¿Cómo las operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017?
- 3) ¿Cómo las operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017?
- 4) ¿En qué medida las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017?

## **1.3 Objetivos de la Investigación**

### **1.3.1 Objetivo general**

Determinar la influencia de la Gestión de Seguridad Aduanera, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao, durante el año 2017.

### **1.3.2 Objetivos específicos**

- 1) Identificar la influencia de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017
- 2) Establecer la influencia de las operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017
- 3) Analizar la influencia de las operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017

- 4) Describir la influencia de las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao 2017

## **1.4 Justificación**

### **1.4.1 Justificación práctica**

Mediante la aplicación de la metodología de la investigación científica, en la presente investigación, estableceremos la influencia de la Gestión de seguridad aduanera en la comisión de los delitos aduaneros, ello ha de permitir plantear nuevas estrategias o programas, u optimizar las normas legales o las operaciones de control y seguridad practicadas para poder aplicarlo a una realidad concreta para impactar en la mejora continua en seguridad aduanera en el puerto del Callao. Permitiendo gestionar por indicadores; el impacto al momento de la implementación.

### **1.4.2 Justificación científico**

El resultado de la investigación como conocimiento científico, incrementará los fundamentos teóricos de la función policial, específicamente en lo referente a la seguridad aduanera y su influencia en la comisión de los delitos aduaneros.

### **1.4.3 Justificación tecnológica**

Las nuevas tecnologías en prevención, investigación y represión de los delitos aduaneros, deben ser identificadas e implementadas en el marco de la gestión de seguridad aduanera, específicamente en lo que respecta a la función policial. La investigación, identificará las dimensiones e indicadores que en materia de gestión de seguridad aduanera no influyen o influyen negativamente en la comisión de los delitos aduaneros; partiendo de este resultado, implementar nuevas estrategias con la aplicación de tecnología de punta.



#### **1.4.4 Justificación social**

Todo avance en el desarrollo de la gestión de seguridad aduanera, redundara en el avance social del país.

#### **1.4.5 Justificación económica**

Una buena estrategia tecnológica aplicada al combate de la comisión de los delitos aduaneros eliminará la evasión de impuestos y favorecerá e incrementará los ingresos económicos al país.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Antecedentes de la investigación**

En relación a los estudios revisados que abordan el tema de la gestión aduanera podemos citar a los siguientes:

##### **2.1.1 Antecedentes internacionales**

**Rojas (2010)**, formuló la tesis "*Análisis de la Gestión fiscalizadora aduanera en el servicio nacional de aduanas*", en la Universidad de Chile Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas Departamento de Ingeniería Industrial. Cuyo objetivo del presente estudio consistió en realizar un análisis de la gestión fiscalizadora aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) de Chile, que permitiera determinar sus principales fortalezas y debilidades, a efectos de generar recomendaciones para la Institución, así como la obtención de hallazgos que eventualmente puedan ser aplicados como aprendizajes por otras administraciones aduaneras. Dicho análisis se realizó en el marco del contexto mundial actual, donde se han dado grandes cambios en el comercio internacional, tanto en ritmo, volumen, como en su complejidad, demandando así, nuevas formas de control aduanero. En esta línea, el análisis de la gestión fiscalizadora que ejerce el SNA de Chile, reviste especial interés, primero porque actualmente Chile muestra una posición económica, política y social ventajosa, con respecto a otros países de América Latina, por lo que supone una mayor solidez institucional; y segundo, por las características particulares relacionadas con su política de apertura comercial. La metodología aplicada fue de carácter descriptivo-analítico, la cual se dividió en tres etapas: 1) se realizó un análisis de temas tales como: apertura del comercio, institucionalidad, nuevos ámbitos de fiscalización y facilitación comercial; 2) se describió y analizó la estructura organizacional e

institucional del SNA, enfatizando su labor fiscalizadora; 3) se realizó un análisis integrado de la gestión fiscalizadora aduanera de Chile, a través de los principales actores y mediante las dimensiones: solidez institucional, facilitación del comercio y estructura funcional de la gestión fiscalizadora. De acuerdo al análisis realizado, en términos generales se determinó que el SNA muestra una solidez institucional que le ha permitido ejercer su labor fiscalizadora de manera satisfactoria, afrontando así los nuevos desafíos que le imponen los cambios del comercio. Como hallazgos del estudio, se determinaron ciertos aspectos claves que caracterizan positivamente la gestión fiscalizadora aduanera del SNA de Chile; entre los principales están: la focalización en las actuaciones hacia los nuevos ámbitos de fiscalización aduanera (propiedad intelectual, origen, drogas, seguridad entre otras); la adecuada aplicación del modelo de gestión de riesgos; el uso de mecanismos efectivos en la fiscalización de mercancías falsificadas; la existencia de una baja percepción de corrupción en el ámbito aduanero; el manejo apropiado del equilibrio entre la tensión facilitación y fiscalización; la aplicación de mecanismos efectivos de articulación público-privada. Sin embargo, también se determinaron ciertas deficiencias sobre las cuales se emitieron una serie de recomendaciones, las que se enmarcan dentro de los siguientes temas: foco de la Institución, orientación estratégica, procesos aduaneros y estructura organizacional y funcional; arribando a las siguientes conclusiones:

1. Dos de los factores que determinan el ámbito de la Gestión Fiscalizadora Aduanera son, la solidez y calidad de "las instituciones", y el comportamiento del "comercio internacional", los cuales están íntimamente relacionados, pues la apertura comercial requiere instituciones de calidad para ser exitosa y asimismo el comercio exige el mejoramiento de las instituciones al promover un marco de mayor competencia. En ésta línea de análisis, se considera

que los procesos de apertura comercial deberían ser graduales a fin de ir adaptando paralela y progresivamente las distintas variables funcionales de las instituciones en la gestión aduanera, de las cuales se destacan: capacidad de reacción al volumen y complejidad del comercio, recursos adecuados, lineamientos claros y legitimidad institucional. A modo de ejemplo se tiene el caso de Chile, donde a partir de los años ochenta se han venido incorporado una serie de reformas institucionales sustanciales; en Aduanas específicamente, ha existido un proceso modernización institucional iniciado desde los años noventa. 3 2. A grandes rasgos, otro aspecto importante a considerar y que se relaciona con los nuevos roles de la autoridad aduanera, es que en los últimos años, los cambios en el comercio internacional no sólo han sido en el aumento del volumen del flujo de mercancías, sino también en cuanto a su complejidad, la que se expresa en temas considerados como “nuevos ámbitos del comercio”, tales como: seguridad fronteriza, drogas, medio ambiente, flora y fauna, propiedad intelectual, entre otros, obligando a las distintas administraciones aduaneras a modificar enormemente su gestión fiscalizadora. En el caso chileno esto se evidencia en el cambio de foco de la gestión fiscalizadora aduanera que actualmente existe en el Servicio Nacional de Aduanas, que además de lo referente a lo tributario, se ha orientado a los nuevos ámbitos de control (comercio) antes mencionados, de los cuales la mayoría han sido planteados como áreas de importancia estratégica dentro Plan Nacional de Fiscalización de la Institución. 3. Relacionado a lo anterior, conforme al Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio (ADPIC), los temas de la fiscalización de mercancías falsificadas y la violación a los derechos de autor en Chile, han adquirido gran relevancia, siendo una de las prioridades actuales en el Servicio Nacional de Aduanas. En este ámbito se ha realizado un importante trabajo conjunto con

algunas empresas privadas, así como un desarrollo importante en la Institución, obteniendo resultados positivos, ejemplo de esto es que para el año 2008 se realizaron un total de 371 incautaciones en 13 tipos de mercancías. No obstante, el tema de propiedad intelectual es un área emergente que no está totalmente consolidada aún en la Institución, por lo cual según percepciones de ciertos entrevistados todavía requiere de una serie de mejoras, entre las que se destacan: adecuación de la normativa, mayor capacitación y una mayor especialización estructural de la organización, como de personal.

3 “El 23 de agosto de 1994, el Gobierno envió al Congreso, para su aprobación y discusión, el proyecto de ley sobre modernización del Servicio Nacional de Aduanas” (Rivera, 2003).

64 4. Por otra parte, respecto a los lineamientos y procesos que orientan la Gestión Fiscalizadora Aduanera, uno de los principales hitos en los últimos diez años en el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, es la fiscalización aduanera mediante la gestión de riesgos, modelo que surge paralelo a los avances informáticos y a fin de hacer frente al constante incremento de las operaciones del comercio. Dicho modelo de gestión, cambia sustancialmente el accionar de la Institución, siendo un método que le permite aplicar criterios de selección posibilitando obtener información más confiable y oportuna, y por ende realizar una labor más inteligente y estratégica en busca de una mayor efectividad y eficiencia en la labor fiscalizadora aduanera.

5. Otro aspecto de importancia en los últimos años que apoya los procesos de la gestión fiscalizadora aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, ha sido la aplicación de la tecnología, tanto en la informatización de los sistemas, así como en el uso de equipos tecnológicos para la realización de las fiscalizaciones. Dicha herramienta es trascendental para realización de las actividades fiscalizadoras, no obstante, se pudo observar que es de suma importancia tomar en cuenta que sin un buen plan o

estrategia y sin una adecuada capacitación de los funcionarios, no se pueden maximizar sus usos. En el caso de la Institución chilena, a pesar de que ostentan de tecnología bastante avanzada, todavía existen deficiencias en su adecuada utilización: falta de condiciones físicas para su implementación, falta de capacidades técnicas de personal, ubicaciones poco estratégicas del equipo, entre otras. 6. Según las entrevistas realizadas a los principales actores relevantes, se determinó un bajo grado de percepción de corrupción para las actuaciones que realiza el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, aspecto que sin duda facilita ampliamente la gestión fiscalizadora aduanera, pues la presencia de la corrupción puede limitar drásticamente las perspectivas económicas y sociales del país, así como las ambiciones a un mayor desarrollo. Al respecto es importante mencionar que esto no sólo se manifiesta en la Institución, sino que es una característica de todo el aparato estatal chileno; situación que se demuestra según resultados de "Transparency Internacional" (2010), que ubica a Chile como el país con menor percepción de corrupción de toda América Latina. Al referirse a la Institución propiamente, se especulan varias razones del porqué de este aspecto positivo, las cuales son: la cultura general de los funcionarios chilenos, la disminución de la porción que representan los recaudos aduaneros en el ingreso para el gobierno chileno, la solidez institucional, y los salarios que en promedio son relativamente altos en comparación con las demás instituciones gubernamentales chilenas (este último aspecto apoyado principalmente de acuerdo a criterios de una gran mayoría de los entrevistados). 7. Un aspecto importante que se detectó en el momento de describir los lineamientos que orientan la gestión fiscalizadora, es que el Servicio Nacional de Aduanas, no cuenta con la orientación de una política general de fiscalización que sea emitida desde el gobierno central o una entidad superior. Las políticas o

áreas que prioriza el SNA, las adecua a partir de políticas públicas generales de gobierno, que no están directamente relacionadas con su gestión. El problema que hay que tomar en consideración al respecto, es que al operar de esta forma, a nivel macro no hay un rumbo totalmente claro para la Institución, situación que puede ocasionar interpretaciones que en algunos casos, pueden salirse del enfoque que se requiere como país. 65 8. Respecto a la dicotomía facilitación-fiscalización, primero hay que mencionar que es un tema que depende esencialmente del régimen o tendencia política que tenga cada país. En el caso de Chile donde la tendencia ha sido liberalizar el comercio, se determinó que existen altos niveles de facilitación, con acciones fiscalizadoras aceptables, este tema se ha resuelto mediante una fiscalización basada en el modelo de gestión de riesgos (una fiscalización inteligente), en el sentido de fiscalizar menor cantidad pero con mayores resultados. Al respecto, sobre la totalidad de las importaciones que se fiscalizan en la línea (al momento del ingreso de la mercancía al país), un 9.3% aproximadamente, se obtuvo un 12,61% de efectividad en cuanto a la consecución de hallazgos, que si bien es aceptable, se podría mejorar. 9. La articulación pública-privada en la gestión estatal, durante los últimos años se ha convertido en una necesidad que sin duda contribuye a la mejora de las acciones estatales, esto a través del control, como también por medio de la participación. Al respecto, el Servicio Nacional de Aduanas ha implantado dos importantes mecanismos que han beneficiado enormemente la labor fiscalizadora aduanera: 1) La publicación anticipada de la normativa aduanera; y 2) Las mesas público-privadas. Adicionado a éstos dos temas, existe una percepción de colaboración mutua bastante positiva, caso claro son las capacitaciones que brindan algunas empresas del sector privado sobre temas de propiedad intelectual. 10. Con relación a la simplificación de procedimientos, cantidad de

documentos y tiempos de importación de mercancías, se determinó que las estadísticas chilenas son aceptables, pues de acuerdo a datos del Banco Mundial, el país se encuentra en una posición ventajosa respecto los resultados promedio del resto de países de América Latina, sin embargo al compararlo con países que presentan índices destacables, se nota claramente la diferencia, pues por ejemplo, en Singapur se tardan 3 días para importar un contenedor de 20 pies, a diferencia de Chile donde la duración es de 21 días, inclusive algunos países de América Latina son más eficientes también. Por lo tanto se puede observar que todavía queda mucho por mejorar, esto sin detrimento de que las diferencias en recursos y políticas de los distintos países influyen; sin embargo sea cual sea la causa, esto le resta competitividad al país. Sobre lo descrito es importante mencionar que se está trabajando en el proyecto, “Sistema Integrado de Comercio Exterior”, que corresponde a un mecanismo del tipo “Ventanilla Única”, con lo que se pretenden mejorar estos indicadores, así como las deficiencias en la coordinación de la Institución con entidades externas. 11. Sobre la coordinación interna, se determinó que el Servicio Nacional de Aduanas le ha brindado bastante importancia; esto a través del Plan Nacional de Fiscalización, que representa el marco estratégico de la gestión fiscalizadora, y que además tiene la funcionalidad de integrar los distintos ámbitos de fiscalización, así como los diversas dependencias que participan en el proceso. 12. Con relación a la estructura funcional de la Subdirección de Fiscalización, se determinó que en los departamentos existe claridad en sus funciones y objetivos. Asimismo llama la atención que a diferencia de otras administraciones aduaneras, esta dependencia actúa con un rol principalmente de coordinación y de trabajo en conjunto con las aduanas; y no a través de operativos y fiscalizaciones por separado, como se realiza por ejemplo en Costa Rica, donde en una gran



mayoría de casos, el rol de la Dirección de Fiscalización cumple un papel operativo e inclusive existe un Departamento que se encarga de fiscalizar a las mismas 66 Aduanas, lo cual crea cierto conflicto entre los funcionarios de las distintas dependencias, dificultando la colaboración recíproca. 13. A pesar de una clara estructura departamental de la Subdirección de Fiscalización, en los últimos años han surgido ámbitos de fiscalización emergentes, para los cuales se considera que se requiere una mayor especialización para poder abordarlos de una manera más eficiente. Estos ámbitos son principalmente: propiedad intelectual y origen. 14. Agregado a lo anterior, es de gran importancia reconsiderar el tema de la fiscalización a posteriori, pues es una opción de control, que refuerza la facilitación comercial en el momento del ingreso de las mercancías (al no revisarlas en la línea), y de igual forma es posible para determinados tipos de mercancías, fiscalizar sin inconvenientes posteriormente. Sobre todo lo señalado, en este apartado se logró mostrar que con la realización del presente estudio, se pudieron determinar tanto deficiencias como fortalezas del Servicio Nacional de Aduanas de Chile, posibilitando la emisión de recomendaciones (apartado siguiente), así como la detección de aprendizajes que eventualmente podrían aplicarse en otras administraciones aduaneras. Por lo tanto recapitulando lo descrito, a continuación se citan las principales áreas de aprendizaje: La relevancia que se le brinda en la gestión aduanera a los nuevos ámbitos de control aduanero. Los mecanismos que han permitido resultados positivos en la fiscalización de mercancías falsificadas. La relevancia del uso de tecnología y las experiencias al respecto. La importancia que tiene un entorno donde hay baja corrupción en la gestión fiscalizadora aduanera. Experiencia en cuanto a la tensión entre facilitación y fiscalización. Casos importantes y efectivos de

articulación público-privada. Coordinación interna adecuada y Estructura funcional de la Subdirección de fiscalización

**Cueva y Vivar (2015)** *“Análisis del código orgánico de la producción comercio e inversiones y sus impacto sobre los delitos aduaneros por el puerto de Guayaquil periodo 2010 – 2014”*; tesis para la obtención del título de ingeniero en comercio exterior; Universidad de Guayaquil tuvo como objetivo: Analizar la incidencia del código orgánico de la producción comercio e inversiones en los delitos aduaneros arribo a las siguientes conclusiones: Los delitos aduaneros como el contrabando que se da en las fronteras de nuestro país, se dan al momento de ingresar y a la salida de mercancías → Si analizamos la receptación aduanera esta es considerada un delito aduanero con pena privativa, sin embargo esto estimula a que se cometa delito → debido a la aplicación de salvaguardias y cupos se ha aumentado los controles aduaneros.

**Ojeda (2008)** *“El Proceso Penal para la sanción del delito tributario aduanero”* Maestría en Derecho mención en Derecho Tributario Universidad Andina Simón Bolívar-Ecuador; Lo que se pretende con este trabajo de tesis, es analizar los cambios que se han dado en torno al procedimiento para el juzgamiento de los delitos tributarios y en especial el Aduanero, justamente a consecuencia de la reforma legal referida a los procesos penales tributarios; tubo como conclusiones: 1.- Con la expedición del Código Tributario en el Suplemento del registro Oficial N° 958 del 23 de diciembre de 1975, se unificó, aclaró y sistematizó el régimen de lo penal tributario, puesto que el IV Libro de este Código está dirigido a él. El sistema que se implementó es al que los tratadistas lo conocen como la Teoría Económica, es decir que se consideró a las infracciones tributarias en forma totalmente distinta a aquellas normas que

regulan las infracciones dentro del Derecho Penal Común. 2.- Con la expedición de las reformas al Código Tributario con la Ley N° 99-24 del 30 de abril de 1999 se reformó el Código tributario y de alguna manera se adoptó un sistema mixto, es decir que la parte sustantiva penal se mantenía la teoría economista, mientras que en el aspecto procesal se remitió al Código de Procedimiento Penal, utilizando la implantación del sistema oral recogido por el nuevo ordenamiento jurídico. 3.- Con la expedición de la Ley de Equidad Tributaria publicada el 29 de diciembre del 2007 en el Registro Oficial N° 424, pretende más bien ir hacia la Teoría Jurista, esto es considerar a la infracción tributaria como cualquier otro delito común, y prueba de ello es que el recurso de casación y de revisión se tramita ante la Sala de lo Penal de la Corte Suprema de Justicia y no ante la Sala de lo Fiscal y Tributario como procedería en caso de aplicarse el otro sistema. 4.- Esta última Ley ha endurecido las penas a los infractores tributarios, estableciendo en los casos más graves reclusión menor ordinaria de tres a seis años, lo cual a mi modo de ver no es del todo aplicable, puesto que no se trata de llenar las cárceles con los infractores tributarios, sino 67 que el Estado recupere lo que le corresponde en concepto de impuestos, tasas y contribuciones especiales. 5.- En el régimen penal tributario ecuatoriano, la parte sustantiva se regirá expresamente por lo señalado en el CT. Y solio supletoriamente las demás leyes tributarias y penales comunes, en cambio en el Procedimiento Penal, pese a que se señala que solo supletoriamente se aplica las competencias que el C:P:P: señala para el juez fiscal y Tribunales Distritales.

**Nina (2014)** *“Análisis de la influencia del control aduanero fronterizo en el tránsito aduanero internacional caso: frontera Tambo Quemado – Chungará”*; Universidad Mayor de San Andrés, La Paz Bolivia, tuvo como objetivo: Analizar la influencia del control aduanero fronterizo

en el Tránsito Aduanero Internacional en Frontera Tambo Quemado - Chungará en los periodos 2007 - 2013., arribo a las siguientes conclusiones: La frontera de Tambo Quemado - Chungará por ser una frontera tan concurrida se convirtió en una zona de desarrollo fronterizo en la que muchos programas se aplicaron para un debido control, y de acuerdo a los resultados obtenidos en la presente investigación concluimos que: Se estudió el Tratado de Paz y Amistad de 20 de octubre de 1904 firmado por representantes de la República de Bolivia y la República de Chile luego del estallido de la Guerra del Pacífico en 1879, en la cual el artículo 6° establece que Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y el acceso a los puertos en el Pacífico, lo cual queda demostrado que en los últimos meses Chile no respeta este tratado, provocando malestar en los usuarios del comercio exterior, ocasionando pérdidas millonarias en la economía boliviana. Se evidencio que la coordinación aduanera boliviano - chilena es fundamental para obtener un buen rendimiento del control aduanero en ambos lados de la frontera ya que al organizar ambas aduanas el control aduanero puede reducir el tiempo del mismo, los administradores de ambas aduanas se reúnen una vez por mes analizando las falencias que existen poniendo soluciones a las mismas. Se analizó el control integrado de doble cabecera que es el un tipo de control fronterizo que se implementó en el año 2010, mostrando un buen funcionamiento en esta frontera, los pasos realizados redujeron los tiempos en el control, mostrando un incremento en el rendimiento del mismo. La escasa tecnología que existe en la frontera es notable ya que no cuentan con escáner tanto para camiones como para equipajes de turistas, lo que genera una 132 revisión manual, ocasionando retraso en el proceso de los respectivos trámites, además de contar con un sistema antiguo que demora la elaboración de los trámites de comercio exterior.

Sumándose a esta la escases de personal ocasiona demoras en la realización de los trámites, como se mencionó anteriormente al no contar con tecnología el personal debe realizar el aforo tanto físico como documental para la elaboración del trámite, lo cual se requiere más tiempo. En esta frontera en el año 2013 contaban con 28 funcionarios aduaneros, con los distintos cargos como ser: Un administrador, 18 Técnicos Aduanero 1, 7 Técnicos Aduaneros 2, 1 Técnico Archivista, 1 Técnico de Sistemas, todos los funcionarios aduaneros trabajan 20 días por mes, por lo tanto, tienen descansos de 10 días, en esta administración los funcionarios trabajan en parejas y al inicio de cada mes presentan un cronograma de salidas, en la cual sus salidas no deben coincidir, por tal motivo la fluctuación de estancia de personal en frontera siempre varia, y existe momentos en la cual existe mayor fluidez vehicular y menor personal para el control.

**Quimba (2015)** *“La valoración aduanera y su incidencia en los sistemas de control de los derechos de licencia o cánones en las importaciones a consumo en el distrito Guayaquil – marítimo, como parte del valor en aduana durante el período 2009 – 2013”*; Universidad de Guayaquil, Ecuador; tuvo como objetivo: Determinar de qué manera y en qué grado el Control Aduanero coadyuva al incremento de la Recaudación Aduanera, en el escenario definido de la correcta declaración del valor en aduana por pago de licencias de importaciones o cánones no declaradas.; arribo a las siguientes conclusiones: Se debe aplicar sistemas de control en los distritos aduaneros del país, relacionados con las importaciones de mercancías del régimen a consumo con la finalidad de prevenir la evasión de pagos de tributos y demás impuestos. La valoración aduanera en su análisis y aplicación permite ejercer el control del valor en aduana en cada una de las importaciones a consumo que

no declarasen cánones o licencias de importación, al ser nacionalizada las mercancías. La normativa nacional y supranacional es un aporte de carácter legal para la valoración de mercancías importadas, dictaminadas por organismos oficiales que rigen el comercio internacional hacia sus países miembros, en búsqueda de un comercio leal y justo. La investigación científica realizada durante este trabajo tiene como objetivo principal incrementar la aplicación de los sistemas de control específicamente en las mercancías importadas que graben cánones en el distrito Guayaquil- marítimo bajo el régimen a consumo. La bibliografía, métodos y procedimientos aplicados en esta investigación científica son actualizada en cuanto a su tecnología y normativa, como lo es los sistemas SICE y ECUAPASS, de acuerdo al periodo de investigación 2009 -2013. 79 Fue evidente que la investigación ejecutada da respuesta a la problemática existente en el sistema aduanero del país y Particularmente en el distrito Guayaquil – marítimo en su régimen a consumo. En la aplicación de la investigación se evidencio la aceptación de su aplicación del control aduanero a través del sistema de valoración de mercancías importadas aplicando sus métodos adecuados y establecidos en la normativa ,lo que permite una declaración justa y de beneficio para la SENAE y sus OCE'S. Es importante el valor en aduana real declarado en las importaciones por los OCE'S al momento de nacionalizar sus mercancías ya que el proceso a cumplir será ágil y viable lo conlleva a maximizar tiempo y costos de importación, así como fortalece las recaudaciones fiscales, y desarrollar una nueva cultura de tributación aduanera como fomento al buen vivir. El análisis exhaustivo de declaración de mercancías y su clasificación en el arancel nacional de importaciones vigente y relacionado con su estructura de secciones y sub-partidas de clasificación arancelaria,

permitió obtener los resultados veraces y confiables para el éxito de la investigación.

### **2.1.2 Antecedentes nacionales**

**Corzo (2005)** elaboró la tesis "*Mejora de procesos de liquidación aduanera*", en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, teniendo como objetivos: Reducir el tiempo del proceso de liquidación de Charff Agentes Afianzados de Aduanas; y, elevar el nivel de seguridad documentaria (física o electrónica) del proceso de liquidaciones según los estándares requeridos por organismos internacionales. En el presente trabajo se desarrolla la mejora del proceso de liquidación aduanera de una Agencia de Aduanas, para el cual se ha elaborado el diagrama actual de su proceso; con el propósito de evaluar su mejora haciendo uso de la simulación y de estándares de organismos internacionales que luchan contra el narcotráfico (BASC). Previamente se hace una presentación sucinta y didáctica de los conceptos fundamentales de la mejora de procesos, simulación; así como también de las principales características del entorno del PROMODEL herramienta informática utilizada para efectuar la simulación del proceso. Entre las conclusiones relevantes para nuestra investigación se consideran: Se comprobó que los procesos constituyen para una organización la base de su gestión estratégica. Esto se debe por la flexibilidad que ofrece este tipo de gestión para adaptarse a los frecuentes cambios de entorno y de mercado. La simulación de procesos es aplicable a toda Agencia de aduanas, que desee evaluar mejoras en su proceso de servicio. La lucha contra el contrabando implica participación y colaboración de todos los recursos de la empresa. El uso de políticas Anti-Contrabando proveen a la empresa y el personal de medidas de seguridad en contra del tráfico de drogas.

**Churata (2014)** *“Estrategias técnico administrativas para la disminución del delito aduanero: Intendencia de Aduana Ilo, periodo 2010”* para optar el Título Profesional de: Licenciado en Administración; Universidad Nacional del Altiplano; tuvo como objetivo: Analizar las estrategias técnico-administrativos que se aplican para el control del delito aduanero en la Intendencia de Aduana – Ilo, año 2010; arribo a las siguientes conclusiones: 1. Los procedimientos técnico – administrativos que se aplicaron para la fiscalización de entrada y salida de mercancías no tuvieron efecto positivo en el control de transporte terrestre con la revisión de documentos e inspección física de vehículos y mercancías en el control aduanero – Peaje Montalvo en la Panamericana vía a Moquegua. El cuadro 2. Indica que el número de acciones operativas disminuyeron en 3,5% para el año 2010 y el Cuadro 3, indica que de las mercancías incautadas en la intendencia de Aduana Ilo siendo ropa usada la que tiene el mayor índice de incautaciones en el año 2010 es decir el 56% del total. 2. En lo que respecta a las fallas técnicas-administrativas que no permite detectar el contrabando de mercancías en la Intendencia de Aduana - Ilo, considerando el Flujograma 3, se ha detectado que en las acciones: procedencia de vehículos, selección aleatoria, revisión de mercancía e incautación de la mercancía de los vehículos por procedencia en el transporte de pasajeros y/o carga por la patrulla volante Montalvo, son los oficiales de aduanas así como el personal de apoyo los que están expuestos a contingencias en pista (atropello, agresiones físicas, etc.) que pueden afectar su integridad física, así como la custodia de la mercancía y bienes públicos al no contarse con las condiciones físicas y de infraestructura.

3. Los lineamientos propuesto son de manera general, resultado de la investigación y de la experiencia laboral realizada en esta actividad aduanera y que son: - Reducir los márgenes de beneficio



de los contrabandistas, reduciendo las tasas tributarias del comercio internacional mediante tratados comerciales y al mismo tiempo se deben fortalecer y modernizar las aduanas y fronteras nacionales, haciendo que la supervisión del transporte de bienes este controlada monitoreada por GPS y supervisando la paradas de los vehículos. - Evaluaciones a las acciones realizadas o intervenciones a fin de realizar un mejoramiento continuo. - El nivel técnico (valoración de mercancías) de los oficiales tiene que ser alto a fin de poder proceder con eficacia y rapidez a las diferentes operaciones de desaduanamiento. - La Seguridad (personal) en el ejercicio de los controles. - La Comunicación, que comprende dos aspectos: comunicación interna y externa.

**Pérez y Arce (2012)** *"El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la aduana marítima del Callao"* Tesis para optar el Grado de Maestro en Ciencias con mención en Comercio Exterior; Universidad Nacional de Ingeniería; tuvo como objetivo: Establecer de qué manera y en qué medida la utilización de los Procesos de Gestión de Riesgo incidió en la eficacia del Control Aduanero en la Aduana Marítima del Callao, y en la facilitación del comercio exterior en el periodo 2002 al 2009; arribo a las siguientes conclusiones: La teoría económica nos dice que existen dos razones por las que puede surgir el comercio entre países: la primera razón es que los países comercian porque son diferentes entre sí (en tecnología, dotaciones o preferencias) y pueden beneficiarse de ese comercio si cada uno produce y vende lo que sabe hacer relativamente mejor; la segunda razón se fundamenta en que existen fallas de mercado que hacen que existan Empresas Monopólicas y Oligopólicas que produzcan en economías de escala, aprovechen economías externas, produzcan barreras tecnológicas, logrando mínimos costos de

producción así como también existen organizaciones industriales que producen y comercializan a nivel interindustrial, cuyo comercio se da entre países desarrollados, logrando ganancias por este comercio y hacen que ante tales situaciones tengan que intervenir el estado con políticas comerciales ya sea en contra de empresas transnacionales o a favor de políticas estratégicas que promuevan un determinado sector.

Según el Director General de la OMC, Pascal Lamí, la relación entre el comercio internacional y el valor del PIB mundial ha aumentado del 5,5 por ciento en 1950 a más del 20 por ciento en la actualidad, es así que El incremento del volumen, velocidad y complejidad del comercio internacional, estimulado por los avances tecnológicos que han revolucionado las prácticas globales del comercio, ha afectado significativamente la manera en que las autoridades aduaneras cumplen sus funciones, buscando lograr un balance apropiado entre facilitación y control regulatorio. La aplicación de los principios y procesos de gestión de riesgos proporciona los medios para lograr ese balance.

Para lograr la simplificación y la armonización de los regímenes aduaneros, la OMA ha elaborado una serie de instrumentos, como el Convenio de Kyoto modificado (Convenio internacional sobre la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros), que ofrecen soluciones prácticas para lograr los objetivos fijados en lo que respecta a la recaudación fiscal y el control fronterizo y, al mismo tiempo, proporcionan beneficios concretos en lo que concierne a la facilitación del comercio. El Convenio de Kyoto modificado establece un paradigma racional para la elaboración de los regímenes aduaneros modernos y no sólo es totalmente compatible con los acuerdos de la OMC, sino que les sirve de complemento.

Las Aduanas constituyen un eslabón fundamental de la cadena logística internacional, por lo que deberán de tener una mayor

articulación con las 244 aduanas de otros países a fin de lograr mejores resultados en el Control y facilitación del comercio.

Las Administraciones Aduaneras consideran que la inversión en el desarrollo y la modernización de las Aduanas ofrece ventajas considerables a los Gobiernos, ya que sienta las bases de una economía eficiente, de una protección adecuada de la sociedad y de unas infraestructuras sólidas. Así pues, el desempeño de las Aduanas a escala nacional resulta fundamental para el cumplimiento de los objetivos del programa político de los Gobiernos.

Una administración aduanera eficaz constituye un elemento crucial para la facilitación del comercio y, por consiguiente, para los objetivos y estrategias nacionales de desarrollo económico. Las Administraciones de Aduanas sin embargo, están incorporando diversos mecanismos de control a fin de hacerlo más eficiente y efectivo, que no entrampe el normal flujo de comercio internacional. En la Decisión 574 de la Comunidad Andina de Naciones –CAN se define la expresión “control aduanero” como “el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas”. Es importante anotar que la OMA y CAN no sólo hacen referencia al control de las obligaciones emitidas por la administración aduanera, sino de cualquiera que sea responsabilidad de aduanas, tales como disposiciones de mercancías prohibidas o sanitarias que son emitidas por otras autoridades, pero cuyo control es competencia de las aduanas.

La tecnología sirve como un soporte a la gestión de riesgos, así como a cualquier otra área aduanera que utilice tecnologías para mejorar sus procesos, sin embargo son las personas quienes desarrollan y evalúan los perfiles y deciden su implementación, por

tanto es indispensable que se encuentren debidamente capacitadas, para hacer frente a nuevos retos.

La Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao, a través principalmente del GOAI, ha venido ejecutando desde el año 2002 intervenciones, superando la meta propuesta en cuanto a acciones de control, Los montos intervenidos por estas acciones experimentaron una tasa de crecimiento de 41%, lo que permite exponer que las acciones de prevención y represión a partir de perfiles de riesgo, contribuyó a este resultado. Dichas acciones se realizaron principalmente en DUAs de importación con canal naranja y verde.

El monto total intervenido por la Oficina de Oficiales de la Aduana Marítima del Callao, se encuentra muy estrechamente relacionada con los resultados de las acciones que previamente contaron con perfil de riesgo, es así que para el año 2008 y 2009, éstos representaron el 83% y 72% respectivamente, del total del monto intervenido para esos años.

En relación a la lucha contra los ilícitos aduaneros, los cuales están orientados a medir el esfuerzo desplegado en realizar el mayor número de intervenciones, determinar la efectividad de los mismos reduciendo los niveles de devolución de las mercancías incautadas y mejorar la capacidad de detectar contrabando de mayor magnitud, se han logrado superar la metas establecidas para el periodo 2002-2009. Ello se ha traducido en un incremento del monto intervenido en la Aduana Marítima por acciones de prevención y represión de los ilícitos aduaneros, puesto que representó el 15.68% y 10.38% respectivamente, del total de intervenciones que realizaron las 20 aduanas operativas a nivel nacional.

En la Aduana Marítima que concentran cerca del 80% de volumen de transacciones, el porcentaje de Declaraciones asignadas a canales naranja y rojo disminuyó de 27.7% a 17.3% y de 15.9% a

9.8% respectivamente, entre los años 2002 y 2009 a pesar que la cantidad de declaraciones revisadas se incrementó en 41.245 respecto al 2002, incrementándose el canal verde de 56.3% a 72.9%, canal que permite la libre disposición de la mercancía una vez cancelada la deuda tributaria aduanera. Estos últimos indicadores son señal del avance en la labor de la facilitación del comercio exterior. El porcentaje de incidencia detectado en las declaraciones de mayor riesgo seleccionadas a reconocimiento físico y revisión documentaria continúa incrementándose desde el 2002, es así que en el canal rojo se registró un porcentaje de 42.2% en el 2009, superior al 19.4% del 2002.

El tiempo de despacho en nuestro país, desde la llegada de la carga hasta la autorización del levante es de 7 días aproximadamente, tiempo que se encuentra muy por encima si lo comparamos con otros países de la región, como es el caso de Chile (3 días) o México (4 días). Dicho tiempo comprende actividades que no se encuentran directamente bajo control de SUNAT, pero sí de manera indirecta, puesto que se trata de actividades que en la mayoría de los casos las desarrolla un operador de comercio exterior que desempeña su labor sujeta a los procedimientos establecidos por SUNAT.

Cabe indicar que el compromiso adquirido por el Perú en el marco del TLC con los Estados Unidos y otros países, en relación a que el tiempo de demora de un despacho no sea mayor a 48 horas desde el arribo de las mercancías se está cumpliendo en un 45%, el tiempo menor o igual a 48 horas pero sólo para DUAs sin incidencia.

Los resultados econométricos de los modelos planteados nos señalan que existe una alta bondad de ajuste entre la variable dependiente de efectividad de los montos recaudados y las acciones operativas realizadas por los Oficiales considerando técnicas de Gestión de riesgo, asimismo se puede observar que existe una alta bondad de ajuste en la interpretación de modelos que evalúan la

disminución de las DUAS del canal rojo (uso de técnicas de gestión de riesgo )cuyos montos recaudados explican el incremento de la variable eficacia de los rendimientos económicos obtenidos, lo que significa que las acciones de gestión de riesgo realizadas tanto por los Oficiales como en despacho vienen siendo complementarios y efectivos económicamente a pesar de las disminuciones en las tasas arancelarias.

La aplicación de los modelos probabilístico en un inicio y luego la aplicación de las (Redes Neuronales, Sistema Informático Inteligente), en la Aduana, han permitido incrementar el porcentaje de hallazgos en el reconocimiento físico de las mercancías. La mayor eficiencia alcanzada en los despachos aduaneros con la aplicación del modelo último y la utilización de perfiles de riesgo de parte de los Oficiales Aduaneros, están posibilitando a la administración reducir el porcentaje de declaraciones sujetas a revisión física (canal rojo) así como también disminuir las declaraciones sujetas a revisión documentaria (canal naranja) y lograr incrementos considerables en el canal verde. Todo ello permitirá contribuir a una mayor facilitación del comercio Exterior, y por ende, a la reducción de costos de almacenaje, del ciclo de reposición de inventarios en la industria y el comercio.

**Quispe (2017)** "*La Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Puerto del Callao 2017*", Universidad Cesar Vallejo; Lima-Perú, tuvo como objetivo: Identificar el desarrollo de la actual Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Puerto del Callao año 2017. Metodología: La investigación es de diseño no experimental de tipo transversal. Porque no hay manipulación de la variable; arribo a las siguientes conclusiones: En función de los objetivos propuestos de la investigación, se analizaron las dimensiones del presente estudio enmarcadas en el ámbito de facilitación del comercio, control de

tráfico de mercadería, gestión de calidad, recaudación fiscal y sistema de la información de la actual gestión fiscalizadora aduanera en el puerto del Callao, donde se concluye lo siguiente: Respecto a la "Gestión fiscalizadora aduanera " se logró identificar la opinión que tienen con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultado que se da a un nivel de regular (71,59%) y bueno a (15,91%) como se evidencia en la Tabla 1. En relación a la facilitación del comercio se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (65.91%) y bueno a (34,09 %) como se evidencia en la Tabla 2. En relación al control de tráfico de mercadería se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (51,14%) y bueno a (11,36%) como se evidencia en la Tabla 3. En relación a la gestión de calidad se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel malo (52,27%) y bueno a (11,36 %) como se evidencia en la Tabla 4. En relación a la recaudación fiscal se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (63,64%) y bueno a (14,77 %) como se evidencia en la Tabla 5. En relación al sistema de información se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (63,64%) y bueno a (22,73%). En función de los objetivos propuestos de la investigación, se analizaron las dimensiones del presente estudio enmarcadas en el ámbito de

facilitación del comercio, control de tráfico de mercadería, gestión de calidad, recaudación fiscal y sistema de la información de la actual gestión fiscalizadora aduanera en el puerto del Callao, donde se concluye lo siguiente: Respecto a la "Gestión fiscalizadora aduanera" se logró identificar la opinión que tienen con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultado que se da a un nivel de regular (71,59%) y bueno a (15,91%) como se evidencia en la Tabla 1. En relación a la facilitación del comercio se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (65.91%) y bueno a (34,09 %) como se evidencia en la Tabla 2. En relación al control de tráfico de mercadería se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (51,14%) y bueno a (11,36%) como se evidencia en la Tabla 3. En relación a la gestión de calidad se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel malo (52,27%) y bueno a (11,36 %) como se evidencia en la Tabla 4. En relación a la recaudación fiscal se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (63,64%) y bueno a (14,77 %) como se evidencia en la Tabla 5. En relación al sistema de información se logró identificar la opinión que tienen los trabajadores de las agencias de aduana con respecto al desarrollo actual en el puerto del Callao, indicando como resultados que se da a un nivel de regular (63,64%) y bueno a (22,73%).



**Arecochea y Fernández, (2015)** en la investigación *“Nivel de eficacia en el control aduanero y su relación con la detección de mercancías de contrabando en la aduana marítima por el grupo operativo aduanero de intervenciones rápidas, durante el periodo 2013”*. Universidad Norvert Wiener Lima Perú. Tuvo como objetivo: Determinar la relación entre el nivel de eficacia del control aduanero y la detección de mercancías de contrabando en la aduana marítima por el Grupo Operativo Aduanero de Intervenciones Rápidas (GOAIR) en el periodo 2013; Tipo de Investigación Básica: porque se basa en informaciones obtenidas directamente de la realidad, tiene como finalidad la obtención y recopilación de información para ir construyendo una base de conocimiento que se va agregando a la información previa existente. arribo a las siguientes conclusiones: Primera: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero en el control previo y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 12.745); lo que nos indica que se requiere optimizar los perfiles de riesgo, utilizando herramientas informáticas que permitan procesar mejor la información brindada por los operadores de comercio exterior, antes que la mercancía sea sometida a algún régimen aduanero, permitiendo un control eficiente. Segunda: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero en el control concurrente y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 25.333), ello supone orientar su control en principio a la detección del fraude aduanero, el control concurrente tiene un carácter disuasivo orientado a verificar de manera aleatoria a través del reconocimiento físico la correcta declaración de las mercancías. Tercera: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero

en el control posterior y la detección de 112 mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 14.769), lo que es necesario que el grupo operativo establezca los principales lineamientos en la selección de empresas a ser sujetas a fiscalizaciones posteriores, conforme lo señala Garrido (2009), en su trabajo de investigación "Mecanismos de Control Fiscal Aplicados por la Aduana Centro occidental para detectar Ilícitos Tributarios". Cuarta: Se determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero en el análisis de riesgo y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 12.795), es muy importante considerar el análisis de riesgo como metodología clave para identificar, evaluar, priorizar y tratar los diversos riesgos asociados al tráfico ilícito de mercancías, al incumplimiento tributario u otros de competencia aduanera, de tal forma que aseguren la calidad y oportunidad de los resultados así como el uso eficiente de los recursos. La Norma 6.3 del Convenio de Kyoto Revisado, nos precisa referente a que el análisis de riesgo es uno de los principios fundamentales para la facilitación del comercio internacional. Quinta: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero en el bloqueo de cargas de riesgos y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 7.391), que nos indica la importancia de realizar el bloqueo de carga de manera oportuna para la 113 implementación de la Acciones de control extraordinarios correspondientes, que permita realizar controles adecuados. Sexta: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero en la inspección con actuación y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos

obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 17.683), donde los resultados estadísticos apuntan hacia una mejora en las labores de inspección en base a un correcto estudio de los indicadores de riesgo, pero que esto a veces difiere de nuestra realidad en el trabajo, ya que no se cuenta con los accesos respectivos a las plataformas de información de las diversas instituciones. Séptima: Se Determinó que existe relación significativa entre el nivel de eficacia del control aduanero y la detección de mercancías de contrabando, conforme se demuestra con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado 7.050), mediante nuestra investigación se concluye que es necesario contar con capacitación permanente en materia de fiscalización de aduanera, así como el uso de herramientas informáticas con la finalidad de mejorar el nivel de eficiencia del control aduanero y que redunde en la detección de mercancías de contrabando; en coherencia, con lo expresado en el planteamiento del problema y a la investigación de Rojas Li A. (2010) en su Tesis titulada "Análisis de la Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas de Chile", donde afirma que la función fiscalizadora aduanera es determinante para contrarrestar el fraude aduanero utilizando herramientas de gestión de riesgo y control.

## **2.2 Bases teóricas de la primera variable**

### **2.2.1 Gestión de seguridad aduanera**

#### **2.2.1.1 Aduana**

Son oficinas establecidas por el registro y cobro de los tributos a las importaciones u operaciones, tiene a su cargo la determinación y aplicación del régimen jurídico para el tráfico de mercaderías extranjeras.

Para **Estévez (2001)**:

La Aduana son oficinas públicas creadas para controlar el paso de mercancías nacionales o extranjeras procedentes del exterior, se

trasladan hacia otros territorios aduaneros que circulan entre diversos puntos de un mismo ámbito geográfico, además son encargados de la liquidación de los impuestos establecidos para las importaciones y exportaciones de mercancías. (p. 39)

**Estévez (2001)** señala que:

- a) La vigilancia y control de la entrada y salida de mercancías y medios de transportes por las fronteras, aguas territoriales o espacio aéreo.
- b) Determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por el into mencionado anteriormente.
- c) La resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los importadores y exportadores.
- d) Impedir las importaciones y exportaciones ilícitas. La prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras. (p. 32)

### **2.2.1.2 Funciones de la Aduana**

Para **Rivas (2002)** las Aduanas “ejercen funciones básicamente operativas, que ejecutan en la jurisdicción que les corresponda, mediante la aplicación de normas, políticas emanadas de la Administración Pública” (p. 67).

### **2.2.1.3 Clasificación de las Aduanas**

Para el Servicio de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT) (1999) del país vecino de Venezuela estas oficinas públicas se categorizan en:

#### **a) Por su jerarquía**

- **Aduana principal**

La que tiene jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de las Aduanas subalternas adscritas a ella. (Art. 1° del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas (RLOA de Venezuela).

- **Aduana subalterna**

La adscrita a una Aduana principal habilitada para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción ((Art. 1° del RLOA-Venezuela).

- **Aduana habilitada**

La autorizada por el Ministerio de Economía y Finanzas para para realizar total o parcialmente las diferentes operaciones y servicios aduaneros.

**b) Por su tráfico**

- **Aduana de entrada**

La oficina aduanera por donde entran al territorio aduanero mercaderías en tránsito aduanero y en la cual son declaradas las mercancías para su nacionalización.

- **Aduana de destino**

La oficina aduanera donde termina la operación de tránsito aduanero.

- **Aduana de paso**

Toda oficina aduanera a graves de la que transitan las mercaderías en el curso de la operación de tránsito aduanero.

- **Aduana de paso de frontera**

Oficina aduanera que no siendo ni de partida, ni la de destino interviene en el control de una operación de transito aduanero internacional.

#### **2.2.1.4 Control aduanero**

La expresión "control aduanero" ha sido definida en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA, citado por **Cóndor (2015)** como "medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana" (p. 22). En Decisión 574 de

Comunidad Andina de Naciones –CAN se define la expresión “control aduanero” como "el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas".

Bajo el marco de la Organización Mundial de Aduanas, se considera al despacho aduanero (customs clearance), al conjunto de actividades que se deben realizar para internar o extraer mercancías a los países. En México, y de conformidad con el artículo 35 de la Ley Aduanera publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 15 de diciembre de 1995, se entenderá por Despacho Aduanero a "El conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales".

La Ley General de Aduanas de Perú instaurada mediante decreto legislativo N° 1053 del 28 de junio del 2008, en el artículo 2° señala que despacho aduanero constituye el “cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero”.

Por actos se entiende a la internación de las mercancías a los patios de la Aduana (Recinto Fiscal) y presentación de mercancías con el pedimento correspondiente (habiendo el hecho el pago previo de las contribuciones y cuotas compensatorias) en el Módulo de Selección Automatizada; el cual determinará o desaduanamiento libre (verde) o reconocimiento aduanero (rojo). De conformidad con lo dispuesto

en el Manual de Operación Aduanera, el llamado "Desaduanamiento libre" indicara que la mercancía no se someterá al reconocimiento, por lo que se permitirá su paso para que se dirija al "segundo sistema de selección automatizado" para verificar dicho resultado, después de lo cual sin más trámites se permitirá la salida hacia su destino.

## **Acciones de control aduanero**

### **Procedimiento General INPCFA.PG.01**

Este procedimiento tiene como objetivo establecer las pautas a seguir para realizar la programación y ejecución de las acciones de control, empleando principalmente técnicas de gestión de riesgos. Estas acciones están vinculadas al despacho aduanero y comprenden: las acciones de control ordinario y extraordinario.

Las acciones de control aduanero que realiza la administración aduanera para verificar el cumplimiento de la legislación aduanera o de otras disposiciones cuya aplicación es de su competencia y para evitar el fraude aduanero, pueden ser, entre otras:

**a)Acción inductiva.-** Consiste en solicitar al contribuyente que revise la obligación tributario-aduanera correspondiente a una o más declaraciones aduaneras y que comunique posibles inconsistencias en la información consignada.

**b)Auditoría.-** Consiste en la verificación del cumplimiento de las obligaciones tributario- aduaneras de los contribuyentes y operadores de comercio exterior. La auditoría según sus características se clasifica en:

**Especializada.-** Examen de verificación complejo que involucra procedimientos de auditoría de gabinete y trabajo de campo, con un monto mínimo de tributos y/o sanciones, estimado en acotar. El intendente establece mediante memorándum un monto mínimo referencial para ser clasificada como especializada.

**Específica.-** Aquella que no califica como especializada.

**c)Inspección.-** Consiste en la verificación de las mercancías o locales para constatar aspectos específicos o puntuales.

**d)Inspección no intrusiva.-** Se realiza mediante la utilización de sistemas tecnológicos que permitan visualizar y analizar a través de imágenes las mercancías.

**e)Operativos.-** Conjunto de acciones planificadas, organizadas, coordinadas, reservadas y seguras que se concretan en la realización de una intervención en lugar y tiempo determinado, con la finalidad de prevenir y reprimir los delitos e infracciones aduaneras.

### **La Red de Inteligencia Aduanera**

Es una herramienta de intercambio de información entre las unidades que ejecutan labores de inteligencia; esta información, ya transformada mediante el ciclo de inteligencia, es utilizada en la evaluación del riesgo.

Las acciones de control aduanero se realizan empleando principalmente las técnicas de evaluación de riesgo, a fin de controlar el ingreso, permanencia, traslado, y salida de personas, mercancías y medios de transporte, hacia o desde territorio aduanero, que representen un riesgo de comisión de fraude, para prevenirlo, reducirlo, combatirlo o eliminarlo con los recursos disponibles y de acuerdo a la normatividad vigente.

Asimismo, las acciones de control se ejecutan producto de la búsqueda e individualización de potenciales infractores dentro del territorio aduanero, las cuales responden a planes operativos y estrategias aplicadas en la lucha contra las infracciones y delitos aduaneros.

### **2.2.1.5 Regímenes aduaneros**

Según **Rosas (2011)**: El régimen aduanero es el conjunto de operaciones que están relacionadas con un destino aduanero



específico de una mercancía de acuerdo con la declaración presentada por el interesado en la aduana.

Todas las mercancías que entran o salen del país necesitan destinarse a un régimen aduanero, a través de un documento oficial en el que se especifica el destino que se pretende dar a dicha mercancía.

Son seis regímenes con sus variantes:

- Definitivos
- Temporales
- Depósito Fiscal
- Tránsito de mercancías
- Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado
- Recinto fiscalizado estratégico

**Sánchez (2016)** asevera que de los regímenes aduaneros y declaración aduanera Toda mercancía destinada a ser incluida en un régimen aduanero deberá ser objeto de una declaración aduanera para dicho régimen, con el cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos para cada uno de ellos en el Decreto 390.

El régimen aduanero es el tratamiento regido por la legislación aduanera, que aplica el declarante a la mercancía que se encuentra bajo potestad aduanera; para cuyos efectos presenta un formulario de declaración ante la aduana o un formato que hace las veces de declaración aduanera, por sí mismo o través de una agencia de aduanas.

Una vez cumplidas todas las formalidades aduaneras inherentes al proceso de desaduanamiento, dicha mercancía queda o no, en libre circulación, según el régimen aduanero al que se haya sometido la misma. En todo caso, el estado de libre circulación de las mercancías solo lo da aquel régimen aduanero de importación

Los regímenes aduaneros se encuentran contemplados a partir del artículo 47° de la ley General de Aduanas.

#### **Artículo 47°.- Tratamiento aduanero**

Las mercancías que ingresan o salen del territorio aduanero por las aduanas de la República deben ser sometidas a los regímenes aduaneros señalados en esta sección. Las mercancías sujetas a tratados o convenios suscritos por el Perú se rigen por lo dispuesto en ellos.

#### **Artículo 48°.- Responsabilidad**

La responsabilidad por el incumplimiento de las obligaciones derivadas de la aplicación de los regímenes de admisión temporal para reexportación en el mismo estado, exportación temporal para reimportación en el mismo estado, exportación temporal para perfeccionamiento pasivo y admisión temporal para perfeccionamiento activo, recae exclusivamente en los beneficiarios de dichos regímenes.

### **TÍTULO II - REGÍMENES DE IMPORTACIÓN - CAPÍTULO I - De la importación para el consumo**

#### **Artículo 49°.- Importación para el consumo**

Régimen aduanero que permite el ingreso de mercancías al territorio aduanero para su consumo, luego del pago o garantía según corresponda, de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubieren, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras.

Las mercancías extranjeras se considerarán nacionalizadas cuando haya sido concedido el levante.

**Artículo 50°.- Importación a zonas de tratamiento aduanero especial**

Las mercancías extranjeras importadas para el consumo en zonas de tratamiento aduanero especial se considerarán nacionalizadas sólo respecto a dichos territorios.

Para que dichas mercancías se consideren nacionalizadas en el territorio aduanero deberán someterse a la legislación vigente en el país, sirviéndoles como pago a cuenta los tributos que hayan gravado su importación para el consumo.

**CAPÍTULO II - De la reimportación en el mismo estado**

**Artículo 51°.- Reimportación en el mismo estado**

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de mercancías exportadas con carácter definitivo sin el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, con la condición de que no hayan sido sometidas a ninguna transformación, elaboración o reparación en el extranjero, perdiéndose los beneficios que se hubieren otorgado a la exportación.

**Artículo 52°.- Plazo**

El plazo máximo para acogerse a lo dispuesto en el artículo anterior será de doce (12) meses contado a partir de la fecha del término del embarque de la mercancía exportada.

**CAPÍTULO III - De la admisión temporal para reexportación en el mismo estado**

**Artículo 53°.- Admisión temporal para reexportación en el mismo estado**

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, siempre que sean

identificables y estén destinadas a cumplir un fin determinado en un lugar específico para ser reexportadas en un plazo determinado sin experimentar modificación alguna, con excepción de la depreciación normal originada por el uso que se haya hecho de las mismas.

Las mercancías que podrán acogerse al presente régimen serán determinadas de acuerdo al listado aprobado por Resolución Ministerial de Economía y Finanzas.

#### **Artículo 54°.- Contratos o convenios con el Estado**

La admisión temporal para reexportación en el mismo estado, realizada al amparo de contratos con el Estado o normas especiales, así como convenios suscritos con el Estado sobre el ingreso de mercancías para investigación científica destinadas a entidades del Estado, universidades e instituciones de educación superior, debidamente reconocidas por la autoridad competente, se regulará por dichos contratos o convenios y en lo que no se oponga a ellos, por lo dispuesto en el presente Decreto Legislativo y su Reglamento.

#### **Artículo 55°.- Accesorios, partes y repuestos**

Los accesorios, partes y repuestos que no se importen conjuntamente con los bienes de capital admitidos temporalmente podrán ser sometidos al presente régimen, siempre y cuando se importen dentro del plazo autorizado.

#### **Artículo 56°.- Plazo**

La admisión temporal para reexportación en el mismo estado es automáticamente autorizada con la presentación de la declaración y de la garantía a satisfacción de la SUNAT con una vigencia igual al plazo solicitado y por un plazo máximo de dieciocho (18) meses computado a partir de la fecha del levante. Si el plazo fuese menor, las prórrogas serán aprobadas automáticamente con la sola renovación de la garantía antes del vencimiento del plazo otorgado y sin exceder el plazo máximo.

Para el material de embalaje de productos de exportación, se podrá solicitar un plazo adicional de hasta seis (6) meses.

En los casos establecidos en el Artículo 54° el plazo del régimen se sujetará a lo establecido en los contratos, normas especiales o convenios suscritos con el Estado a que se refieren dicho artículo.

#### **Artículo 57°.- Garantía**

Para autorizar el presente régimen se deberá constituir garantía a satisfacción de la SUNAT por una suma equivalente a los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, más un interés compensatorio sobre dicha suma, igual al promedio diario de la TAMEX por día proyectado desde la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha de vencimiento del plazo del régimen, a fin de responder por la deuda existente al momento de la nacionalización.

#### **Artículo 58°.- Buen contribuyente de la admisión temporal para reexportación en el mismo estado**

Las personas naturales o jurídicas que soliciten el presente régimen podrán garantizar sus obligaciones en la forma y modo que se establezca mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas.

#### **Artículo 59°.- Conclusión del régimen**

El presente régimen concluye con:

- a) La reexportación de la mercancía, en uno o varios envíos y dentro del plazo autorizado;
- b) El pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables y recargos de corresponder, más el interés compensatorio igual al promedio diario de la TAMEX por día, computado a partir de la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha de pago, conforme a lo establecido por la Administración Aduanera, en cuyo caso se dará por nacionalizada la mercancía;

- c) La destrucción total o parcial de la mercancía por caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditada, o a solicitud del beneficiario la cual debe ser previamente aceptada por la autoridad aduanera conforme a lo establecido en el Reglamento; Si al vencimiento del plazo autorizado no se hubiera concluido con el régimen de acuerdo a lo señalado en el párrafo precedente, la SUNAT automáticamente dará por nacionalizada la mercancía, por concluido el régimen, y ejecutará la garantía. Tratándose de mercancía restringida que no cuenten con la autorización de ingreso permanente al país, la Administración Aduanera informará al sector competente para que proceda a su comiso de acuerdo a la normatividad respectiva.

### **TÍTULO III - REGÍMENES DE EXPORTACIÓN - CAPÍTULO I - De la exportación definitiva**

#### **Artículo 60°.- Exportación definitiva**

Régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior.

La exportación definitiva no está afecta a ningún tributo.

#### **Artículo 61° - Plazos**

Las mercancías deben ser embarcadas dentro del plazo de treinta (30) días calendario contado a partir del día siguiente de la numeración de la declaración.

La regularización del régimen se realizará dentro del plazo de treinta (30) días calendario contado a partir del día siguiente de la fecha del término del embarque, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

#### **Artículo 62°.- Mercancía prohibida o restringida**

La exportación definitiva no procederá para las mercancías que sean patrimonio cultural y/o histórico de la nación, mercancías de

exportación prohibida y para las mercancías restringidas que no cuenten con la autorización del sector competente a la fecha de su embarque.

**Artículo 63°.- Otras operaciones consideradas como exportación definitiva**

Considérese como exportación definitiva de mercancías a las operaciones a que se refiere los numerales 2 y 5 del artículo 33° del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo aprobado mediante Decreto Supremo N° 055-99-EF, modificado por la Ley N° 27625 y la Ley N° 28462.

**CAPÍTULO II - De la exportación temporal para reimportación en el mismo estado**

**Artículo 64°.- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado**

Régimen aduanero que permite la salida temporal del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas con la finalidad de reimportarlas en un plazo determinado, sin haber experimentado modificación alguna, con excepción del deterioro normal por su uso.

No podrá incluirse en este régimen las mercancías cuya salida del país estuviera restringida o prohibida, salvo que estén destinadas a exposiciones o certámenes de carácter artístico, cultural, deportivo o similar y que cuente con la autorización del sector competente.

**Artículo 65°.-Plazo**

El plazo de la exportación temporal para reimportación en el mismo estado será automáticamente autorizado por doce (12) meses, computado a partir de la fecha del término del embarque de la mercancía, dentro del cual deberá efectuarse la reimportación.

El plazo señalado en el párrafo anterior podrá ser ampliado por la Administración Aduanera, a solicitud del interesado, en casos debidamente justificados.

#### **Artículo 66°.- Mercancías reimportadas**

Las mercancías exportadas bajo este régimen aduanero al ser reimportadas no estarán sujetas al pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder.

#### **Artículo 67°.- Conclusión del régimen**

El presente régimen concluye con:

- a) La reimportación de la mercancía dentro del plazo autorizado;
- b) La exportación definitiva de la mercancía dentro del plazo autorizado, para lo cual se deberá cumplir con las formalidades establecidas en el Reglamento, con lo que se dará por regularizado el régimen.

Si al vencimiento del plazo autorizado o de la prórroga de ser el caso, no se hubiera concluido con el régimen de acuerdo a lo señalado en el párrafo precedente, la autoridad aduanera automáticamente dará por exportada en forma definitiva la mercancía y concluido el régimen.

### **TÍTULO IV - REGÍMENES DE PERFECCIONAMIENTO - CAPÍTULO**

#### **I. De la admisión temporal para perfeccionamiento activo**

#### **Artículo 68°.- Admisión temporal para perfeccionamiento activo.**

Régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de ciertas mercancías extranjeras con la suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, con el fin de ser exportadas dentro de un plazo determinado, luego de haber sido sometidas a una operación de perfeccionamiento, bajo la forma de productos compensadores.



Las operaciones de perfeccionamiento activo son aquellas en las que se produce:

- a) La transformación de las mercancías;
- b) La elaboración de las mercancías, incluidos su montaje, ensamble y adaptación a otras mercancías; y,
- c) La reparación de mercancías, incluidas su restauración o acondicionamiento.
- d) Están comprendidos en este régimen, las empresas productoras de bienes intermedios sometidos a procesos de transformación que abastezcan localmente a empresas exportadoras productoras, así como los procesos de maquila de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

**Artículo 69º.- Mercancías objeto del régimen**

Podrán ser objeto de este régimen las materias primas, insumos, productos intermedios, partes y piezas materialmente incorporados en el producto exportado (compensador), incluyéndose aquellas mercancías que son absorbidas por el producto a exportar en el proceso de producción; así como las mercancías que se someten al proceso de reparación, restauración o acondicionamiento. Asimismo podrán ser objeto de este régimen mercancías tales como catalizadores, aceleradores o ralentizadores que se utilizan en el proceso de producción y que se consumen al ser utilizados para obtener el producto exportado (compensador).

No podrán ser objeto de éste régimen las mercancías que intervengan en el proceso productivo de manera auxiliar, tales como lubricantes, combustibles o cualquier otra fuente energética, cuando su función sea la de generar calor o energía, así como los repuestos y útiles de recambio, cuando no están materialmente incorporados en el producto final y no son utilizados directamente en el producto a exportar; salvo que estas mercancías sean en sí mismas parte principal de un proceso productivo.

#### **Artículo 70°.- Plazo**

La admisión temporal para perfeccionamiento activo es automáticamente autorizada con la presentación de la declaración y de la garantía con una vigencia igual al plazo solicitado y por un plazo máximo de veinticuatro (24) meses computado a partir de la fecha del levante. Si el plazo fuese menor, las prórrogas serán aprobadas automáticamente, con la sola renovación de la garantía antes del vencimiento del plazo otorgado y sin exceder el plazo máximo.

#### **Artículo 71°.- Garantía**

Para autorizar el presente régimen se deberá constituir garantía a satisfacción de la SUNAT por una suma equivalente a los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, más un interés compensatorio sobre dicha suma, igual al promedio diario de la TAMEX por día proyectado desde la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha de vencimiento del plazo del régimen, a fin de responder por la deuda existente al momento de la nacionalización.

#### **Artículo 72°.- Buen contribuyente de la admisión temporal para reexportación en el mismo estado**

Las personas naturales o jurídicas podrán garantizar sus obligaciones en la forma y modo que se establezca mediante Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas.

#### **Artículo 73°.- Conclusión del régimen**

El presente régimen concluye con:

- a) La exportación de los productos compensadores o con su ingreso a una zona franca, depósito franco o a los CETICOS, efectuada por el beneficiario directamente o a través de terceros y dentro del plazo autorizado;
- b) La reexportación de las mercancías admitidas temporalmente o contenidas en excedentes con valor comercial;

- c) El pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables y recargos de corresponder, más el interés compensatorio igual al promedio diario de la TAMEX por día, computado a partir de la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha de pago, conforme a lo establecido por la Administración Aduanera; en cuyo caso se dará por nacionalizada la mercancía tales como las contenidas en productos compensadores y/o en excedentes con valor comercial. La Administración Aduanera establecerá la formalidad y el procedimiento para la conclusión del régimen. El interés compensatorio no será aplicable en la nacionalización de mercancías contenidas en excedentes con valor comercial. En el caso de los productos compensadores y de los excedentes con valor comercial, el monto de los tributos aplicables estará limitado al de las mercancías admitidas temporalmente;
- d) La destrucción total o parcial de la mercancía por caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditada, o a solicitud del beneficiario la cual debe ser previamente aceptada por la autoridad aduanera conforme a lo establecido en el Reglamento. Si al vencimiento del plazo autorizado no se hubiera concluido con el régimen de acuerdo a lo señalado en el párrafo precedente, la SUNAT automáticamente dará por nacionalizada la mercancía, por concluido el régimen, y ejecutará la garantía.

**Artículo 74º.- Base imponible aplicable a los saldos**

Los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, aplicables a la importación para el consumo de los saldos pendientes, se calculan en función de la base imponible determinada en la declaración de admisión temporal para perfeccionamiento activo.

**Artículo 75º.- Transferencia**

Las mercancías admitidas temporalmente para perfeccionamiento activo y los bienes intermedios elaborados con mercancías

admitidas temporalmente podrán ser objeto por una sola vez de transferencia automática a favor de terceros bajo cualquier título, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento.

## **CAPÍTULO II - De la exportación temporal para perfeccionamiento pasivo**

**Artículo 76°.- Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo.** Régimen aduanero mediante el cual se permite la salida temporal del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su transformación, elaboración o reparación y luego reimportarlas como productos compensadores en un plazo determinado.

Las operaciones de perfeccionamiento pasivo son aquellas en las que se produce:

- a) La transformación de las mercancías;
- b) La elaboración de las mercancías, incluidos su montaje, ensamble o adaptación a otras mercancías; y,
- c) La reparación de mercancías, incluidas su restauración o acondicionamiento.

### **Artículo 77°.- Plazo**

La reimportación de los productos compensadores deberá realizarse dentro de un plazo máximo de doce (12) meses contado a partir de la fecha del término del embarque de las mercancías exportadas temporalmente para perfeccionamiento pasivo.

El plazo señalado en el párrafo anterior podrá ser ampliado por la Administración Aduanera en casos debidamente justificados por el beneficiario.

### **Artículo 78°.- Cambio o reparación de mercancía deficiente o no solicitada**

Se considerará como una exportación temporal para perfeccionamiento pasivo el cambio o reparación de la mercancía que, habiendo sido declarada y nacionalizada, resulte deficiente o

no corresponda a la solicitada por el importador, siempre y cuando dicha exportación se efectúe dentro de los doce (12) meses contados a partir de la numeración de la declaración de importación para el consumo y previa presentación de la documentación sustentatoria.

Tratándose de mercancía nacionalizada que ha sido objeto de reconocimiento físico, cuya garantía comercial no exija su devolución, el dueño o consignatario podrá solicitar su destrucción bajo su costo y riesgo a fin de que sea sustituida por otra idéntica o similar, según las disposiciones que establezca la Administración Aduanera.

#### **Artículo 79°.- Conclusión**

El régimen concluye con la reimportación de la mercancía por el beneficiario, en uno o varios envíos y, dentro del plazo autorizado.

Se podrá solicitar la exportación definitiva de la mercancía dentro del plazo autorizado, para lo cual se deberá cumplir con lo establecido en el Reglamento, con lo que se dará por regularizado el régimen.

#### **Artículo 80°.- Determinación de la base imponible**

Cuando las mercancías exportadas temporalmente se reimporten, después de ser reparadas, cambiadas o perfeccionadas en el exterior, la determinación de la base imponible para el cobro de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, se calculará sobre el monto del valor agregado o sobre la diferencia por el mayor valor producto del cambio, más los gastos de transporte y seguro ocasionados por la salida y retorno de la mercancía, de corresponder.

#### **Artículo 81°.- Reparación o cambio de la mercancía efectuada en forma gratuita**

Cuando la operación de perfeccionamiento pasivo tenga por objeto la reparación o el cambio de la mercancía por otra

equivalente, efectuada de forma gratuita y por motivos de obligación contractual o legal de garantía, acreditada ante las autoridades aduaneras, en la reimportación la determinación de la base imponible para el cobro de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, se calculará únicamente sobre el monto de los gastos de transporte y seguro ocasionados por la salida y retorno de la mercancía, salvo que la mercancía objeto del cambio sea de mayor valor en cuyo caso esta diferencia en el valor formará parte de la base imponible, siempre y cuando la exportación temporal se efectúe dentro de los doce (12) meses contados a partir de la numeración de la declaración de importación para el consumo.

No procede la devolución de tributos en caso que el cambio se realice por mercancía de menor valor.

### **CAPÍTULO III - Del Drawback**

#### **Artículo 82°.- Drawback .**

Régimen aduanero que permite, como consecuencia de la exportación de mercancías, obtener la restitución total o parcial de los derechos arancelarios, que hayan gravado la importación para el consumo de las mercancías contenidas en los bienes exportados o consumidos durante su producción.

#### **Artículo 83°.- Procedimientos simplificados de restitución arancelaria**

Por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Economía y Finanzas se podrán establecer los procedimientos simplificados de restitución arancelaria.

### **CAPÍTULO IV - De la reposición de mercancías con franquicia arancelaria**

**Artículo 84°.- Reposición de mercancías con franquicia arancelaria.** Régimen aduanero que permite la importación para el consumo de mercancías equivalentes, a las que habiendo sido

nacionalizadas, han sido utilizadas para obtener las mercancías exportadas previamente con carácter definitivo, sin el pago de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables a la importación para el consumo.

Son beneficiarios del régimen los importadores productores y los exportadores productores que hayan importado por cuenta propia los bienes sujetos a reposición de mercancía en franquicia.

#### **Artículo 85°.- Mercancías objeto del régimen**

Podrán ser objeto de éste régimen toda mercancía que es sometida a un proceso de transformación o elaboración, que se hubiere incorporado en un producto de exportación o consumido al participar directamente durante su proceso productivo.

No podrán ser objeto de este régimen las mercancías que intervengan en el proceso productivo de manera auxiliar, tales como lubricantes, combustibles o cualquier otra fuente energética, cuando su función sea la de generar calor o energía; los repuestos y útiles de recambio, cuando no están materialmente incorporados en el producto final y no son utilizados directamente en el producto a exportar; salvo que estas mercancías sean en sí mismas parte principal de un proceso productivo.

#### **Artículo 86°.- Plazos**

Para acogerse a este régimen, la declaración de exportación debe presentarse en el plazo de un (1) año, contado a partir de la fecha de levante de la declaración de importación para el consumo que sustente el ingreso de la mercancía a reponer.

La importación para el consumo de mercancías en franquicia deberá efectuarse en el plazo de un (1) año, contado a partir de la fecha de emisión del certificado de reposición.

Podrán realizarse despachos parciales siempre que se realicen dentro de dicho plazo.

### **Artículo 87°.- Libre disponibilidad de las mercancías**

Las mercancías importadas bajo este régimen son de libre disponibilidad. Sin embargo, en el caso que éstas se exporten, podrán ser objeto de nuevo beneficio.

## **TÍTULO V - REGIMEN DE DEPÓSITO ADUANERO**

### **Artículo 88°.- Depósito aduanero**

Régimen aduanero que permite que las mercancías que llegan al territorio aduanero pueden ser almacenadas en un depósito aduanero para esta finalidad, por un periodo determinado y bajo el control de la aduana, sin el pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, siempre que no hayan sido solicitadas a ningún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono.

### **Artículo 89°.- Plazo**

El depósito aduanero puede ser autorizado por un plazo máximo de doce (12) meses computado a partir de la fecha de numeración de la declaración. Si el plazo solicitado fuese menor, las prórrogas serán aprobadas automáticamente con la sola presentación de la solicitud, sin exceder en conjunto el plazo máximo antes señalado.

### **Artículo 90°.- Destinación**

La mercancía depositada podrá ser destinada total o parcialmente a los regímenes de importación para el consumo, reembarque, admisión temporal para reexportación en el mismo estado o admisión temporal para perfeccionamiento activo.

### **Artículo 91°.- Certificado de depósito**

Los depositarios acreditarán el almacenamiento mediante la expedición de certificados de depósito, los que podrán ser desdoblados y endosados por sus poseedores antes del vencimiento del plazo autorizado.



## **TÍTULO VI - REGÍMENES DE TRÁNSITO - CAPÍTULO I - Del tránsito aduanero**

### **Artículo 92°.- Tránsito aduanero**

Régimen aduanero que permite que las mercancías provenientes del exterior que no hayan sido destinadas sean transportadas bajo control aduanero, de una aduana a otra, dentro del territorio aduanero, o con destino al exterior, con suspensión del pago de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo y recargos de corresponder, previa presentación de garantía y el cumplimiento de los demás requisitos y condiciones de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.

El tránsito aduanero interno se efectúa por vía marítima, aérea o terrestre de acuerdo a lo establecido en el Reglamento en los siguientes casos:

- a) Contenedores debidamente precintados;
- b) Cuando se trate de mercancías cuyas dimensiones no quepan en un contenedor cerrado;
- c) Cuando la mercancía sea debidamente individualizada e identificable.

### **Artículo 93°.- Mercancía manifestada en tránsito**

Toda mercancía para ser considerada en tránsito deberá estar obligatoriamente declarada como tal en el manifiesto de carga.

### **Artículo 94°.- Tránsito aduanero internacional**

El tránsito internacional se efectúa en medios de transporte acreditados para operar internacionalmente y se rige por los tratados o convenios suscritos por el Perú y en cuanto no se opongan a ellos, por lo dispuesto en este Decreto Legislativo y su Reglamento.

## **CAPÍTULO II - Del transbordo**

### **Artículo 95°.- Transbordo**

Régimen aduanero que permite la transferencia de mercancías, las que son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero, bajo control aduanero y de acuerdo con los requisitos y condiciones establecidos en el Reglamento.

## **CAPÍTULO III - el reembarque**

### **Artículo 96.- Reembarque**

Régimen aduanero que permite que las mercancías que se encuentran en un punto de llegada en espera de la asignación de un régimen aduanero puedan ser reembarcadas desde el territorio aduanero con destino al exterior.

La autoridad aduanera podrá disponer de oficio el reembarque de una mercancía de acuerdo a lo establecido en el Reglamento. (\*)

(\*) Artículo modificado por Decreto Legislativo N° 1235 del 26.9.2015

### **Artículo 97°.- Excepciones**

Por excepción será reembarcada, dentro del término que fije el Reglamento, la mercancía destinada a un régimen aduanero que, como consecuencia del reconocimiento físico, se constate lo siguiente:

- a) Su importación se encuentre prohibida, salvo que por disposición legal se establezca otra medida;
- b) Su importación se encuentre restringida y no tenga la autorización del sector competente, o no cumpla con los requisitos establecidos para su ingreso al país. En ningún caso, la autoridad aduanera podrá disponer el reembarque de la mercancía cuando el usuario obtenga la autorización y/o cumpla con los requisitos señalados en el párrafo anterior, incluso si se

lleva a cabo durante el proceso de despacho, salvo los casos que establezca el Reglamento;

- c) Se encuentra deteriorada;
- d) No cumpla con el fin para el que fue importada.

No procede bajo ninguna circunstancia el reembarque de mercancía no declarada, salvo lo previsto en el artículo 145° del presente Decreto Legislativo.

Puede ser reembarcada la mercancía que se encuentre en un depósito aduanero. (\*)

(\*) Artículo modificado por Decreto Legislativo N° 1109 del 20.06.2012

## **TÍTULO VII - OTROS REGÍMENES ADUANEROS O DE EXCEPCIÓN - CAPÍTULO I – GENERALIDADES**

### **Artículo 98°.- Regímenes aduaneros especiales o de excepción**

Los regímenes aduaneros especiales o trámites aduaneros especiales o de excepción que a continuación se señalan, se sujetan a las siguientes reglas:

- a) El tráfico fronterizo se limita exclusivamente a las zonas de intercambio de mercancías destinadas al uso y consumo doméstico entre poblaciones fronterizas, en el marco de los convenios internacionales y la legislación nacional vigentes;
- b) El tráfico de envíos o paquetes postales transportados por el servicio postal se rige por el Convenio Postal Universal y la legislación nacional vigente;
- c) El ingreso o salida de envíos de entrega rápida transportados por empresas del servicio de entrega rápida, también denominados "courier"; se rige por su Reglamento;
- d) El ingreso, salida y permanencia de vehículos para turismo se rige por las disposiciones del Convenio Internacional de Carné de Paso por Aduanas y lo que señale el Reglamento;

- e) El almacén libre (Duty Free) es el régimen especial que permite en los locales autorizados ubicados en los puertos o aeropuertos internacionales almacenar y vender mercancías nacionales o extranjeras, exentas del pago de tributos que las gravan, a los pasajeros que entran o salen del país o se encuentren en tránsito;
- f) Las mercancías destinadas para el uso y consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sean objeto de venta o no y las mercancías necesarias para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de éstos, serán considerados como rancho de nave o provisiones de a bordo y se admitirán exentas del pago de derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación para el consumo;
- g) El material especial para la carga, descarga, manipulación y protección de las mercancías en el Tráfico Internacional Acuático o Terrestre que ingrese y esté destinado a reexportarse en el mismo transporte, así como los repuestos y accesorios necesarios para su reparación, podrán ingresar sin el pago de derechos arancelarios ni impuestos que gravan la importación para el consumo y sin la exigencia de presentación de garantía;
- h) El material para uso aeronáutico destinado para la reparación o mantenimiento, los equipos para la recepción de pasajeros, manipuleo de la carga y demás mercancías necesarios para la operatividad de las aeronaves nacionales o internacionales ingresa libre de derechos de aduana y demás tributos, siempre que se trate de materiales que no se internen al país y que permanezcan bajo control aduanero, dentro de los límites de las zonas que se señale en los aeropuertos internacionales o lugares habilitados, en espera de su utilización, tanto en las aeronaves como en los servicios técnicos en tierra;

- i) El ingreso y salida de contenedores para el transporte internacional de mercancías se rige por las disposiciones del Reglamento;
- j) El ingreso, permanencia y salida de los muestrarios para exhibirse en exposiciones o ferias internacionales se rigen por las disposiciones de su propia Ley y Reglamento. Los lugares autorizados para funcionar como recintos de exposiciones o ferias internacionales se consideran zona primaria para efectos del control aduanero;
- k) El ingreso y salida del equipaje y menaje de casa se rigen por las disposiciones que se establezcan por Reglamento, en el cual se determinarán los casos en que corresponderá aplicar un tributo único de catorce (14%) sobre el valor en aduana, porcentaje que podrá ser modificado por Decreto Supremo;
- l) La modalidad de Transporte Multimodal Internacional, así como el funcionamiento y control de los Terminales Interiores de Carga (TIC), se sujetan a lo establecido en las disposiciones específicas que regulan la materia;
- m) Las mercancías sin fines comerciales destinadas a personas naturales y cuyo valor FOB no exceda de un mil y 00/00 dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1 000,00) se someten al Régimen Simplificado de Importación;
- n) El ingreso y salida del material de guerra se rige por sus propias normas.

#### **Artículo 99°.- Reglamentación específica**

Los regímenes aduaneros especiales o de excepción podrán ser regulados mediante normatividad legal específica.

#### **2.2.1.6 Estudio de las aduanas europeas**

**Kearney (1993)** realizó un estudio titulado "La organización y la gestión de aduanas en el marco de la integración: Los Servicios

Aduaneros y el Proceso de Apertura al Mercado Mundial; las principales conclusiones del estudio se pueden presentar bajo los siguientes seis epígrafes:

- **Niveles de Desarrollo**

De acuerdo a lo que presumíamos, el estudio puso de relieve el hecho de que los niveles de desarrollo de las administraciones aduaneras de los doce EM diferían ampliamente. Ello podía explicarse atendiendo a diversas causas: diferentes tradiciones administrativas, divergente provisión de recursos y disímil antigüedad de las diversas administraciones. Pudieron observarse desde administraciones con sistemas informatizados altamente sofisticados hasta administraciones cuyos sistemas eran casi completamente manuales. En algunos casos se aplicaban modernas técnicas de gestión y se empleaban programas de red y enfoques de equipo, mientras en otros sólo se contaba con enfoques jerárquicos de gestión.

- **Diferencias estructurales**

En la mayoría de los EM, la administración aduanera se encuadra en el ámbito de responsabilidad de los Ministerios de Economía o de Finanzas. En ciertos casos, las competencias son atribuidas a comisionados o delegados gubernamentales, mientras que en otros corresponden a las Secretarías de Hacienda o a los órganos encargados de la recaudación tributaria. En tres EM existen organizaciones de carácter "cuasi" militar que tienen cierta esfera de responsabilidad a nivel aduanero. Con estos datos en la mano, se planteó una pregunta clave para los objetivos del estudio: ¿Qué incidencia tienen esas diferencias en la estructura organizativa de las aduanas de los EM?

Una serie de observaciones deben ser realizadas al respecto. Cuando los servicios aduaneros están estrechamente integrados a otras administraciones con facultades recaudatorias, existe la

posibilidad de flexibilizar la utilización de los recursos y se presentan oportunidades para establecer bases de datos conjuntas, racionalizar las técnicas de control e incorporar experiencias al control del comercio nacional e internacional.

Desde el punto de vista negativo, una potencial fuente de preocupación estriba en que la presión de las prioridades nacionales en materia de recaudación impositiva pueda operar como obstáculo a los avances deseados en el campo aduanero. Cuando los servicios aduaneros no están integrados a la administración de los ingresos fiscales y, en contraste, otras administraciones o servicios participan en el trabajo aduanero, los problemas asociados a la reducción y redimensionamiento de los servicios son mucho más complejos.

Desde una perspectiva de gestión, se podría argumentar que en caso de convenirse en una definición común en términos de efectividad, en los objetivos del servicio aduanero y en el sistema acordado para evaluar la efectividad e introducir las mejoras requeridas, el tipo de estructura elegido por los EM para aplicar dichos objetivos no debería ser una fuente de preocupación importante.

- **Métodos de Trabajo**

El examen de los métodos de trabajo de las aduanas reveló que existía falta de uniformidad en los enfoques. Algunas administraciones hacían especial hincapié en la verificación de las auditorías de las empresas y otorgaban escasa importancia a los controles fronterizos. Otras se concentraban esencialmente en la inspección física de las mercancías. En estrecha relación con esto, se apreciaban diferencias en las redes de las oficinas aduaneras. Algunos EM disponían de una red extendida de oficinas aduaneras interiores a fin de facilitar el cumplimiento

rápido de los procedimientos aduaneros. Otros EM recién comenzaban a establecer tales redes.

También variaba considerablemente el alcance con el cual algunos EM utilizaban procedimientos simplificados, en tanto otros no recurrían a ellos en absoluto. Por último, algunos EM habían desarrollado programas de informatización altamente sofisticados sobre la base de la idea del análisis de riesgo, -idea que ayuda a asignar los escasos recursos a las áreas de mayor necesidad o riesgo- mientras que otras recién comenzaban a utilizar tecnología informática.

En síntesis, las aduanas europeas evidenciaban notorias diferencias en sus niveles de funcionamiento.

- **Recursos**

Los recursos dedicados a las aduanas también mostraban amplias disimilitudes entre los EM. El diario *Financial Times* publicaba el 31/10/89 (un año después de la presentación del Informe del Estudio a la Comisión) un artículo bajo el título "Un Informe expresa preocupación acerca de las disparidades existentes en el control aduanero", expresaba lo siguiente:

"Los recursos a disposición de los servicios aduaneros en los países de la Comunidad Europea varían marcadamente, lo cual conlleva serias implicaciones sobre la efectividad del control fronterizo, según expresa un informe encargado por la Dirección General de Asuntos Aduaneros y de Tributación Indirecta de la Comisión de la Comunidad Europea, en Bruselas".

El Sr. Richard Condon, jefe de política aduanera de dicha Dirección General, sostuvo que había "disparidades extremas entre los países miembros. El Departamento de Aduanas de Grecia, por ejemplo, que controla la frontera sureste de la Comunidad, no contaba con aviones o barcos para ayudarla en



sus operaciones". En síntesis, la frontera externa común evidenciaba eslabones débiles en la cadena.

- **Problemas Centro - Periferia**

Resulta útil destacar la perspectiva que ofrece el análisis del sistema de aduanas comunitario como un problema centro - periferia.

A nivel general, el papel dual de la Comisión -en virtud de sus facultades como órgano de iniciativa de las políticas comunitarias y como de guardián de los tratados- conduce a situarla en una posición ambigua. Para llevar adelante sus políticas, la Comisión requiere información, pero, debido al papel de "policía" que también desempeña, no siempre tiene acceso a ella. Por ejemplo, el estudio concluyó que el sistema mediante el cual las pérdidas derivadas de operaciones de fraude y otras irregularidades que se juzga fueron causadas por negligencia de parte de un EM son deducidas a cuenta de futuros reembolsos, puede desalentar a las autoridades nacionales a investigar la sospecha de fraude e, incluso, a informar al respecto a la Comisión.

Para mayor concreción, un ejemplo del área de la lucha contra el fraude resulta instructivo. Tras la publicación del informe anual del Tribunal de Cuentas de la CE correspondiente al año 1987, que llamó la atención -y no por vez primera- sobre ciertas deficiencias en el sistema de algunos EM para prevenir el fraude en el área de las exportaciones agrícolas, se estableció un conjunto de acciones para hacer frente a este problema.

Algo después, en 1990, el Consejo y la Comisión aprobaron una serie de reglamentos que, esencialmente, disponían la exigencia de realizar una inspección física del 5% de la totalidad de las exportaciones agrícolas de los EM y estipulaban el otorgamiento de ayuda financiera para administrar dichos controles. Tal

procedimiento asumía un modelo uniforme de riesgo en la Comunidad.

Sin embargo, en la práctica, la fijación de un porcentaje uniforme de inspecciones podía evidenciarse como demasiado bajo en relación a los riesgos en determinada área de la Comunidad y demasiado alto en otra. Tal enfoque no consideraba que algunos EM ya contaban con sistemas sofisticados para prevenir el fraude. En algunos casos, dichos sistemas fueron establecidos tras la publicación del mencionado informe del Tribunal de Cuentas de 1987. Teniendo en cuenta esta situación, la periferia cosechó mayores éxitos en la introducción de innovaciones que el centro, las cuales fueron más efectivas que las que fueron reguladas en el centro y la periferia tuvo finalmente que retroceder e introducir sistemas menos efectivos debido a las orientaciones que predominaron en el centro.

Aquí estaba el meollo del problema. La ausencia de normas estandarizadas de ámbito comunitario y la presión existente para tomar un cierto curso de acción forzaron a la adopción de lo que podría denominarse una decisión altamente "procedimental", cuando lo que se requería era un enfoque más estratégico. ¿No hubiera sido mejor fijar una meta consistente en un monto a ser cobrado a través de multas o en base al volumen del fraude a ser detectado?

El caso del 5% ilustra los problemas asociados a la aplicación de un procedimiento común o uniforme de ámbito comunitario, pero es irrelevante a los efectos de lograr un resultado o un impacto común en términos del fraude detectado. La forma en la cual cambiar un enfoque procedimental por uno basado en resultados se tornó una cuestión importante para el estudio. En esencia, el punto era cómo operar el cambio de pasar de ser eficientes a ser efectivos.

### **2.2.1.7 Política aduanera en el Perú**

En la **página Web del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)** de nuestro país encontramos que para este Ministerio “la política comercial es uno de los pilares fundamentales para determinar la eficiente asignación de los recursos productivos y así maximizar el bienestar de la población. Para ello, la política comercial incluye un conjunto de instrumentos de política económica que permiten asegurar la libre comercialización de bienes y servicios, tales como aranceles, reglas de origen, procedimientos aduaneros, compras públicas, promoción de la inversión, entre otros”.

El MEF en su página Web precisa que, “el crecimiento continuo de los volúmenes de comercio y los consecuentes riesgos existentes tienden a generar “cuellos de botella” en las cadenas de transporte y del tránsito entre fronteras, lo cual debe ser enfrentado con marcos normativos aduaneros que contemplen procedimientos simplificados para el manejo del flujo de mercancías en las aduanas. El enfrentar dichos problemas contribuirá a la reducción de los costos de transacción del comercio internacional, lo que, a su vez, generará un incremento de la competitividad económica del país y, por tanto, un mayor bienestar de la sociedad en general a través del aumento de las posibilidades de consumo e inversión”.

Asimismo, el MEF señala que “a través de simples y eficientes procedimientos aduaneros, que permitan un eficaz y rápido despacho de mercancías, se puede tener un impacto altamente positivo sobre la competitividad de la industria nacional pues se genera un predecible ambiente para la ejecución de transacciones de comercio internacional. Ello, sin embargo, debe realizarse efectuando un correcto balance entre eficiencia (facilitación del comercio) y control (administración de riesgos), evitándose prácticas arbitrarias”.

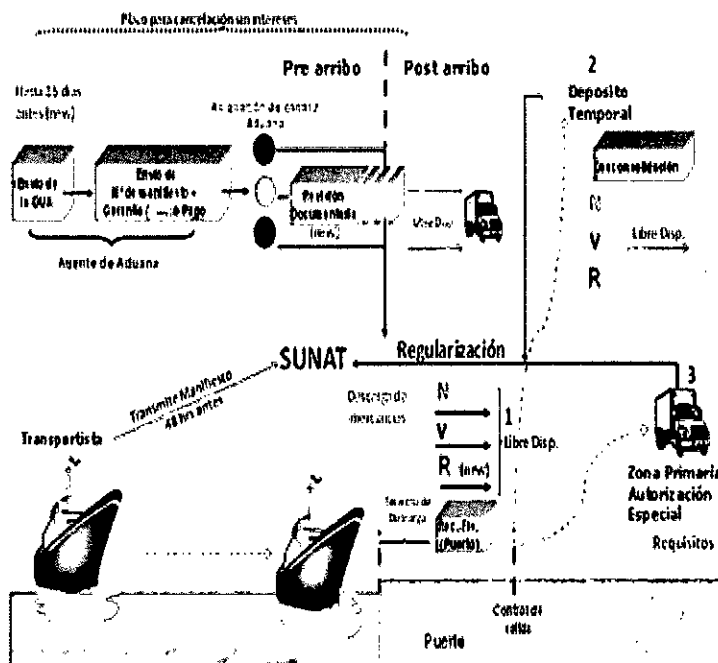
Así, en el marco de una mayor apertura comercial desarrollada en los últimos años, la política aduanera en el Perú, a partir de la promulgación de la **Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo N° 1053 de junio del 2008)** y su reglamento (**Decreto Supremo N° 010-2009-EF**), ha estado sustentado en los siguientes principios generales:

- La facilitación del comercio a través de la simplificación de formalidades y procedimientos, y en la estandarización y armonización de los procesos con las prácticas a nivel internacional; y,
- Una mejora continua de los procesos y supervisión de las posibles prácticas desleales asociados a la libre competencia asociadas al contrabando, la evasión, la elusión, la subvaluación o la sobrevaloración.

“Bajo el primer principio, por ejemplo, se han contemplado procesos como el Nuevo Proceso Despacho Aduanero recogido en la Nueva Ley General de Aduanas mediante el actual se regula el despacho en 48 horas en el Punto de Llegada y sin traslado obligatorio a otros recintos o el procedimiento de Envíos de Entrega Rápida el cual permite el despacho aduanero dentro de las 6 horas siguientes a la presentación de los documentos aduaneros necesarios por parte de las empresas que brindan un servicio integral de envíos exprés, entre otros procedimientos. La meta es que a través de la simplificación de formalidades y procedimientos se pueda ir reduciendo constantemente el costo de las transacciones y las complejidades para efectuar los negocios de comercio internacional” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2008).

El siguiente cuadro muestra el esquema del despacho anticipado de la Ley General de Aduanas.

**Figura N° 2.1**  
**Flujo de carga de ingreso - Despacho anticipado**  
**Ley General de Aduanas**



Fuente: SUNAT

Por otra parte, el MEF señala que “es también importante resaltar el rol de las aduanas para lograr las metas gubernamentales en cuanto a la eficacia de los controles que aseguren las recaudaciones, el cumplimiento de la legislación nacional, y en garantizar la protección y seguridad de la sociedad”.

Para el MEF “si bien los flujos comerciales y de inversión se retraerían en los países que implementen mecanismos burocráticos y costosos, debe tomarse en cuenta que dicho flujo puede también ser repelido si se percibe que no existe un adecuado control y supervisión de prácticas desleales a la libre competencia asociadas al contrabando, la evasión, la elusión, la subvaloración o la sobrevaloración de mercancías”.

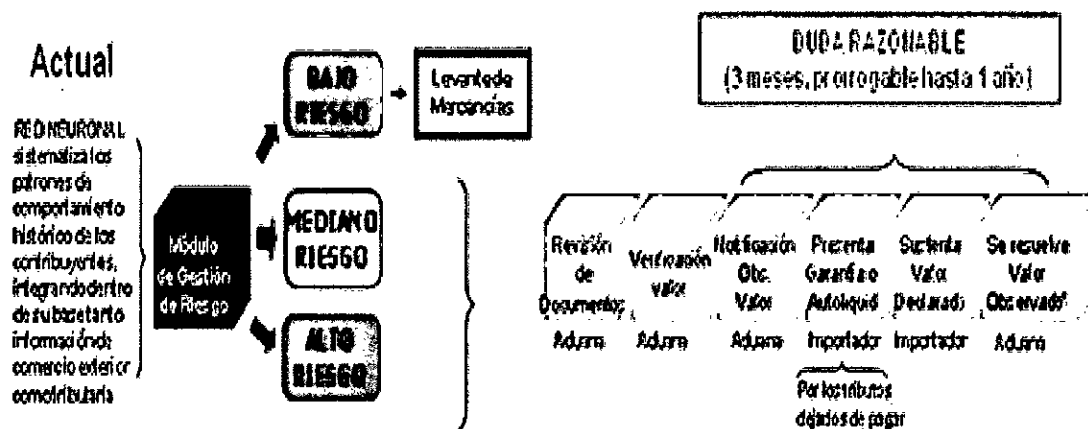
En ese contexto, el MEF precisa que “bajo el segundo principio de la Ley General de Aduanas, se han desarrollado procesos de control

que se basan en sofisticadas técnicas de gestión de riesgo que permiten, entre otros, optimizar los reconocimientos físicos de mercancías y salvaguardar los intereses del Estado, en general, y de los operadores de comercio exterior, en particular”.

Asimismo, el MEF indica que “es importante destacar que las prácticas a nivel internacional y la rapidez del comercio internacional exigen que los controles a través de la aplicación de estas técnicas de gestión de riesgos sean cada vez más selectos, concentrándose solo en los casos de mayor riesgo y que, a su vez, facilite los despachos de mercancía. La meta es que los procedimientos y sistemas aduaneros de control sean cada vez más efectivos y no puedan ser utilizados como barreras al comercio internacional ni ser percibidos como tales”.

Figura N° 2.2

El gráfico muestra la administración de riesgos de las mercancías de acuerdo a la legislación nacional sobre la materia:



Por último, el MEF, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – Aduanas tiene como objetivo mejorar la infraestructura en las distintas aduanas del país, así como lograr que las prácticas en tales lugares sean consistentes con las

prácticas internacionales (simplificación y estandarización de procedimientos y documentos). De manera más específica este proceso de modernización incluye los siguientes componentes:

- Sofisticación de las técnicas de gestión de riesgo (evaluación de riesgo y controles de selectividad).
- Uso maximizado de sistemas automáticos.
- Intervención coordinada con otras instituciones.
- Generación de información eficiente de fácil acceso.
- Proveer sistemas relacionados con materias aduaneras.
- Retroalimentación continua conjuntamente con el sector privado.

#### **2.2.1.8 Gestión de Riesgo**

##### **2.2.1.8.1 Gestión de Riesgo en aplicación del control aduanero**

**Garavito (2007)** señala que “tomando en cuenta el incremento constante de las operaciones de Comercio intracomunitario, sin mencionar el incremento extracomunitario, se puede afirmar que cada día se cuenta con mayor información para realizar una buena gestión de riesgo, dado que con el análisis de la información en forma competente se podrán tomar decisiones acertadas” (p. 27).

Garavito (2007) indica que “el uso de tecnologías de información es algo que ya es común desde hace muchos años en entidades financieras, lo que les ha permitido obtener información relevante de sus clientes y determinar quiénes pueden ser sujetos de crédito”(p. 27).

Según dicho autor “con el paso del tiempo algunos casos en el sector privado y en las administraciones aduaneras, comenzaron a contar con tecnologías que les permitían poder brindar u obtener —según se requería— la información aduanera, a través de medios magnéticos, con lo que, por ejemplo, la administración aduanera recibía información de las mercancías antes de la llegada de las mismas” (p. 27).

Para **Garavito (2007)** “una buena Gestión de Riesgo debe permitir a las administraciones aduaneras aumentar la calidad del control de sus operaciones y, paralelamente, brindar facilidades al operador al momento del despacho” (p. 28).

Asimismo, señala que “la ventaja de utilizar gestión de riesgo para fines de control aduanero es permitir a los funcionarios de las administraciones aplicar criterios de selección que les permitan obtener información de manera confiable y oportuna para así tomar una acción inmediata frente a una circunstancia determinada”(p.28). Indica además, que “todo sistema de Gestión de Riesgo debe contar con una buena información, fiable y oportuna. Fiable, porque para poder predecir algún suceso debemos tener la certeza de que la información ingresada es la correcta, caso contrario se realizará un análisis de información inexacto y por lo mismo la toma de decisiones que se base en dicho análisis no será la adecuada. Oportuna, porque es necesario —para realizar análisis de riesgos— tener información del momento y no de hechos muy lejanos o de casos no similares, ya que esto también afecta la toma final de decisiones” (Garavito, 2007, p. 28).

#### **2.2.1.8.2 Identificación de Riesgos**

Para **Garavito (2007)** “la identificación del riesgo puede darse en dos momentos. La primera es que se logre identificar el riesgo, pero de manera posterior, es decir cuando éste ya se haya consumado, por lo que sólo nos queda evaluar las consecuencias de dicho riesgo y que nos sirva la experiencia para el futuro”. La segunda opción es que se logre identificar el riesgo antes que éste se produzca, es decir que la estrategia utilizada en la gestión de riesgo sea proactiva, lo que nos permite evaluar sus consecuencias y poder establecer un plan de contingencias para evitar o —en el mejor de los casos— para minimizar sus consecuencias” (p. 28).



Asimismo, enfatiza que “cuanto más eficiente sea la gestión de riesgo que se realice, más eficiente será la identificación de los riesgos y por lo tanto será más factible que nos encontremos en la segunda opción, que es lo ideal” (Garavito, 2007, p. 28).

De la misma manera señala que “los problemas de riesgo pueden ser múltiples. Entre los que podemos mencionar están valor, contrabando, cobro indebido de beneficios posteriores a la exportación, etc. Los dos primeros casos se presentan porque el importador espera no ser detectado por la administración aduanera, y declara cantidades o valores por debajo del real a fin de no pagar impuestos. En el último caso de cobro indebido de beneficio, su mismo nombre lo indica, se presenta por que, en este caso, el exportador se va a beneficiar con una devolución de impuestos que no le corresponde” (Garavito, 2007, p. 29).

#### **2.2.1.8.3 Análisis de Riesgos**

Según **Garavito (2007)** “una vez identificados los riesgos, lo que sigue es el análisis de ésta información que permita determinar la probabilidad de que un hecho ocurra, las consecuencias del mismo y la magnitud. Combinando las tres variables podremos obtener una estimación del nivel de riesgo”.

Como ejemplo: “si una vez identificados los riesgos: valor, contrabando o cobro indebido de un beneficio, empezamos a hacer el análisis respectivo veremos que no sólo es necesaria la identificación de la mercadería, porque si sólo nos basamos en una variable, nos encontramos con el problema que las DAMs a seleccionar son tantas que rebasan la capacidad operativa de la administración aduanera” (Garavito, 2007, p. 29).

Garavito indica que “con la identificación del Importador se puede saber específicamente qué DAMs pueden ser seleccionadas a

verificación física, con lo cual podríamos identificar el riesgo antes que éste ocurra”.

#### **2.2.1.8.4 Evaluación de riesgos**

**Garavito (2007)** señala que “en esta etapa, se evalúan los niveles de riesgo de ocurrencia de un determinado hecho, con lo que podremos decidir si se toma o no una acción. Si la estimación del nivel de riesgo es alta, entonces se ingresa a una categoría de “Muy Probable que ocurra” en cuyo caso se tiene que tomar una acción inmediata. De lo contrario, si el nivel de riesgo es bajo podría entrar a una categoría de “aceptable o nula”, con lo cual no sería necesario ejecutar acción alguna” (p. 30).

#### **2.2.1.8.5 Manejo de Riesgos**

En base a la evaluación de riesgos se deciden las acciones a realizar por la administración aduanera, las cuales van a depender del riesgo detectado. Si éste es nulo o bajo, se dejarán de hacer acciones sobre ello para priorizar las acciones en los casos de mayor nivel de riesgo.

#### **2.2.1.8.6 Convenio de KYOTO – directivas del anexo general - Capítulo 6 – Control aduanero – Recomendaciones y conceptos sobre gestión de riesgo**

El capítulo 7 denominado “Control Aduanero” de las Directivas del Anexo General del Convenio de Kyoto citado por Garavito (2007, p.30) tiene varias recomendaciones importantes sobre gestión de riesgo, algunas de las cuales transcribimos a continuación:

##### **Gestión de riesgos en el contexto aduanero**

(Normas 6.3, 6.4 y 6.5)

Para las administraciones aduaneras, facilitar la circulación de mercancías y personas siempre constituye un elemento de riesgo. El alcance de los controles que aseguran el cumplimiento con las

leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana, debería ser proporcional al nivel de riesgo evaluado.

Hoy en día se exige a las administraciones aduaneras que proporcionen mayores facilidades y que al mismo tiempo mantengan el control sobre el movimiento internacional de mercancías, medios de transporte y personas. El nivel de riesgo se determina en el contexto de prioridades de las administraciones aduaneras, por ejemplo, la prioridad puede ser la recaudación de derechos e impuestos o la verificación de la aplicación de prohibiciones y restricciones u otra área específica que hubiera sido definida.

Esta sección contiene información con respecto a la implementación de la gestión de riesgo, base de las técnicas del control aduanero moderno.

#### **Gestión de riesgo. Principios básicos de control.**

La gestión de riesgo se aplica exitosamente en el sector privado, cuando las compañías de seguros, los bancos, el comercio y la industria consideran que la misma contribuye a superar los resultados comerciales.

El empleo de la gestión de riesgo también puede ayudar al sector público a determinar dónde se encuentran las áreas mayormente expuestas al riesgo, y puede brindar un apoyo a la gerencia a la hora de decidir cómo repartir eficazmente los limitados recursos.

En la gestión de riesgo se debe obtener un equilibrio entre costos y beneficios (estudio de rentabilidad) ya que no resultaría económico tratar a todos los riesgos de igual manera. Es preciso definir criterios a los efectos de decidir en qué consiste un nivel aceptable o inaceptable de riesgo.

#### **Panorama general**

El proceso de gestión de riesgo comprende: la definición del contexto de la gestión de riesgo; la identificación, análisis y evaluación de riesgos, manejo de los riesgos y la supervisión y verificación de los

procesos a través de la medición del grado de cumplimiento con la ley.

### **Proceso de la gestión de riesgo**

#### **a) Definición del contexto**

Esta etapa se refiere a la definición del contexto estratégico y organizacional dentro del cual se desarrollará la gestión de riesgo.

**Los sectores de riesgo deben ser identificados.** Se deberá definir:

- Definición del contexto
- Identificación de riesgos
- Análisis de riesgos
- Evaluación y priorización de riesgos
- Manejo de riesgos
- Supervisión y Verificación

Medición del grado de cumplimiento con la ley tanto los criterios en función de los cuales serán evaluados como la estructura de análisis.

#### **b) Identificación de riesgos**

Identificar cuáles son los riesgos que probablemente se puedan presentar, por qué y cómo pueden surgir los riesgos sirve como base para un análisis posterior.

Este paso requiere una detallada descripción del proceso de control actual, el cual deberá incluir:

- Participantes/clientes/partes interesadas;
- Fortalezas y debilidades;
- Dónde, cuándo y cómo es probable que ocurra un riesgo y a causa de quién;
- Cuáles son las amenazas y su impacto en el caso de infracción

- Por qué surgen oportunidades para cometer fraude.

### **c) Análisis de riesgo**

Determinar los controles y analizar los riesgos con respecto a su probabilidad y consecuencia. El análisis debería considerar:

- La probabilidad de que un hecho ocurra; y
- Sus probables consecuencias y la magnitud de las mismas.

Es necesario combinar estos elementos con la finalidad de obtener una estimación del nivel de riesgo.

Si los niveles estimados son bajos, entonces los riesgos entrarían en una categoría "aceptable" y no es necesario llevar a cabo ninguna intervención.

### **d) Evaluación y priorización de riesgos**

Consiste en comparar los niveles de riesgo estimados en función de los criterios preestablecidos. Los riesgos se clasifican a los efectos de identificar las prioridades de la gestión. Existen distintos sistemas de clasificación. La clasificación alto, medio y bajo es ampliamente utilizada. En ambientes complejos puede ser necesario un sistema más detallado, como por ejemplo un puntaje de 1 a 100.

Este sistema requiere asimismo la determinación de alto y bajo riesgo pero también es más exacto.

La evolución de los riesgos debe ser continuamente revisada por cualquier cambio que surgiera en la naturaleza, nivel o importancia de los mismos.

### **e) Manejo de riesgos**

Aceptar y seguir la evolución de los riesgos de baja prioridad. Con respecto a otros riesgos, desarrollar e implementar un plan de gestión que incluya la consideración de recursos (humanos, financieros y tecnológicos).

**f) Supervisión y revisión – Medición del cumplimiento de la ley**  
Supervisar y revisar el funcionamiento, la eficacia y la rentabilidad del sistema de gestión de riesgo, así como los cambios que pudieran afectarlo.

**g) Documentación**

Debería existir un registro de riesgos que respalde el criterio de selección de los mismos, y que registre las razones en base a las cuales se efectuó la evaluación a los efectos de crear un historial de auditorías para que la información importante no se pierda.

#### **2.2.1.8.7 Gestión de riesgo dentro de la Aduana**

##### **El contexto**

La gestión de riesgo dentro de la Aduana puede ser estratégica, operacional o táctica. Se debería tener presente que el proceso de gestión de riesgo se puede aplicar transversalmente a todos estos niveles.

##### **Gestión de riesgo estratégica**

Mediante el estudio exhaustivo de la información, las administraciones aduaneras pueden identificar sectores de riesgo, descartar aquellos de menor importancia e intervenir solamente cuando sea necesario de acuerdo con la experiencia y el criterio práctico.

Los sectores de riesgo en el contexto aduanero pueden incluir temas sociales (exclusión de drogas, pornografía, etc.), prohibiciones y restricciones respecto a las importaciones / exportaciones (por ejemplo, CITES), salud pública, medio ambiente, medidas sobre políticas comerciales (por ejemplo: IPR, GSP), cuotas y asuntos relativos a derechos e impuestos.

##### **Gestión de riesgo operacional**

Consiste en la determinación del nivel de control necesario para manejar eficazmente el riesgo evaluado. Un ejemplo de ello es

determinar la aplicación de controles por auditoría a un importador, o cómo disponer de personal y equipamientos limitados eficazmente. De este modo, la Aduana deja de ser un “guardián” que verifica cada movimiento, sino que se encarga solamente de los movimientos seleccionados que presentan mayores riesgos.

### **Gestión de riesgo táctica**

Es empleada por los funcionarios en su lugar de trabajo para manejar situaciones inmediatas. Utilizando procedimientos preestablecidos —combinados con inteligencia, experiencia y destreza—, ellos deciden qué movimientos requieren mayores controles.

### **Selección, definición de perfiles y detección de infracciones.**

La selección, definición de perfiles y la detección de infracciones son partes integrantes de la gestión de riesgo.

Los criterios de selección de las mercancías imponibles incluyen los antecedentes del importador, exportador, del transportista, del despachante, etc., el origen y la ruta de las mercancías y las prohibiciones o restricciones. Ejemplos adicionales se pueden encontrar en el Manual de Evaluación de Riesgo de la OMA, Definición de Perfiles y Detección de

Infracciones y el Manual de Control de Contenedores de la OMA.

Los indicadores de riesgo son criterios de selección específica como, por ejemplo: código específico de mercancías, país de origen específico, país de expedición específico, indicador de licencia específico, valor específico, operador económico específico, nivel de cumplimiento específico, tipo del medio de transporte específico, propósito de su estadía en el territorio aduanero, consecuencias financieras o situación financiera del comerciante u operador económico.

La definición de perfiles de riesgo es el medio mediante el cual la Aduana pone en práctica la gestión de riesgo. Sustituye a los

controles aleatorios de documentos y mercancías por un método de trabajo planificado y con un objetivo definido, utilizando al máximo los recursos aduaneros.

El perfil de riesgos es un documento que se puede estructurar de varias maneras, pero debería ser detallado y adaptarse al tráfico de la oficina aduanera.

El perfil de riesgo debería incluir una descripción del sector de riesgo, una evaluación del riesgo, las medidas a tomar, la fecha de la acción, los resultados y una evaluación de la eficacia de la acción tomada. Un perfil de riesgo se puede guardar en una carpeta o en una computadora local y debería ser accesible a los funcionarios aduaneros.

Una vez definidos, los perfiles junto con otros datos e informaciones, proporcionarán las bases para detectar movimientos de envíos, medios de transporte o viajeros que probablemente representen un alto riesgo.

### **Evaluación y revisión**

Para mantener su eficacia, todo sistema de gestión de riesgo debe verificar la evaluación de riesgos previamente identificados y ser lo suficientemente flexible como para reflejar nuevos riesgos identificados. La evaluación de la eficacia de la gestión de riesgo debería ser implementada regularmente en todas las etapas, siendo la tasa de éxito un criterio importante para dicho análisis.

La Aduana debería llevar regularmente a cabo tareas de evaluación y revisión mediante un proceso de medición de cumplimiento de la ley.

También se pueden realizar a través de auditorías de gobierno externas, mediante autoridades auditoras del Estado como el Revisor de Cuentas o el Auditor General. Aunque el alcance y las metodologías de estas revisiones difieren, su objetivo es identificar



las debilidades presentes en el programa de control y realizar las recomendaciones pertinentes para su mejoramiento.

Constantemente surgen indicadores de riesgo. La Aduana debería mantenerse al día consultando varias fuentes de información como el Boletín de la OMA sobre la lucha contra el fraude, bases de datos internacionales sobre información de comerciantes (por ejemplo, Jun & Bradstreet, Lloyd's Shipping register), etc.

Los perfiles de riesgo deberían ser revisados a intervalos regulares para corroborar que se encuentren siempre al día y para eliminar del sistema toda información superflua. Asimismo, es importante retener un elemento sorpresa llevando a cabo verificaciones aleatorias, porque las empresas que se encuentran en contacto regularmente con la Aduana estarán al tanto de los métodos empleados para definir perfiles de riesgo, o a veces de los propios perfiles. Estas verificaciones aleatorias también pueden proporcionar un medio económico para identificar otros tipos de riesgos y para controlar o estimar tanto su importancia, como posibles cambios que hubieran ocurrido en el patrón de riesgo.

La revisión y la evaluación dentro del proceso de gestión de riesgo deberían ser incorporadas a un mecanismo de control regular, para medir, estimar y evaluar la eficacia del programa general de control aduanero y debería además tomar en cuenta los resultados de las auditorías externas del gobierno.

### **Medición del cumplimiento de la ley**

(Norma 6.4)

Varias administraciones aduaneras han instituido un enfoque moderno y filosófico de su misión que especifica que su última finalidad es lograr el cumplimiento de la ley. El éxito se mide con respecto al total cumplimiento de las leyes comerciales por parte de los comerciantes y de las referidas a las mercancías importadas y exportadas. Varias Aduanas han instituido también un programa de

“información sobre el concepto de cumplimiento de la ley”; en el cual, los funcionarios brindan asistencia a los comerciantes y a la industria con respecto a la comprensión y aplicación de reglamentos comerciales y a la superación de los procesos internos de sus empresas a los efectos de cumplir con los requisitos de importación y de exportación.

“La medición del cumplimiento de la ley” es una frase que se emplea cuando se implementan técnicas estadísticas válidas de muestras aleatorias para determinar en qué medida los comerciantes, transportistas, mercancías importadas, etc., cumplen con los reglamentos y procedimientos aduaneros.

Cuando se diseñan metodologías de medición del cumplimiento de la ley sistemática y apropiada, ellas proporcionan resultados objetivos y estadísticamente válidos. La medición del cumplimiento de la ley puede ser utilizada como una herramienta de diagnóstico para identificar áreas de incumplimiento.

La medición del cumplimiento de la ley como herramienta de diagnóstico debería ser empleada por las administraciones aduaneras junto con la evaluación de riesgo, los procesos de definición de perfiles de riesgo y de detección de infracciones. Utilizada estratégicamente, la medición del cumplimiento de la ley y la detección de objetivos pueden proporcionar el equilibrio necesario para asignar los recursos eficazmente a aquellas áreas que presentan problemas a la Aduana.

Asimismo, los resultados de las mediciones de cumplimiento de la ley inicial pueden aportar información importante con la finalidad de mejorar las metodologías de evaluación de riesgo, proteger la recaudación, mejorar su rentabilidad y eficiencia, así como desarrollar estrategias para mejorar el cumplimiento de la ley.

### **Áreas sobre las cuales se aplica la medición de cumplimiento**

Mediante el empleo del programa de gestión de riesgo, la Aduana debería identificar áreas de prioridad para la asignación de sus recursos. Un enfoque consiste en considerar que en algunos países o uniones económicas, el 80% o menos de sus importaciones y exportaciones son realizadas por el 10% de sus comerciantes. Si se concentra en la fracción superior que representa entre el 5 y el 10% de estos fabricantes, importadores, exportadores y mercancías, la Aduana podría asegurar que aquellos que presenten un mayor impacto sobre la economía nacional serán sometidos a controles realmente eficaces.

Las áreas pueden incluir:

#### **Documentos:**

- Clasificación arancelaria declarada por los comerciantes
- Valor en aduana declarado por los comerciantes
- País de origen

#### **Procedimientos:**

- Importación y exportación (desde la declaración de mercancías hasta la recaudación de derechos e impuestos)
- Operaciones de tránsito
- Depósito, zonas francas, perfeccionamiento

#### **Fisco:**

- Recaudación del monto exacto a su debido tiempo
- Adecuada constitución de garantías
- Transporte
- Exactitud de los datos relativos a la cantidad de mercancías
- Exactitud en la descripción de las mercancías en el manifiesto y/o documento de transporte
- Exactitud en las cantidades y números de identificación de los contenedores

- Cumplimiento de la ley por parte del transportista Problemas específicos:
- Cumplimiento conforme al código arancelario o al conjunto de códigos arancelarios
- Asuntos de salud y de seguridad pública
- Derechos de propiedad intelectual y derechos de reproducción
- Cumplimiento de acuerdos comerciales
- Indicación exacta del país de origen en las mercancías.
- Mercancías generadoras de recaudación elevada.
- Comerciantes seleccionados.

### **Modalidades de medición**

La Aduana recaba datos desde diversas fuentes, tanto internas como externas y a través de medios manuales y automatizados. Con los datos (registros de importación y exportación), las herramientas (análisis estadístico) y la metodología (análisis sistemático de grandes comerciantes o grandes volúmenes de mercancías / commodities), la Aduana puede llegar a conclusiones razonables y bien fundamentadas respecto a los índices de cumplimiento de varias entidades. Se puede determinar estos índices para cada etapa del proceso de la transacción, por ejemplo —en el caso de las importaciones— desde el manifiesto a la presentación de la declaración de mercancías hasta la recaudación de derechos e impuestos. Los sistemas automatizados que la Aduana emplea para evaluar los envíos de alto riesgo permiten respaldar el control del cumplimiento de la ley a los efectos de un enfoque científico con respecto a la recolección de datos, análisis y proyecciones, aunque los índices de cumplimiento también se pueden medir eficazmente sin automatización.

La Aduana debería definir un conjunto de transacciones y, mediante el empleo de una metodología de muestreo estadísticamente válida, seleccionar las entidades específicas de este conjunto a ser

revisadas o verificadas. Según los resultados, el conjunto podrá ser modificado de diferentes maneras.

La Aduana, debe, asimismo, determinar el nivel de cumplimiento aceptable.

Por ejemplo, un índice de cumplimiento del 95% para las transacciones o entidades revisadas en un área determinada puede ser el nivel aceptable para una administración. Este nivel también se puede llamar el nivel de tolerancia.

En el marco de las transacciones, la Aduana podrá implementar los siguientes procesos para el control del cumplimiento de la ley:

- Cumplimiento con respecto a la declaración de mercancías;
- Cumplimiento del comerciante;
- Cumplimiento de las reglamentaciones de tránsito;
- Cumplimiento de las reglamentaciones que rigen a zonas francas o a depósitos;
- Cumplimiento con el manifiesto y el documento de transporte;
- Cumplimiento del transportista.

A continuación, se detalla algunos factores que deberían ser considerados durante una revisión de verificación con respecto a un elemento tomado como ejemplo de estos procesos.

**Cumplimiento de la declaración de mercancías:**

- a) ¿Existe prueba documental que respalde la exactitud de una declaración de mercancías?
- b) ¿Las cantidades declaradas corresponden al contenido del envío?
- c) ¿El país de origen corresponde al marcado en las mercancías?
- d) ¿La descripción declarada de las mercancías corresponde a las mercancías en los hechos?

De este modo, una típica revisión de medición de cumplimiento de la ley con respecto a los Derechos de Propiedad Intelectual por una

mercancía seleccionada, con un nivel de tolerancia del 95%, se llevaría a cabo de la siguiente manera:

- a) Realizar un muestreo estadísticamente válido de declaraciones de mercancías conforme al código del S.A seleccionado.
- b) Si el índice de cumplimiento resultante fuera menor al 95%, realizar otra medición del mismo código del S.A, pero estratificado conforme a los países de origen seleccionados.
- c) Con respecto a los países de origen cuyo cumplimiento sea inferior al 95%, realizar una medición de cada uno de los importadores más importantes.
- d) Con respecto a los importadores cuyo índice de cumplimiento sea inferior al 95%, la Aduana debería afanarse por:
  - Informar al importador (“Programa de información sobre el concepto de cumplimiento de la ley”)
  - Definir perfiles / objetivos con respecto a áreas de incumplimiento identificadas
  - Realizar mediciones posteriores para asegurarse que el importador ha corregido el problema
  - Realizar más controles y/o verificaciones
  - Infligir multas o amonestaciones, si fuera necesario, en los casos de reiterado incumplimiento.

#### **2.2.1.8.8 Utilización de la tecnología de la información para implementar una gestión de riesgo eficaz (Norma Transitoria 6.9 y Capítulo 7)**

El uso de la tecnología de la información es una herramienta eficaz para la gestión de riesgo. Permite realizar más rápidamente un análisis de los criterios de selección que si fuera realizado manualmente. La automatización permite a las administraciones aduaneras establecer una base de datos nacional con respecto a todas las transacciones y movimientos, pasible de ser actualizada y

empleada para intercambios rápidos de información y para identificar sectores de riesgo en cambio.

Asimismo, puede proporcionar una base de datos relativa a todos los perfiles de riesgo que formaría la base de un módulo de selección dentro de un sistema de desaduanamiento automatizado.

Un sistema automatizado permite a las administraciones aduaneras someter las declaraciones a una serie de filtros de selección con el fin de determinar cuáles requieren un estudio más profundo. Un sistema así puede orientar las demandas en diferentes direcciones. Se encuentran disponibles las "Directivas sobre Tecnología de la Información" para obtener una información más detallada respecto a la aplicación de la tecnología de la información en la gestión de riesgo.

## **2.2.2 Delitos Aduaneros**

### **2.2.2.1 Nociones de Crimen Económico y Bien Jurídico Tutelado**

#### **2.2.2.1.1 El bien jurídico tutelado criminalmente en materia aduanal**

El derecho penal contemporáneo por el efecto de la denominada globalización económica no se limita solamente a criminalizar los denominados delitos "violentos".

El derecho penal se ha retroalimentado para sancionar acciones dañosas a la vida económica. Es decir, viene a proteger bienes de carácter jurídico "supraindividual".

Un bien jurídico supraindividual no tiene substrato empírico inmediato como en el caso de aquellos que protegen bienes jurídicos individuales (la vida, la salud, el patrimonio, la fe Pública, etc.). Como ejemplos de Bienes Jurídicos Supraindividuales: El Orden Económico, la Competencia, la Propiedad Intelectual, la Fe Pública, la Información, etc.

Resulta innegable que en un sistema de Economía de Mercado como la imperante en la actualidad se requiere de "instrumentos legales" para la consecución de fines no solo económicos sino políticos.

En general, el comercio internacional es positivo para el progreso económico de todos y para los objetivos sociales de eliminación de la pobreza y la marginación social, entonces, podemos coligar el plano económico con el plano jurídico penal según esta idea de Bustos "Los bienes jurídicos son relaciones sociales concretas, de carácter sintético, protegidas por la norma penal que nacen de la propia relación social democrática".

Ahora bien, el fenómeno de la globalización engloba al libre comercio internacional, al movimiento de capitales a corto plazo, a la inversión extranjera directa, a los fenómenos migratorios, al desarrollo de las tecnologías de la comunicación y a su efecto cultural.

Entonces, ¿Cuál será el Bien Jurídico Tutelado en materia Aduanera?

Para ello en primer lugar debemos hacer un breve cuestionamiento dogmático penal, por el cual es necesario determinar la conducta típica (tipo) respecto del bien jurídico. Resultan indubitables los siguientes:

- El tipo penal expresa más que una acción.
- "El tipo contiene una situación social, o proceso interactivo singular que debe realizarse de acuerdo a circunstancias personales y objetivas que en forma abstracta en él se contemplan"
- La tipicidad constituye una primera valoración del hecho
- Se perciben actos de engaño al rol económico del Estado y de fraude en perjuicio del fisco o hacienda pública.

En segundo lugar, se debe captar la antijuricidad como segundo momento valorativo.



El sistema teleológico implica la constatación de la antijuricidad material consistente en la lesión del bien jurídico protegido por la norma.

Se instrumentalizan normativas que criminalizan conductas tendientes a defraudar al Estado, Fisco o Hacienda en su rol funcional de facilitador de intercambio económico comercial en libertad.

Por último, el "sentido razonable" de la pena. Que viene a ser una condición sumamente importante dado que luego de la selección del bien jurídico se requiere determinar la intensidad de su protección, siempre en el marco de la discrecionalidad que le permite el carácter social y democrático del derecho. En este sentido no se debe obviar el hecho axiológico de que todos los delitos aduaneros son eminentemente dolosos, a diferencia de las infracciones aduanales administrativas que pueden pertenecer al campo de la omisión.

El Bien Jurídico Tutelado en materia aduanal estará constituido entonces por "las relaciones emanadas de un libre comercio nacional e internacional".

#### **2.2.2.1.2 Definición de fraude según la Organización Mundial de Aduanas (OMA)**

Las acciones que en el Perú se conocen como fiscalización aduanera se denominan por la OMA y por las administraciones aduaneras de otros países como "Lucha contra el fraude comercial". Resultando así evidenciada la relación entre la acepción "Fraude comercial" con la de "Fraude Aduanal", y estos a su vez con el "Delito Aduanero".

LA OMA define el fraude comercial de la siguiente manera:

"Cualquier infracción o delito contra estatutos o disposiciones regulatorias en que la aduana sea responsable de asegurar su cumplimiento, incluyendo":

- Ley 27765 27.6.02

**e) Infracciones Administrativas Penales**

- Contrabando
- Receptación
- Trafico Mercancías Prohibidas o Restringidas por monto menor a 2 UIT.

**f) Infracciones Administrativas**

- Art. 101, 102, 103, 105,106, 107,108 y 109 de la L.G.A. IV.2  
Los delitos aduaneros propiamente dichos.

**2.2.2.2 ¿Cuáles son las líneas de acción gubernamentales en materia de ilícitos aduaneros?**

Si entendemos como política criminal como "la lucha entre distintos grupos de presión" a lo que podríamos agregar "grupos de poder" generándose una suerte de vaivén penal, tomaremos entonces elementos comunes que la mayoría de gobiernos asumen en esta materia penal aduanera.

Tenemos:

- Promover una política de prevención y concientización que haga posible una disminución de la oferta y la demanda de contrabando y Tráfico Ilegal de Mercancías.
- Desarrollar las reformas legales necesarias para enfrentar con éxito a los infractores.
- Coordinar la actuación conjunta y eficaz de todos los organismos estatales y privados.
- Fomentar la responsabilidad y la participación de todos los ciudadanos

**2.2.2.2.1 Contrabando**

Ahora bien, pasando a efectuar disquisiciones sobre el Tipo Penal antijurídico del delito de Contrabando encontramos que la ley

anterior (Ley 26461) contraía la definición del delito de Contrabando a "eludir el control aduanero, ingresarlas (mercancías del extranjero) o extraerlas del territorio nacional".

La norma actual amplía a la acción de no presentación para verificación o reconocimiento físico de mercancías en dependencia aduanera o lugares habilitados. En cuanto a la cuantía encontramos que la ley anterior estipulaba como cuantía las 4 UITs. (1UIT =3,700 n.s cuantía=14,800 n.s) para que el hecho sea tipificado como delito. La norma actual estipula como monto para determinar la cuantía solamente 2 UITs. (1UIT = 3,700 cuantía = 7,400 n.s.) Es decir, se amplía el espectro persecutorio penal en base a la reducción de la cuantía.

Si hemos de referirnos a la efectividad represiva de la nueva legislación se denota básicamente un gran incremento de la intención represiva en la proposición jurídica del legislador y nos encontramos ante el primer obstáculo en materia de persecución penal.

Por otro lado, respecto de " la efectividad de la prueba " o efectividad probatoria, en fin, de la probanza, observamos que en general esta nueva legislación penal aduanera como en muchas instituciones penales en nuestro país, adolece de excesiva exuberancia formal de modo que la "cuestión probatoria" será un constante elemento de desequilibrio entre el fin normativo y la eficiencia de la norma en el proceso.

Entendiéndose como eficiencia la tendencia restrictiva o de contención, que se debe generar en los índices de criminalidad aduanal.

El criminal en esta materia es extremadamente astuto y conocedor de la norma, sus alcances y vacíos. ¿Entonces cuáles son las Modalidades de Contrabando contempladas? Veamos:

**Modalidad I.** El artículo 1 de la Ley 28008 sanciona a quien extrae, consume, utiliza o dispone de las mercancías de Zona Primaria sin haberse autorizado legalmente su retiro por la Autoridad Administrativa Aduanera. Es similar a la ley anterior que en su artículo Art. 2 inc. B disponía sancionar en forma laxa el "extraer mercancías de recintos fiscales..."

**Modalidad II.** El artículo 2 inc. B. de la Ley sanciona el Consumir, almacenar, utilizar o disponer de las mercancías que hayan sido autorizadas para su traslado de una zona primaria a otra, para su reconocimiento físico, sin el pago previo de los tributos o gravámenes. En este caso la ley anterior es similar en su Art. 2 inc. C.

**Modalidad III.** El Art. 2 inc. C. sanciona el internamiento de mercancías de una zona franca o zona geográfica nacional de tratamiento aduanero especial o de alguna zona geográfica nacional de menor tributación y sujeta a un régimen especial arancelario hacia el resto del territorio nacional sin el cumplimiento de los requisitos de ley o el pago previo de los tributos diferenciales.

En la normativa anterior esta figura (contenida en el Art. 5 inc. a de la Ley 26461) se tipificaba como una modalidad del delito de Defraudación de Rentas de Aduanas y no de contrabando. La innovación a nuestro criterio atenta contra la acepción jurídica internacional de fraude aduanero porque generalmente se presenta esta figura en abuso en la etapa de "trámite aduanero". Ejemplo .Fraude en el "paso de los chacales" mediante abuso de franquicia en ZOFRATACNA.

**Modalidad IV.** El Art. 2 inc. d. Sanciona el conducir en cualquier medio de transporte, hacer circular dentro del territorio nacional, embarcar, desembarcar o trasbordar mercancías, sin haber sido sometidas al ejercicio de control aduanero. Se procede a

comprender en el ámbito sancionador al transportista involucrado en delito aduanero.

**Modalidad V.** El artículo 2. Inc. Sanciona el intentar introducir o introduzca al territorio nacional mercancías con ELUSION o burla del control aduanero ante la Administración Aduanera.

Otra vez nos encontramos con una figura más relativa al fraude por existir trámite aduanero como gestión o mecánica fraudulenta.

La elusión es un término que permite acusar gestión a través del abuso o deficiencia de mecanismos legales en operaciones aduaneras.

#### **¿Qué es el Contrabando Fraccionado?**

Esta nueva figura prescribe: "Incorre (en delito) y será reprimido con idéntica pena, el que con unidad de propósito realice el contrabando en forma sistemática por cuantía superior a 2 Unidades Impositivas Tributarias en forma fraccionada, en un solo acto o en diferentes actos de inferior importe cada uno, que aisladamente serían consideradas infracciones administrativas vinculadas al contrabando."

#### **¿Qué es la Unidad de propósito?**

El Art. 3 de la Ley persigue el denominado "Contrabando Fraccionado" sancionando la Unidad de Propósito para casos de evasión de control SISTEMATICO.

Se produce una integración del tipo penal en base a la presunción legal subjetiva de que varias porciones de una mercancía de procedencia ilícita corresponden a una sola persona al ser intervenidos por el servicio aduanero. La condición sine qua non es que dicha mercadería sea identificable como dominio de un solo propietario – consignatario – dueño, con las consecuentes trabas formales en la "cuestión probatoria" o la probanza.

Ahora bien, en cuanto a la Defraudación de Rentas de Aduanas, también se demarcan modalidades, que nos dan una aproximación a lo que en doctrina se viene denominando Contrabando Técnico:

#### **2.2.2.2.2 La defraudación de rentas de aduanas**

##### **¿Cuál es el tratamiento de la Defraudación de Rentas de Aduanas?**

La Defraudación de Rentas de Aduanas en el Perú está contemplada en el artículo cuatro de la ley y discrimina el bien jurídico tutelado lo que la doctrina penal especifica que será el control de ingresos y egresos del Estado. Al valerse el agente de dolo para engañar a la Administración Tributario Aduanera. En cuanto al tipo Penal se tipifica: "al que mediante trámite aduanero, valiéndose de engaño ardid, astucia u otra forma fraudulenta deja de pagar en todo o en parte los tributos u otro gravamen o los derechos antidumping o compensatorios que gravan la importación o aproveche ilícitamente una franquicia o beneficio tributario, será reprimido con Pena Privativa de la Libertad no menor de cinco ni mayor de ocho años y con 365 a 30 días Multa.

##### **Modalidades del delito de defraudación de rentas de aduanas**

Se contemplan las siguientes:

Según el Art. 5 tenemos:

**MODALIDAD I.** Importar mercancías con documentos falsos o adulterados o con información falsa\* en relación con el valor, calidad, cantidad, peso, especie, antigüedad, origen u otras características como marcas, códigos, series, modelos que originen un tratamiento aduanero o tributario más favorable al que corresponda a los fines de su importación.

**MODALIDAD II.** Simular ante la Administración Tributario Aduanera total o parcialmente una operación de comercio exterior con la

finalidad de obtener un incentivo o beneficio económico o de cualquier índole establecido en la legislación nacional.

Por ejemplo en el caso del Drawback recordemos que es un mecanismo de promoción de las exportaciones: "Régimen Aduanero de Perfeccionamiento que permite, como consecuencia de la exportación obtener restitución total o parcial de DA que hayan gravado la importación de mercancías contenidas en bienes exportados o consumidos en su producción".

**MODALIDAD III.** Sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercancías, variar la cantidad de las mercancías a fin de obtener ilícitamente incentivos o beneficios económicos, o dejar de pagar en todo o en parte derechos antidumping y compensatorios.

**MODALIDAD IV.** Alterar marcas, códigos, series, rotulado, etiquetado, modificar el origen o la subpartida arancelaria para obtener beneficios ilícitos.

**MODALIDAD V.** Consumir, almacenar, utilizar o disponer de las mercancías en tránsito o reembarque incumpliendo la normativa reguladora de estos regímenes aduaneros.

#### **2.2.2.2.3 Receptación**

Se sanciona (Art. 6 de la Ley 28008) al que adquiere o recibe en prenda, almacena, oculta, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea mayor a 2 UIT. Es importante destacar que esta figura tomada de los Delitos contra el patrimonio tampoco admite la figura de la doble receptación o receptación por receptación, es decir, se constriñe la responsabilidad a nivel de autoría solamente al primer adquiriente de bienes de procedencia presuntamente ilícita.

Dichas mercancías serán apreciadas por el sujeto que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento de su procedencia ilegal o se

comprueba que debía presumir que provenía de los delitos contemplados en la LDA.

A veces entra en conflicto el interés del consumidor en este tema, quien no está obligado a premunirse de documentación de importación de bienes adquiridos para consumo final por ejemplo.

#### **2.2.2.2.4 Financiamiento**

El tipo sanciona al que financie por cuenta propia o ajena la comisión de los delitos tipificados en la presente Ley.

Es, a no dudar, una figura gravísima tomada de la normativa de represión del Tráfico Ilícito de Drogas. La sanción es fuerte y con ello se pretende denostar la acción de grandes mafias dedicadas a estos ilícitos. El resultado aun es mediático debido a la inviabilidad en el campo probatorio, ya referida en los otros ilícitos de esta naturaleza.

#### **2.2.2.2.5 Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas.**

Es en este segmento donde se inicia la aproximación al tratamiento más consensual de Contrabando Técnico que gana campo en la doctrina aduanal contemporánea.

##### **Tipificación:**

El que utilizando cualquier medio u artificio o infringiendo normas específicas introduzca o extraiga del país mercancías por cuantía superior a 2 UIT cuya importación está prohibida o restringida, será reprimido con PPL no menor de 8 ni mayor de 12 años.

Multa: 730 a 1460 DM.

- **Importaciones prohibidas**

También se constituye en Contrabando Técnico las Importaciones Prohibidas. He aquí unos supuestos:



### **Por decoro nacional**

Textos cartográficos, geográficos, en cualquier soporte en el cual aparezca mutilado el territorio nacional o diferente a los límites del Perú – Ley 26219

El ingreso al país de bebidas fabricadas en el extranjero que tengan la denominación de Pisco u otra que incluya esa palabra – Ley 26426.

### **Para cautelar la salud pública**

Plaguicidas órgano clorados, derivados y compuestos – D.S. N°037-91-AG.; Residuos y desechos radioactivos Decreto Legislativo N° 757; Equidos de la República Argentina Resolución Jefatural N° 077-98-AG-SENASA; Bovinos vivos, productos y subproductos procedentes del Reino Unido, Irlanda, Francia, Portugal, Suiza, Holanda, Bélgica y Luxemburgo, Resolución Jefatural N° 109-98-AG-SENASA.;

Productos agroquímicos elaborados en base a los ingredientes activos que contengan: Lindano, Para-thion Etilico y Parathion Metilico. Resolución Jefatural N° 077-98-AG-SENASA; Formulaciones comerciales de Captafol, clorobencilato, hexaclorobenceno, pentaclorofenol, clordano, clordimeform, dibromuro de etileno y compuestos de mercurio, así como de los derivados y compuestos que con ellos se pudieran formular. Resolución Jefatural N° 036-99-AG-SENASA.; Rumiantes, ganado porcino y sus productos, procedentes de R.U., Irlanda, Holanda, Argentina y Uruguay. Resolución Jefatural N° 108-2001-AG-SENASA; Rumiantes, ganado porcino y sus productos, procedentes de Brasil. Resolución Jefatural N° 137-2001-AG-SENASA

### **Por protección del medio ambiente y sanitario**

Vestido y calzados usados (Ley 26975); Neumáticos usados (D.S. N° 003-97-SA); Vehículos usados para uso particular, con

antigüedad mayor a 05 años, y transporte público mayor a 08 años de antigüedad. Asimismo, vehículos siniestrados (Decreto Legislativo 843); Vehículos para el transporte, de más de 3,000kgs. de PBV (D.U. 140-2001) \*RTC.

**Por seguridad interna**

Productos pirotécnicos (rascapiés, cohetes, coheteillos, ratas blancas y similares (Ley N° 26509).

**Por razones políticas**

Comercio exterior con Irak (Resoluciones N°s. 661-90 y 986-95 de la ONU)

Diamantes de Sierra Leona (Resolución N° 1306-2000 de la ONU)

• **Importaciones Restringidas**

Equipos para transmisión radioeléctrica en general - MTC Decreto Legislativo 702.; Armas, municiones, accesorios y repuestos de uso particular MININTER – DISCAMEC regulados por Ley N° 25054; Explosivos, insumos y conexos de uso civil–MININTER-DISCAMEC, Decreto Ley N° 25707.;Productos o insumos químicos para la elaboración de PBC – MITINCI, Decreto Ley N° 25623.; Productos farmacéuticos y galénicos Certificado de Registro Sanitario– DIGEMID, Ley N° 26842.; Cosméticos y similares, sus insumos, instrumental y equipo de uso médico quirúrgico u odontológico D. S. N° 010-97-SA.; Sustancias, estupefacientes, psicotrópicas, y precursores – DIGEMID, Dec. Ley N° 22095, Ley 26842.; Mascotas no comerciales – R. M. N° 0368-98-AG. Plaguicidas agrícolas y afines - SENASA D.S.N°15-95-AG.;Cetáceos menores-Ministerio de Pesquería Ley N° 26585, D. S. N° 002-96-EF. Recursos hidrobiológicos en general con autorización y licencia del Ministerio de Pesquería.

### **2.2.2.3 Tentativa en los delitos aduaneros**

La nueva ley asume esta figura y dice que será reprimida la TENTATIVA con la pena mínima legal que corresponda al delito consumado. Se exceptúa de punición los casos en los que el agente se desista voluntariamente de proseguir con los actos de ejecución del delito o impida que se produzca el resultado. La dogmática penal hace la salvedad en el caso de que los actos practicados constituyan por sí otros delitos.

En el ordenamiento penal peruano la tentativa, a diferencia del código penal de 1924 en el que la atenuación de la pena para la tentativa tenía aplicación facultativa, ha asumido sentido de obligatoriedad para el juzgador (Art. 8.).

En materia penal aduanera se aplica esta corriente imponiendo la pena mínima que correspondería al delito consumado.

#### **Circunstancias agravantes**

Art. 10 Agravantes penalizadas con PPL no menor de 8 ni mayor de 12 años. Multa: 730 a 1400 DM.

- a. Cuando se trate de armas de fuego, explosivos, elementos nucleares, abrasivos químicos o materiales afines, o aquellos que afecten la salud, la seguridad pública y el medio ambiente.
- b. Interviene en el hecho en calidad de autor, instigador o cómplice primario un funcionario o servidor público en el ejercicio de sus funciones y abuso de su cargo o cuando las ejerce por delegación del Estado.
- c. El agente interviene como autor, instigador o cómplice primario un servidor del servicio aduanero, de la PNP o de las FFAA y a las que por mandato legal se les confiere la función de apoyo y colaboración en la represión y prevención de delitos aduaneros.

La norma anterior sancionaba además con inhabilitación por cinco años de conformidad con el Art. 36 del Código Penal la carencia es evidente en la nueva normativa que simple y llanamente no regula un mínimo de tiempo de inhabilitación para los funcionarios involucrados.

Recordemos que autor es el que realiza por sí o por medio de otro el hecho punible. Coautor la persona o personas que lo cometan conjuntamente, pero que interviene en: la decisión común, aporte esencial, tomar parte en la fase de ejecución. (= A). Instigador viene a ser e que induce a otro a delinquir. (=A).

El cómplice primario, es el que con dolo presta auxilio para la realización del delito, sin el cual no se hubiere perpetrado. (= A).

El cómplice secundario es el que de cualquier otro modo hubieran prestado dolosamente asistencia se les disminuirá la pena.

### **Agravantes en la ley vigente**

La Ley vigente considera agravantes los siguientes sub tipos:

**AGRAVANTE I.** se utilice el empleo de la fuerza física para evitar el descubrimiento. También se sanciona la intimidación en las personas o fuerza sobre las cosas.

Apreciamos similitud con la norma anterior 26461 Art.7. Inc. c "se perpetra facilita o evite su descubrimiento mediante empleo de violencia o intimidación.", y es aquí donde se hace una primera referencia a instrumentos propios de la represión del Crimen Organizado.

**AGRAVANTE II.** Cuando se comete el ilícito por 2 o más personas o el agente integran una organización destinada a cometer los ilícitos tipificados en la ley penal aduanera.

**AGRAVANTE III.** Cuando los tributos, gravámenes, derechos antidumping o compensatorios no cancelados o cualquier importe indebidamente obtenido en provecho propio o de terceros...sean superiores a 5 UIT. (16,500 nuevos soles.)

**AGRAVANTE IV.** Se utilice un medio de transporte acondicionado o modificado en su estructura\*\* con la finalidad de transportar mercancías de procedencia ilegal.

**AGRAVANTE IV.** Se haga figurar como destinatarios o proveedores a personas naturales o jurídicas inexistentes, o se declare domicilios falsos en los documentos referentes a trámites de regímenes aduaneros.

**AGRAVANTE V.** Cuando se utilice a menores de edad o inimputables.

**AGRAVANTE VI.** Cuando el valor de las mercancías sea superior a 20 UIT o 66000 nuevos soles.

#### **2.2.2.4 La valoración de las mercancías objeto de ilícito aduanal**

El reglamento de la Ley en su Art. 6 señala "La determinación se hará en dólares de EEUU de acuerdo a las siguientes reglas aplicadas en forma sucesiva y excluyente:

#### **Mercancías referidas en el literal a del Art. 16 (mercancías extranjeras Zona Tributario Aduanero especial)**

El valor más alto de mercancía idéntica o similar según

- i. Banco de Datos de Aduanas.
- ii. valores mínimos determinados por ATA.
- iii. El precio más alto de venta al público minorista de una mercancía idéntica o similar comercializada en el mercado interno. Referente la Jurisdicción de la Intendencia de aduana que intervino la mercadería o la más cercana.

Es importante tener en consideración que el SIVEP o Sistema de Verificación de Precios adecua sus referencias de precios a los requerimientos del Acuerdo del Valor de la OMC. Así, el SIVEP fue desarrollado a partir del SIVAM o Sistema de Valoración de Mercancías que es una Base de Datos de precios internacionales de mercancías.

Pero en los casos de defraudación de rentas la Administración tomará en cuenta que se efectuará el avalúo al existir 2 o más facturas, contratos o comprobantes de pago estimando el valor más alto o igual en aplicación de las reglas antes señaladas.

### **Consecuencias accesorias**

Si para la Ejecución de un delito aduanero se utiliza la organización de una persona jurídica o negocio unipersonal, con conocimiento de sus titulares, el juez deberá aplicar, según la gravedad de los hechos conjunta o alternativamente las siguientes medidas:

- Clausura temporal o definitiva de sus locales o establecimientos.
- Disolución de la persona jurídica.
- Cancelación de licencias, derechos y otras autorizaciones administrativas o municipales de que disfruten.
- Prohibición temporal o definitiva a la persona jurídica para realizar actividades de la naturaleza de aquellas en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito.

En todos los casos se deberán tomarán providencias para salvaguardar intereses laborales y de los acreedores.

Como última consecuencia accesoria tenemos que, si los responsables de los delitos aduaneros fuesen extranjeros, serán condenados, además con la pena de expulsión definitiva del país, la misma que se ejecutará después de cumplida la pena.

### **2.2.2.5 Otros referentes adoptados en la represión al crimen organizado**

Se ha echado mano de una normativa complementaria, es el caso que se amplían los alcances de la Ley 27378 (20-12-00) o premial (Colaboración Eficaz) para comprender a los Delitos Aduaneros. La excepción está dada en los casos de financiamiento.

También se implementa complementariamente la Ley Penal Contra el Lavado de Activos 27765 del 27 de junio del año 2002. Sanciona

al que adquiere, utiliza, guarda, custodia, recibe, oculta o mantiene en su poder dinero, bienes, efectos o ganancias, cuyo origen ilícito conoce o pudo presumir, con la finalidad de evitar su incautación o comiso. PPL 8 a 15 años.

### **Agravantes**

Básicamente se configura agravante cuando el agente comete el delito en calidad de integrante de una organización criminal, haciéndose acreedor de pena privativa de libertad no menor a 25 años.

#### **2.2.2.6 Aspecto controversial del apoyo de la FFAA**

El Artículo 46° de la ley vigente plantea explícitamente la colaboración de la F.F.A.A, por Ley 28008 en apoyo a la administración aduanera, a diferencia en la anterior ley.

La prescripción normativa va más allá e incluye la facultad del almacenamiento de mercancías y vehículos incautados con cargo a dar cuenta. Y es allí donde se puede apreciar el interregno donde penetra la institución armada, el peligro de corrupción es eminente, y si a ello le agregamos la escasa preparación criminológica del militar en estos avatares ergo la intención puede desbordar el entusiasmo aparente del legislador que involucró al militar y derivar en una abjuración del derecho en un estado democrático.

Sin embargo, el apoyo en vía de "colaboración de las Fuerzas Armadas" en la lucha contra el delito no ha dado buenos resultados, por ejemplo, en materia de Tráfico Ilícito de Drogas. Bajo esta égida nada hace pensar que involucrar a la institución militar una vez más en la represión de delitos sofisticados como el caso aduanal, no prospere. La milicia, históricamente, funcionalmente esta "diseñada" en esencia para prepararse para la guerra interna y/o externa pero no va con su esencia la represión de delitos comunes. No sirve el prurito de la falta de equipamiento del personal aduanero.

### **2.2.2.7 Factores que han incidido en la eliminación de los abultados trámites y procedimientos burocráticos de aduana para el despacho y desaduanamiento de las mercancías procedentes o con destino al exterior**

Las medidas que han permitido la implementación del ejercicio eficiente del control aduanero concurrente, que ejercen las aduanas operativas en el ingreso y salida de mercancías del país, teniendo como objetivo la detección del fraude aduanero a través de un sistema de gestión del riesgo y su correspondiente plan de implementación

La identificación de las medidas que permitan la participación del sector privado en la gestión aduanera, tanto en la facilitación del comercio exterior como en el ejercicio del control aduanero así como de las medidas que permitan el ejercicio eficiente del control aduanero posterior, permiten desde una visión integral del sistema aduanero un ejercicio eficiente del control concurrente de forma tal que dicho control se centre o focalice en las importaciones de mercancías de alto riesgo las mismas que serán determinadas por la propia aduana (subvaluación, subconteo, fraude comercial, etc.) producto de un análisis del riesgo.

La premisa que se tuvo al establecer las medidas de facilitación al comercio exterior es que estas resultarían validas en la medida que exista un efectivo control aduanero el cual comprende tanto al que se realiza de manera concurrente como al que se realiza con posterioridad al levante de las mercancías, por lo tanto el sistema aduanero se sustentaría en:

- Procedimientos aduaneros simplificados
- Automatización del proceso de control aduanero
- Administración del riesgo
- Delegación de funciones al sector privado, y
- Un efectivo control posterior



Lo antes mencionado se puede apreciar al establecer como medidas de facilitación la posibilidad de delegar en las agencia de aduanas certificadas por la Sunat la revisión documentaria (canal naranja) en el despacho aduanero, de forma que los despachos en donde intervengan se encontrarían sujetos a control posterior, lo cual no es impedimento para que la Autoridad Aduanera en el ejercicio de su potestad aduanera efectúe el reconocimiento o inspección física de las mercancías como consecuencia de un análisis del riesgo. Así como establecer la posibilidad que el dueño o consignatario de las mercancías pueda otorgar a la Administración Aduanera una garantía que le permita poder obtener el levante de sus mercancías sin esperar la culminación de la verificación por parte de la Autoridad Aduanera, y por último tratándose personas naturales o jurídicas calificadas como "buenos contribuyentes" se encuentren sujetos a control posterior obteniendo el levante de sus mercancías previo pago o cancelación de los derechos de aduana e impuestos autoliquidados. Frente a estas medidas es necesario establecer una serie de medidas que permitan un efectivo control posterior para ello hemos involucrado a las Aduanas Operativas, la Intendencia Nacional de Fiscalización Aduanera, y las Intendencias de la Superintendencia Nacional Adjunta de tributos Internos.

De forma tal que la Intendencia Nacional de Fiscalización Aduanera realice las acciones de fiscalización o supervisión de las obligaciones aduaneras y administrativas de los despachadores de aduana, almacenes aduaneros y concesionarios postales, a través de auditorías, inspecciones u otras modalidades, y que la verificación del valor en la importaciones efectuadas por las empresas calificadas como "buenos contribuyentes" sea realizado en primera instancia por las Intendencias de Aduana Operativa del país de manera selectiva o aleatoria en un periodo determinado, para lo cual se creara una División o Departamento a cargo de dicha labor, la

misma que si bien se inicia como una verificación del valor declarado, procedimiento que resulta también aplicable a los importadores que han obtenido el levante de sus mercancías al haber otorgado una garantía ante la Administración Aduanera.

Teniendo en cuenta lo antes mencionado resulta necesario establecer una serie de medidas que posibiliten un análisis del riesgo oportuno y eficiente, para lo cual resulta de vital importancia la información anticipada del manifiesto de carga comprendiendo a la carga que consolidada, lo cual se plantea como una medida a implementar, pero además la posibilidad de presentar de manera anticipada de la Declaración Aduanera pero ya no concebida como una excepción sino no como una regla para lo cual consideramos que esta medida se orientaría a los importadores calificados como "buenos contribuyentes" pero también para las importaciones de mercancías sensibles al fraude, de forma tal que la presentación anticipada de la Declaración Aduanera no solo está orientada a la facilitación sino también al control aduanero.

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) impulsa el diseño de un nuevo proceso de salida de mercancías, facilitando su embarque directo desde el local del exportador. Con esta iniciativa se demuestra el compromiso de la entidad para facilitar y simplificar el comercio internacional en nuestro país.

Esta propuesta forma parte de las conclusiones del Compendio de Prácticas Operativas de Ejecución e Incautaciones Aduaneras (COPES por sus siglas en inglés) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que se desarrolló en nuestro país, del 17 al 21 de julio, con el apoyo de la Sunat.

Otro de los acuerdos del evento fue el fortalecimiento del programa del Operador Económico Autorizado (OEA) de la Sunat que otorgará mayores beneficios para agilizar las operaciones de control de la

carga, incorporando a los puertos y aeropuertos. Actualmente se cuenta con 49 empresas certificadas, que el año pasado exportaron más de US\$ 1.536 millones.

La Sunat, tiene el compromiso de promover el trabajo conjunto entre el sector privado y público como parte de la mejora del control aduanero y la seguridad de la cadena logística internacional, a fin de que los “empresarios y consumidores realmente perciban los beneficios que significa tener un comercio justo, ágil y seguro”.

El Planteamiento de Control en la Aduanas Marítima ha implementado un modelo de análisis inteligente del riesgo aduanero, con el fin de lograr una mayor efectividad en la selección de operadores sujetos a control previo, en el despacho aduanero y en la fiscalización posterior, basándose en perfiles de riesgos con las siguientes características principales:

- sobre determinados grupos de riesgo y sectores económicos sensibles;
- sobre determinados operadores del comercio (transportistas, agentes de aduanas, agencias de aduanas, depósitos temporales)
- sobre determinadas clases de mercancías;
- sobre mercancías procedentes de determinados países.
- sobre antecedentes en poder de la administración aduanera relativos al consignatario, o exportador de las mercancías.

El análisis de riesgo se basa en el uso de herramientas informáticas y explotación de data histórica, con lo cual se pretende:

- Analizar la información proveniente de fuentes internas y externas sobre el comportamiento del operador de comercio.
- Identificar y clasificar los perfiles de riesgo.
- Determinar los tipos de control más efectivos para enfrentar el fraude en el control previo, concurrente y posterior.

De este modo concentra el accionar de control en la verificación de los operadores y transacciones de mayor riesgo.

Además, Canon (2014) plantea con respecto a la modernización en la gestión de los servicios aduaneros, que esta debe tener las siguientes características:

- **Documento Único Aduanero (DUA) Digital**  
Digitalización total de los documentos aduaneros  
Involucramiento directo del sector privado en el proyecto
- **Ventanilla Única de Comercio Exterior**  
Optimizar trámites de comercio exterior en único punto de entrada
- **Precinto Electrónico**  
Control y seguimiento satelital en tiempo real  
Monitoreo de tránsitos en todo el territorio nacional aduanero 24 horas, 365 días del año
- **Plan de racionalización de la operativa**  
Modernización de procedimientos combina simplificación y facilitación Emprendimiento clave en el contexto de comercio exterior  
Principal Objetivo: Fortalecimiento de procesos de control de mercaderías que circulan por el puerto
- **Comunicación Institucional**  
Objetivos  
Posicionar a Aduanas como un servicio moderno, transparente, eficiente y creíble  
Fortalecer y generar confianza entre agentes de comercio exterior y ciudadanía  
Optimización de los procesos organizacionales y el rendimiento del personal Promoción de una comunicación interna abierta y fluida.

### **SIGAD (Sistema Integrado de Gestión Aduanera)**

Se le denomina así al servicio del portal, que es parte de SOL - Sunat Operaciones en Línea y que permite la facilitación de la operatividad aduanera. Sistema que permite realizar trámites aduaneros como solicitudes, autorizaciones, entre otros.

### **SIFA (Sistema Integrado de Fiscalización Aduanera)**

El sistema de explotación más importante es el Sistema Integrado de Fiscalización para Auditores (SIFA), que se desarrolló en ambiente visual y está orientado a la consulta individual de los contribuyentes. El Sistema Integrado de Fiscalización para PROGRAMACIÓN (SIFP) orientado a la realización de la selección de contribuyentes a ser incluidos en la programación de auditoría. Además se desarrolló dos pequeños sistemas para resolver requerimientos en un momento dentro del desarrollo del proyecto, estos son el Sistema Generador de Tramos y los indicadores de fiscalización.

Con la implantación de estos sistemas la Sunat pudo realizar la primera programación centralizada de auditoría hecha totalmente con criterios técnicos con la asistencia del SIFP, así como contar con información individual de los contribuyentes a ser auditados desde un solo sistema evitándole al auditor la tarea de reunir la información necesaria para su labor desde múltiples fuentes.

#### **2.2.2.8 Métodos o criterios que utiliza el personal de aduana para detectar alteración de las facturas comerciales de importación de mercancías del extranjero y que constituye un delito aduanero**

Según Azabache (2015) se entiende como facturas originales "las emitidas por el proveedor, que acreditan los términos de la

transacción comercial, de acuerdo a los usos y costumbres del comercio. Dicho documento podrá ser transmitido, emitido, impreso o recibido por cualquier medio, físico o electrónico”.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2013) lo define como un “documento privado que el exportador extiende al importador como constancia de venta, en la cual se indican los pormenores de la mercancía embarcada (descripción, precio, cotizaciones, número de bienes, etc.)”.

En el INTA-PG.01-A Importación para el Consumo se define la factura, como un “documento equivalente o contrato emitido, transmitido, impreso o recibido por cualquier medio físico o electrónico se considera original para efectos del despacho”.

La información mínima que debe contener una factura comprende:

- Nombre o razón social del remitente y domicilio legal;
- Número de orden, lugar y fecha de su formulación;
- Nombre o razón social del importador y su domicilio;
- Marca, otros signos de identificación; numeración, clase y peso bruto de los bultos;
- Descripción detallada de las mercancías, indicándose: código, marca, modelo, cantidad con indicación de la unidad de medida utilizada, características técnicas, estado de las mercancías (nueva o usada), año de fabricación u otros signos de identificación si los hubieren;
- Origen de las mercancías, entendiéndose por tal el país en que se han producido;
- Valor unitario de las mercancías con indicación del incoterm pactado, según la forma de comercialización en el mercado de origen, sea por medida, peso, cantidad u otra forma;
- Consignar la moneda de transacción correspondiente;
- Contener la forma y condiciones de pago;

- Subpartida del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías;
- Número y fecha del pedido o pedidos que se atienden; y
- Número y fecha de la carta de crédito irrevocable que se utilice en la transacción.

En el Artículo 5 del Reglamento para la Valoración de Mercancías según el Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC señala que los requisitos que debe cumplir toda factura comercial son:

- a. Corresponder realmente al precio pagado o por pagar directamente al vendedor.
- b. Estar contenida en documento original sin borrones, enmendaduras o muestra de alguna alteración. Puede ser traducida al español cuando la autoridad aduanera lo solicite.
- c. Contener la Numeración asignada por el proveedor extranjero.
- d. Consignar el Lugar y Fecha de expedición.
- e. Consignar el Nombre y/o razón social y domicilio del vendedor y del comprador.
- f. Contener la Cantidad, con indicación de la unidad de medida utilizada.
- g. Contener la denominación y descripción de las características principales de las mercancías. La información no consignada en la factura comercial deberá ser complementada en el Ejemplar B de la Declaración Única de Aduanas, que tiene el carácter de Declaración Jurada".
- h. Consignar el Precio Unitario y Total; con la indicación del INCOTERM pactado.
- i. Consignar el Origen de la mercancía, su moneda de transacción correspondiente.
- j. Contener la Forma y condiciones de pago, y cualquier otra circunstancia que incida en el precio pagado o por pagarse (descuentos, comisiones, intereses, etc.).

Cuando la facturación se realice por código, el importador debe aportar catálogos con la decodificación correspondiente

### **Errores cometidos en los documentos de embarque a la importación**

Las consecuencias de rehacer documentos mal preparados, con frecuencia perjudican al mayor intercambio de mercancías, haciendo que se evalúen aspectos tales como gastos financieros generados por demoras en la recepción de los pagos, costos de servicios no presupuestados dentro del costo de exportación para solucionar inconvenientes, pérdidas de tiempo y un deterioro de la relación entre el exportador e importador. (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2013).

### **2.2.2.9 Sistema de seguridad virtual interconectadas a las redes mundiales de seguridad**

El contexto contemporáneo del comercio internacional presenta características muy particulares ya que si bien se continúa incentivando el crecimiento de éste, hay factores que implican nuevas características, siendo una de ellas la exigencia cada vez mayor de la implementación de sistemas de seguridad para la protección de la denominada Cadena Logística de Comercio Internacional.

Los macro sistemas relacionados con la seguridad surgen como consecuencia de los atentados ocurridos en New York – USA que implicaron la destrucción de las torres gemelas y al mismo tiempo los atentados que ocurrieron en Inglaterra y España; esta situación determinó la necesidad de establecer sistemas aduaneros que incrementen la seguridad de las fronteras en el contexto de la lucha contra el terrorismo internacional.

La situación descrita generó iniciativas como el programa Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) implementado en



USA y la iniciativa análoga de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) mediante el concepto del Operador Económico Autorizado (OEA).

En junio de 2005 el Consejo de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en su periodo de sesiones en Bruselas, elaboro y aprobó normas destinadas a garantizar y facilitar la circulación cada vez mayor de mercancías que se observa en el comercio internacional. Estas normas están contenidas en el Marco Normativo SAFE ("Marco SAFE") este documento básico establece los principios fundamentales con respecto a la seguridad y facilitación de la cadena mundial de suministro.

El Marco SAFE, en junio de 2007, incorporó oficialmente el concepto de Operador Económico Autorizado (OEA), y siguiendo las disposiciones del Consejo se elaboraron las disposiciones más detalladas para la implementación del concepto del OEA. Este documento proporciona directrices técnicas básicas para la implementación de los programas relativos al Operador Económico Autorizado a nivel mundial entre los Miembros de la OMA y la comunidad que se dedica al comercio internacional.

Estas normas internacionales esenciales constituirán una "base" que deberán cumplir todas las partes involucradas en este esfuerzo. Además, este documento permitirá incorporar los criterios complementarios nacionales que una administración de aduanas en particular pudiera establecer.

Las administraciones de aduanas reconocen que la cadena logística del comercio internacional no es una entidad que pueda identificarse de manera aislada. Más bien se trata de una serie de componentes ad hoc compuestos por actores que representan diversos sectores del comercio.

Concepto OEA – OMA. En el Anexo I del Marco Normativo SAFE se define al Operador Económico Autorizado," ... es una parte

integrante del movimiento internacional de mercancías, cualquiera sea el motivo, que fue reconocido por una administración nacional de aduanas por cumplir las normas de la OMA o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística. Los OEA pueden ser fabricantes, importadores, exportadores, despachantes de aduana, transportistas, operadores de agrupamiento, intermediarios, operadores portuarios, de aeropuertos o terminales, operadores de transporte integrados, operadores de depósito, distribuidores, operadores de transporte.”

### **Las normas de seguridad para la cadena logística a nivel mundial**

A nivel mundial es pertinente destacar los esfuerzos por mejorar la seguridad de las cadenas logísticas; el Marco SAFE constituye el principal conjunto de normas internacionales. En octubre de 2006, 139 administraciones miembros de la OMA habían declarado su intención de aplicarlo.

Además, el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de la Facilitación de la Organización Marítima Internacional (OMI) han comenzado a examinar propuestas para integrar en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional y en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) procedimientos para la seguridad de la carga transportada por vía marítima basados en las normas de la OMA o compatibles con esas normas. En consecuencia, los elementos clave del Marco SAFE podrán, en su momento, convertirse en parte de la legislación internacional (obligatoria) relativa al transporte internacional de carga por vía marítima.

Además, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI) ha integrado el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias

(PBIP), generando la obligación de implementar el código PBIP en cada puerto que tenga por objeto el transporte marítimo internacional, con la finalidad de prevenir atentados terroristas y otras actividades criminales para preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas.

El Marco se asienta sobre tres "pilares", el primero se denomina Aduanas – Aduanas y se refiere al establecimiento de redes de colaboración entre las aduanas, el segundo es Aduanas – Empresas = OEA, regula las relaciones de colaboración entre las aduanas y el sector privado y el tercer pilar Aduana – Otros órganos gubernamentales e intergubernamentales, y se centra en cuatro elementos básicos:

1. Armonización de los requisitos relativos a la información electrónica previa sobre los envíos destinados al interior y al exterior o que están en tránsito;
2. Los países, a través de sus Aduanas se comprometen a utilizar un enfoque coherente de gestión de riesgos para abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad;
3. Obligatoriedad de las inspecciones, ante una petición razonable del país receptor y sobre la base de una metodología contra los riesgos comparable, se exige que las autoridades aduaneras del país expedidor realicen una inspección de los contenedores de alto riesgo y la carga, preferiblemente mediante el uso de equipo detectores menos agresivos, como las máquinas de rayos X a gran escala y los detectores de radiación;
4. Definición de las ventajas que las aduanas ofrecerán a las empresas que cumplan las normas mínimas relativas a la seguridad de la cadena logística y que apliquen las mejores prácticas, denominados también operadores económicos autorizados (OEA).

Con la finalidad de incorporarnos a las tendencias contemporáneas del comercio internacional la nueva Ley General de Aduanas (aprobada por Decreto Legislativo N° 1053) introdujo la figura del Operador Económico Autorizado.

### **Operador Económico Autorizado**

El Artículo 2° de la LGA lo define: "Operador de comercio exterior certificado por la SUNAT al haber cumplido con los criterios y requisitos dispuestos en el presente Decreto Legislativo, su Reglamento y aquellos establecidos por las normas pertinentes".

Adicionalmente, los artículos 44° al 45° del Capítulo VII - Del Operador Económico Autorizado-Título [1] II – Operadores del Comercio Exterior – Sección Segunda –Sujetos de la Obligación Aduanera; disponen lo siguiente:

En el artículo 44° se prescriben las condiciones que se deben acreditar para que se otorgue la certificación del Operador Económico Autorizado y lo esencial es:

Trayectoria satisfactoria de cumplimiento de la normativa vigente.

Sistema adecuado de registros contables y logísticos que permita la trazabilidad de las operaciones.

Solvencia financiera debidamente comprobada.

Nivel de seguridad adecuad

Las facilidades a otorgarse se regulan, en forma genérica en el artículo 45°, y se detallan en el Anexo N° 1 del procedimiento INPCFA-PG.13: Certificación del Operador Económico Autorizado.

La condición para el otorgamiento está supeditada al cumplimiento de los criterios establecidos y los que se establezcan.

El plazo de vigencia de la Certificación es indefinido, en tanto, el operador OEA mantenga las condiciones de la certificación, para tal efecto, la SUNAT realiza evaluaciones periódicas de validación, por lo menos una vez al año, para verificar que el OEA mantiene las condiciones y requisitos para continuar con la certificación

Las fuentes que proveen de información para la gestión de riesgo en Aduanas son los que a continuación se detallan:

Podremos mencionar a las fuentes internacionales producto de algunos convenios firmados con nuestro país que nos permitan la constatación rápida de la validez de los documentos sustentatorios de los trámites aduaneros, por ejemplo, en el caso de una factura comercial cuando se quiera determinar la existencia o no de subvaluación, o la autenticidad de un certificado de origen para exoneraciones tributarias, o respecto de un conocimiento de embarque para determinar la exactitud del flete.

Podemos citar dos convenios de los más usados:

- RILO: Oficina de Enlaces Regionales.
- Convenio de Nairobi: destinado a combatir el Fraude Comercial y el tráfico ilícito de sustancias prohibidas tales como drogas.

#### **2.2.2.10 Sistema de seguridad nacional aduanera interconectada a la Sunat, Ministerio del Interior y Ministerio de Comercio**

Para efectuar un control eficiente se tiene interconexión con otras entidades públicas para recabar información, las que se detallan a continuación:

- Superintendencia de Banca y Seguros (SBS)
- Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)  
Oficina de Registros Públicos de Lima y Callao (ORLC)
- CONASEV
- INDECOPI
- RENIEC
- Estudios jurídicos.

Se trabajó en equipo multisectorial SUNAT, MINCETUR, MEF y otros organismos gubernamentales involucrados la revisión de

medidas pendientes de implementación a nivel país respecto a la adecuación normativa de normas del AFC. .

Asimismo, la Sunat establecerá los protocolos de actuación coordinada entre todas las instituciones encargadas del control de la cadena logística (Sunat, Policía Nacional, Ministerio Público), para garantizar el debido proceso frente a los ilícitos detectados y un mayor involucramiento del sector privado en fortalecer la seguridad y facilitar la revisión permanente de sus instalaciones.

#### **2.2.2.11 Sistemas compatibles de precios y aranceles para evitar el contrabando**

El contrabando es el ingreso ilegal de mercancía extranjera a nuestro país burlando los controles aduaneros, así como, el mal uso de beneficios otorgados exclusivamente a las zonas de menos desarrollo, habitualmente las zonas fronterizas.

Uno de estos problemas que acarrea la sociedad es el tema del contrabando, y, si no se toman las precauciones pertinentes, este problema perdurará por mucho tiempo.

El contrabando es esencialmente una actividad informal. Es imposible de contabilizarla, toda vez que no deja un rastro económico.

En el año 2017, ante el cambio de paradigma en el desarrollo de sus acciones, en la lucha contra el contrabando y tráfico ilícito de mercancía, Sunat priorizó la investigación en base a la gestión de riesgo, buscando la eficacia y eficiencia procurando la identificación de grupos que se dedican a esta actividad ilícita para poder afectarlos.

En el 2017, se obtuvo como resultado la generación de 139 actas de incautación, que ascendieron a US\$ 8 796 526 (considera aquellas que superaron el monto de US\$ 25 000) y que dieron origen al inicio de procesos a personas por el presunto delito de contrabando

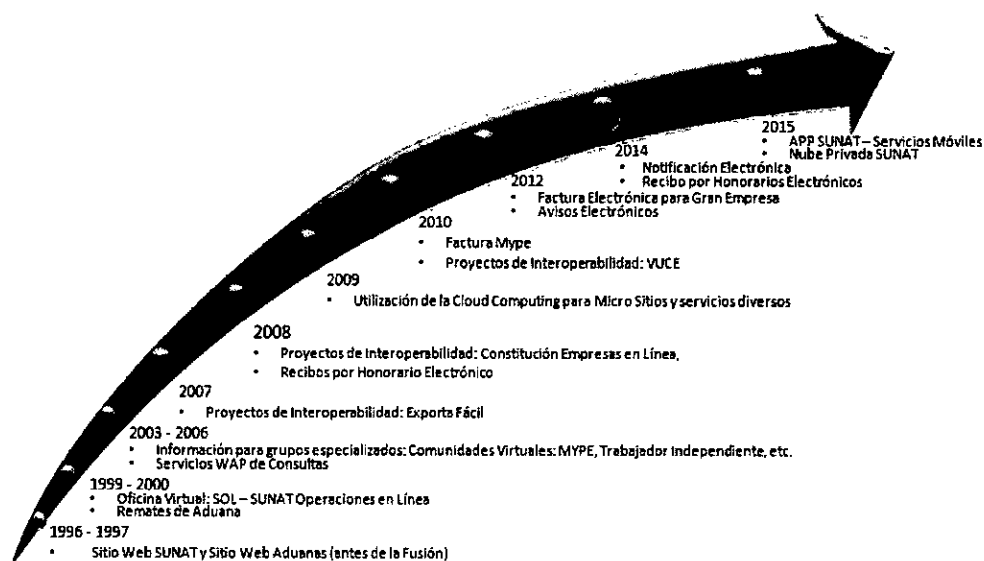
agravado, debemos resaltar que para este año el objetivo es motivar se inicie del proceso por presunción de delito de contrabando y usar el monto de US\$ 25 000.

En el año 2017, se han ejecutado un total de 15 857 acciones de control efectivas, lográndose intervenir mercancía por el monto de US\$ 62 232 834. Para el año 2017, se realizaron 440 actas de incautación que superan las 4 UIT, por un monto total de US\$ 12 504 710. Asimismo, durante el año 2017 se realizaron importantes intervenciones destacadas para combatir el contrabando

### 2.2.2.12 Servicios Electrónicos en SUNAT

El teleproceso y las aplicaciones "en línea" dan inicio a la presencia digital o electrónica de la institución, luego viene la entrega con Diskettes (DIM y PDT), luego la transmisión electrónica analógica (Teledespacho), luego por Internet con páginas Web.

La primera presencia de SUNAT en la Internet se dio entre el año 1996 y el año 1997 con presencia de páginas web informativas. Posteriormente los esfuerzos institucionales en la facilitación del Cumplimiento Tributario y de Aduanas han permitido la evolución y la innovación de sus servicios virtuales, tal como se muestra en la siguiente figura:



### **Software especializado denominado "I2"**

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (Sunat) recibió la donación de un software especializado denominado "I2" de la Embajada de Estados Unidos, para reforzar las acciones contra el fraude tributario y aduanero, el contrabando y el tráfico ilícito de mercancías que se ejecutan a nivel nacional.

Este programa permitirá que el análisis de la información y las consultas que se realizan a la base de datos de la Administración Aduanera y Tributaria sea más rápido y fácil cuando se requiera verificar a un contribuyente o usuario de comercio exterior.

Con este software se podrá obtener, en cuestión de segundos, la información tributaria, aduanera y personal de un contribuyente.

Esta herramienta contribuirá de manera eficaz con la gestión de riesgo, ello debido a que, al incorporar más variables a la base de datos de la SUNAT, el personal aduanero y tributario contará con información en tiempo real cuando evidencie patrones de comportamientos irregulares en un contribuyente o en una operación de comercio exterior (exportación o importación)

Además, con la aplicación del software "I2" se espera incrementar el indicador de las acciones de prevención y represión del contrabando y tráfico ilícito de mercancías previstas para el próximo año, así como aumentar la recaudación por montos acotados durante el control de las operaciones de comercio exterior.

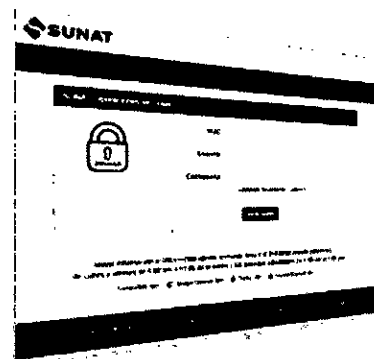
### **Principales Servicios Electrónicos**

#### **1. SOL – SUNAT Operaciones en Línea**

Representa a la Oficina Virtual de la SUNAT, en donde los Contribuyentes y Operadores de Comercio Exterior podrán realizar sus trámites y consultas para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y Aduaneras.



- Actualización de Datos de su Ficha RUC.
- Declaración y Pago Electrónico de sus obligaciones Tributarias y Aduaneras.
- Suscripción al Sistema y Emisión de Recibos por Honorarios Electrónicos
- Suscripción al Sistema y Emisión de Factura Electrónica para Empresas
- Buzón Electrónico
- Sistema de Despacho Aduanero – SDA
- Pago Electrónico Aduanero
- Importa Fácil
- Exporta Fácil
- y mas



Mis Accesos Directos

---



Tiempo de Importación



Sistema de Despacho Aduanero



Consulta de estado de Envíos



Pago Electrónico



Consulta DAM



Importa Fácil



Operatividad Aduanera



Teledespacho



Consulta de Expediente



Drawback

Calendario - Período Julio 2018

---

### **2.2.2.13 Procesos de integración internacional y regional**

#### **Adhesión al Convenio de Kyoto Revisado (CKR)**

Con miras a continuar el alineamiento de nuestra legislación al CKR, se continuó con la elaboración del correspondiente proyecto modificadorio de la Ley General de Aduanas, para adecuar la legislación nacional a las normas pendientes de implementación del CKR, el cual se encuentra en evaluación conjunta con la Gerencia Jurídico Aduanera.

#### **Marco Normativo para asegurar y facilitar el comercio mundial**

A nivel Institucional se ha realizado la evaluación del nivel de implementación del Marco SAFE, habiendo evidenciado medidas pendientes del pilar OMA Aduanas-Sector Privado considerando propuestas de planes tendentes a desarrollar una serie de medidas a fin asegurar y facilitar el comercio global.

#### **Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico – APEC**

Se efectuó la difusión a las economías del APEC del Blueprint 2016 del Sub Committee on Customs Procedures (SCCP), documento que contiene los resultados del SCCP durante la Presidencia que estuvo a cargo de Perú y que se encuentra publicado en la página web de la Secretaría de APEC.

Corpac (2013) plantea que el fortalecimiento de los nexos con los países del bloque asiático y la realización de la Cumbre APEC en Perú, en el 2016, abren la posibilidad de potenciar acuerdos en inversiones, innovación, además de ciencia y tecnología.

Representantes de la SUNAT, participaron en las reuniones del APEC realizadas en Vietnam, entre las que se encuentran, el Taller APEC sobre Ventanilla Única<sup>21</sup>, el Taller sobre determinaciones de infracción de marca registrada<sup>22</sup>, el Taller sobre mejores prácticas aduaneras para identificar madera y productos de madera ilegales, Taller de fortalecimiento del compromiso de las partes involucradas

en la implementación del AFC de la Organización Mundial de Comercio.

La SUNAT realizó el "Taller para la identificación de factores que inciden en los procesos de despacho de importación y exportación efectuados por las MIPYMES", en octubre 2017 con el objeto de promover la integración de este sector de empresas en las cadenas de valor internacional, evento que congregó la participación de delegados de las economías de APEC, representantes del sector público, privado y académico, así como representantes de importantes gremios de MIPYMES.

#### **Alianza del Pacífico (AP)**

Se viene haciendo seguimiento del cumplimiento e implementación de los compromisos acordados en el marco de la Alianza del Pacífico con las unidades orgánicas responsables. El año 2017 se ha incorporado las resoluciones anticipadas en el marco de la AP en los Procedimientos sobre valoración aduanera y clasificación arancelaria.

#### **Comunidad Andina**

Como resultado de los trabajos realizados, en el año 2017, se aprobaron modificaciones en el plazo de vigencia y en el formato del certificado de origen. La SUNAT logró aprobar la modificación de la Resolución N° 1239 que adopta la Declaración Andina del Valor (DAV) así como la racionalización del Instructivo para su llenado. Cabe indicar que el plazo para la implementación de DUA a través de medios electrónicos para los regímenes de ingreso, salida y tránsito comunitario, dispuesta por la Decisión N° 670 ha sido ampliada hasta diciembre del 2019, mediante Decisión 824.

Asimismo, la Comunidad Andina está concentrada actualmente en la perfección simultánea de una zona de libre comercio y la unión aduanera. El Perú participa de acuerdos relacionados con la liberalización sub-regional de mercados de servicios, normas

comunitarias referidas a transporte terrestre, aéreo y acuático, entre otros. Los procesos de integración internacional exigen a la empresa privada y a los organismos del Estado, un esfuerzo serio para aprovechar las oportunidades que ofrece el entorno, así como, enfrentar los retos que ello plantea en términos de mejoramiento de infraestructura aeroportuaria, equipamiento, oferta comercial, etc.

#### **Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe (CRDGA) y Reuniones de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (COMALEP)**

El Superintendente Nacional Adjunto de Aduanas participó en la XX Conferencia Regional de Directores Generales de Aduanas de las Américas y el Caribe (CRDGA) y la XXXVIII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal (COMALEP), tuvo lugar en La Habana, Cuba del 15 al 18 de mayo de 2017.

#### **Suscripción del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo con la Aduana de Corea**

En el marco de la 131ª Sesión del Consejo de Cooperación Aduanera, que se llevó a cabo en la sede de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en la ciudad de Bruselas (Bélgica), la SUNAT y el Servicio de Aduanas de la República de Corea suscribieron el 14 de diciembre de 2017, el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de sus programas de Operador Económico Autorizado (OEA), cuyo objetivo es mejorar los procedimientos aduaneros y la seguridad de la carga en la cadena de suministro.

**Centro Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF):** Conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de uno o dos países miembros de la Comunidad Andina colindantes, aledaño a un paso de frontera, en donde se presta el servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y

vehículos y se brinda servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario; siendo regulados por la Decisión 502: "Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) en la Comunidad Andina", Acuerdos Específicos y las disposiciones emitidas por la Junta de Administradores. Tales complejos se emplean para el control fronterizo bajo de un esquema de alcance bilateral, en el que cumplen funciones e interactúan en un solo momento y espacio físico las Instituciones bilaterales competentes.

**Centro de Control Integrado en Frontera (CCIF):** Para el caso de la frontera con Chile, el "Acuerdo Marco para la Implementación de Sistemas de Control Integrado y de Cooperación para Facilitación del Tránsito en los Pasos de Frontera Habilitados entre la República del Perú y la República de Chile", dichos espacios para el control fronterizo bajo de un esquema de alcance bilateral, se denominan Centro de Control Integrado en Frontera (CCIF).

Lo cual responde a una política estatal de integración y desarrollo fronterizo, que tiene por objeto facilitar y a su vez controlar la circulación de personas, mercancías y medios de transporte, a través de los pasos de frontera habilitados; procurando concordar su funcionamiento con las normas de la Comunidad Andina (Decisión 502 de la CAN) y los Acuerdos Bilaterales que el Perú ha suscrito con la Países Limítrofes.

**Con Bolivia:** CEBAF Desaguadero (Puno): El proyecto del CEBAF, de una sola cabecera ubicado en Desaguadero (Puno), infraestructura donde trabajarán de manera coordinada y conjunta las autoridades de las entidades competentes de control aduanero, migratorio y sanitario de ambos países, se encuentra concluido al 100%, encontrándose actualmente en el proceso de entrega de obra a la SUNAT. Asimismo se implementó la Fase 1 del sistema de Tracking del CEBAF Desaguadero, lo cual permite contar inicialmente con un sistema de direccionamiento, monitoreo y

seguimiento para los vehículos de transporte de carga (en la fase 2 se incorporan los vehículos de transporte de pasajeros), que ingresan y salen al/del país en cada etapa de los procesos de control aduaneros en los flujos de atención comprendidos entre el Paso de Frontera Puente Nuevo Desaguadero (Carancas - Bolivia) y el CEBAF Desaguadero y/o los Depósitos Temporales; logrando la trazabilidad automática de los vehículos y la visualización de esta trazabilidad en tiempo real.

**Con Ecuador:** CEBAF Ejes Viales.

### **Planes de Acción y Acuerdos de Reconocimiento Mutuo**

A nivel internacional, la OMA promueve la creación de mecanismos de reconocimiento mutuo de los programas OEA entre las Administraciones Aduaneras, celebrándose Acuerdos de Reconocimiento Mutuo (en adelante, ARM), cuyos objetivos son, evitar la duplicidad de controles de seguridad y facilitar el flujo de despacho de las mercancías, otorgándose beneficios mutuos para los operadores certificados bajo los Programas OEA.

En ese contexto, se suscribieron Planes de Acción para la firma de un ARM con las siguientes Administraciones:

- Administraciones Aduaneras de los Países de Alianza del Pacífico: A partir del 05,07,2017 asumimos la conducción del Grupo Técnico OEA de la AP, siendo que el 6 de julio de 2017 se logró consenso a nivel técnico respecto al proyecto de ARM, el mismo que a la fecha se encuentra en proceso de evaluación por las áreas legales. Cabe precisar que, respecto al mencionado proyecto, la División de Tratados Internacionales como unidad competente para la negociación de acuerdos tiene a su cargo la gestión del presente.
- Finalmente se debe resaltar que, en la Declaración Conjunta de los Presidentes, realizada en la ciudad de Cali, se logró el reconocimiento expreso de la ejecución del Plan de Acción para el reconocimiento mutuo de los OEA, disponiendo la suscripción del

ARM en el presente año. - Dirección Nacional de Aduanas de la República Oriental del Uruguay: el 25 de julio de 2016.

- PARM CAN: el 10 de febrero de 2017 se suscribió el Plan de Acción para la firma de un ARM con las Administraciones Aduaneras de los Países de la Comunidad Andina.

#### **2.2.2.14 Lavado de dinero a través de las mercancías aduaneras**

**Vila (2017)** hay una razón por la que el lavado a través del comercio internacional (TBML, por sus siglas en inglés) sigue siendo una de las rutas elegidas por los criminales para blanquear fondos ilícitos. Eso se debe a que pocos grupos regulatorios y de investigación—trabajando solos o en conjunto—han podido encontrado alguna manera de cerrar las grietas en esta área por donde se lava el dinero. Los delincuentes son conscientes de que penetrar al sistema financiero internacional se ha vuelto más complicado, las instituciones financieras de todo el mundo, y particularmente en los grandes centros, como Estados Unidos, Europa y Reino Unido han reforzado los sistemas para combatir el lavado de dinero y reportar transacciones indebidas a los investigadores federales.

Pero el comercio internacional continúa siendo un área con muchas fisuras, principalmente debido al enorme desafío para la creación de controles, que a la vez no dificulten el crecimiento económico. La solución, dicen los expertos, es asumir un enfoque que combine el intercambio de información, análisis de datos e inteligencia gubernamental para analizar con mayor eficacia las tendencias a nivel mundial, al menos frenar un problema probablemente imposible de erradicar.

**Vila (2017)** en esencia, el lavado de dinero basado en el comercio internacional (TBML, por sus siglas en inglés) es un método para disfrazar el producto del delito mediante el movimiento de productos y servicios, a veces mercancías ilícitas, falsificación de documentos

comerciales y tergiversación de transacciones financieras relacionadas con el comercio. El método ha sido utilizado durante siglos, pero en la actualidad es visto como uno de los más acuciantes para los órganos internacionales y para el sistema financiero moderno. Si los bancos se familiarizan más con esquemas TBML, aunque no cuenten con tanta información como las empresas importadoras/exportadoras o los transportistas involucrados, podrían estar en una muy buena posición para detener este delito, en particular pidiendo más información y exigiendo más transparencia por parte de los clientes para ir, por ejemplo, al valor real de los productos/servicios para determinar si las cifras tienen sentido.

### **2.3 Definición de términos básicos**

Conceptos que serán utilizados en el desarrollo del presente trabajo:

#### **1. Aduana**

Unidad administrativa encargada de la aplicación de la legislación relativa a la importación y exportación de mercadería, como el control del tráfico de los bienes que se internan o salen de un territorio aduanero, realizando su valoración, clasificación y verificación, de la aplicación y la fiscalización de un régimen arancelario y de prohibiciones.

#### **2. Administración de Aduana**

Entidad oficial que en virtud de la ley y en ejercicio de sus funciones tiene la facultad para exigir o controlar el cumplimiento de las normas aduaneras y de la recaudación de los derechos e impuestos; también tiene la responsabilidad en la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a la importación, exportación, circulación o depósito de mercancías.

#### **3. Aforo de las mercancías**

Facultad de la autoridad aduanera que consiste en efectuar una o varias de las siguientes tareas: Comprobación del Documento



Único Aduanero (DUA), reconocimiento físico de las mercancías, revisión de toda la documentación exigible en aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la importación o exportación de las mercancías. Esta permite constatar el cumplimiento de los requisitos y condiciones exigidos por el régimen aduanero solicitado y de la determinación de los tributos aduaneros correspondientes.

#### **4. Agentes Económicos**

Importadores, exportadores, beneficiarios de regímenes, operaciones y destinos aduaneros, entidades financieras, operadores de comercio y demás personas que intervienen en las operaciones de Comercio Exterior.

#### **5. Autoridad(es) Aduanera(s): Funcionario(s) de la Administración Aduanera**

De acuerdo con sus competencias, ejerce(n) la potestad aduanera.

#### **6. Barrera Comercial**

Son aquellos obstáculos impuestos a nivel nacional que limitan el libre intercambio de mercancías, a fin de proteger la economía, entre ellas tenemos las tarifas, cuotas, depósitos por importación, etc.

#### **7. Comprobación documental**

Examen y/o verificación del Documento Único Aduanero (DUA), de la Declaración Andina del Valor (DAV) y de su documentación adjunta, así como de cualquier otra documentación requerida por las autoridades aduaneras en relación con el régimen aduanero solicitado, con el objeto de determinar el cumplimiento de las disposiciones aduaneras comunitarias o nacionales.

#### **8. Competitividad:**

Es la capacidad de crear un entorno que favorezca el crecimiento sostenido de la productividad y que se refleje en niveles de vida

más elevados de la población. Esto incorpora factores macro, y microeconómicos en un marco de integración en la economía global.

### **9. Control Aduanero**

Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar la observancia de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar. Estas medidas pueden tener un carácter general y aplicarse, por ejemplo, a todas las mercancías que entran al territorio nacional, o presentar un carácter particular, en razón especialmente de:

- a) Una localización geográfica (zona de vigilancia aduanera, etc.);
- b) La naturaleza de las mercancías (mercancías posibles de derechos elevados, etc.);
- c) El régimen aduanero aplicado a las mercancías (tránsito aduanero, etc.).

### **10. Despacho**

Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

### **11. Destino Aduanero**

Destino que, autorizado por las normas aduaneras comunitarias y nacionales, pueda darse a las mercancías que se encuentran bajo control aduanero. El destino aduanero de una mercancía ha de entenderse como:

- La inclusión de las mercancías en un régimen aduanero
- Su introducción en una zona franca o en un depósito franco
- Su reexportación fuera del territorio aduanero nacional
- Su destrucción
- Su abandono.

## **12. Deuda Aduanera**

Monto total de los tributos aduaneros y demás gravámenes exigidos; incluidos los importes de las multas y recargos, así como los intereses moratorios y compensatorios aplicables a una determinada mercancía, con arreglo a las disposiciones contenidas en esta Decisión y las señaladas en la legislación nacional de cada país miembro.

## **13. Documento Único Aduanero (DUA)**

Documento único que deberá ser utilizado como declaración aduanera de mercancías por las aduanas de los Países Miembros y para todos los regímenes aduaneros.

## **14. Documentos para el Despacho Aduanero**

Son aquellos documentos comerciales que representan formalmente la existencia y el dominio de la mercadería a que se refieren y que son en definitiva, el objeto último de la transacción respectiva.

Los requisitos en los diferentes países de destino no suelen ser iguales en materia de documentación exigida y a veces son variables, inclusive, en el mismo país, atendiendo al tipo de mercadería. Los documentos exigidos con mayor frecuencia son: facturas comerciales, certificados de origen, certificado de valor, certificado de sanidad o veterinario, lista de bultos, conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, póliza o certificado de seguro.

## **15. Entorno Aduanero**

Medio ambiente en el cual se desarrollan sus actividades y se interactúa con los diversos agentes económicos.

## **16. Iso**

La Norma ISO 9000, año 1994, Describe los fundamentos de los sistemas de gestión de la calidad y especifica la terminología para los sistemas de gestión de la calidad, como gerenciamiento

de calidad, las normas de aseguramiento de la calidad y los lineamientos para la selección y uso, además explica los conceptos fundamentales en calidad; define términos claves; y provee una guía para la selección, uso y adecuación a las ISO 9001, 9002 y 9003.

#### **17. Levante de las Mercancías**

El acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de las mercancías para los fines previstos en el régimen aduanero autorizado, previo cumplimiento de requisitos y formalidades aduaneras exigibles.

#### **18. Manifiesto de Carga**

Documento que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación genérica de la mercancía que comprende la carga (incluida la mercancía a granel, transportada en un medio determinado), que debe presentar todo transportista internacional a la aduana de un país miembro en forma previa o al momento del arribo o salida del territorio aduanero de dicho país miembro, según corresponda al régimen de importación o exportación.

#### **19. Mercancías Sensibles**

Las mercancías con alto perfil de riesgo de fraude aduanero.

#### **20. Operación Aduanera**

Toda actividad de embarque, desembarque, entrada, salida, traslado, circulación, almacenamiento y levante de las mercancías objeto de comercio internacional sujeta al control aduanero.

#### **21. Perfil de riesgo**

Combinación predeterminada de indicadores de riesgo, basada en la información que ha sido recabada, analizada y jerarquizada.

## **22. Potestad Aduanera**

Conjunto de facultades y atribuciones que tiene la autoridad aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte —hacia y desde el territorio aduanero nacional— y para hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.

## **23. Reconocimiento físico**

Examen de las mercancías realizado por las autoridades aduaneras para comprobar que la naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor en aduana y clasificación arancelaria de las mismas concuerdan con los datos contenidos en el Documento Único Aduanero (DUA) y con los documentos soportes.

## **24. Régimen Aduanero**

Tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera, solicitado por el declarante de acuerdo a lo siguiente:

- Importación definitiva a consumo
- Importación temporal para reexportación en el mismo estado
- Exportación definitiva
- Exportación temporal para reimportación en el mismo estado
- Perfeccionamiento activo
- Perfeccionamiento pasivo
- Tránsito aduanero
- Depósito aduanero.

## **25. Territorio Aduanero Nacional**

La demarcación territorial en donde se aplica la legislación aduanera comprende todo el territorio nacional donde actúa cada país miembro de la Comunidad Andina y las áreas geográficas de territorios extranjeros donde rija la potestad aduanera de un

país miembro, en virtud a Tratados Internacionales suscritos con otros estados.

#### **26. Territorio Aduanero Comunitario**

Territorio aduanero que comprende los territorios aduaneros nacionales de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

#### **27. Tributos Aduaneros**

Todos los impuestos, contribuciones y tasas de carácter aduanero. Asimismo, comprende los derechos antidumping o compensatorios, el impuesto sobre las ventas al valor agregado o similares que sean cobrados con ocasión de las operaciones de comercio exterior.

### **2.4 Marco legal**

- Base Legal: artículo 47 Ley General de Aduanas
- Ley de Facilitación de Comercio Exterior (28977)
- Ley N° 27595 de lucha contra los delitos aduaneros y la piratería

## **CAPÍTULO III**

### **VARIABLES E HIPÓTESIS**

#### **3.1 Definición de las variables**

##### **3.1.1 Variable Independiente**

###### **Gestión de seguridad aduanera (X)**

Bajo el marco de la Organización Mundial de Aduanas, se considera al despacho aduanero (customs clearance), al conjunto de actividades que se deben realizar para internar o extraer mercancías a los países.

La expresión "control aduanero" ha sido definida en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como "medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana". En Decisión 574 de Comunidad Andina de Naciones –CAN se define la expresión "control aduanero" como "el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas".

##### **3.1.2 Variable Dependiente**

###### **Comisión de delitos aduaneros (Y)**

Las acciones que en el Perú se conocen como fiscalización aduanera se denominan por la Organización Mundial de Aduanas y por las administraciones aduaneras de otros países como "Lucha contra el fraude comercial". Resultando así evidenciada la relación entre la acepción "Fraude comercial" con la de "Fraude Aduanal", y estos a su vez con el "Delito Aduanero".

### 3.2 Operacionalización de variables

#### Variable Independiente gestión de seguridad aduanera (X)

DEFINICIÓN OPERACIONAL		
<p>Conjunto de acciones y operaciones realizados por personal de aduanas bajo los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, así como por la Policía Nacional mediante operaciones realizadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios; regulados por normas legales de gestión de seguridad portuaria; destinados a combatir la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.</p>		
DIMENSIONES	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES
Regímenes y operaciones aduaneras portuarias	Actividades de verificación, control y supervisión que practica personal de la intendencia de aduana portuaria, considerando los regímenes y operaciones de detección de la comisión de los delitos aduaneros en el Puerto del Callao.	Acciones de verificación
		Acciones de Control
		Acciones supervisión
Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios	Operaciones de prevención e investigación, practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, en cuanto a la comisión de los delitos aduaneros.	Operaciones preventivas
		Operaciones de investigación
Operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria	Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros, practicado por personal de la Intendencia de Aduanas portuaria, en el Puerto del Callao.	Acciones de detección de delitos aduaneros
		Acciones de comiso e incautación de mercaderías
Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria	Normas legales y administrativas que regulan el proceso de pago de impuestos a la importación y exportación de mercaderías sujetas a la ley de los delitos aduaneros.	Normas administrativas
		Normas penales



### Variable Dependiente Comisión de delitos aduaneros (Y)

<b>DEFINICIÓN OPERACIONAL</b>		
Acción ilícita con dolo, de evasión del control aduanero; mediante el contrabando, la defraudación de rentas de aduana, la receptación, el financiamiento y el tráfico de mercancías prohibidas o restringidas; con la finalidad de obtener un provecho ilícito.		
<b>DIMENSIONES</b>	<b>DEFINICIÓN OPERACIONAL</b>	<b>INDICADORES</b>
<b>CONTRABANDO</b>	Es el ingreso ilegal de mercancía extranjera a nuestro país burlando los controles aduaneros, así como, el mal uso de beneficios otorgados exclusivamente a las zonas de menos desarrollo, habitualmente las zonas fronterizas. Imposible de contabilizarla, no deja un rastro económico.	Extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización
		Consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente.
		Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades
		Embarcar, desembarcar o transbordar mercaderías sin el ejercicio del control aduanero
		contrabando fraccionado
<b>DEFRAUDACIÓN DE RENTAS DE ADUANA</b>	Acción que se ejecuta mediante trámite aduanero, valiéndose de engaño, ardid, astucia u otra forma fraudulenta deja de pagar en todo o en parte los tributos u otro gravamen o los derechos antidumping o compensatorios que gravan la importación o aproveche	Importación de mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados
		Simulación ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior
		Sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercaderías, o variar la cantidad de estas.
		Alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras

	ilícitamente una franquicia o beneficio tributario,	características; y modificación del origen de las su partidas arancelarias
		Almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque.
RECEPTACIÓN	Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, oculta, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana.	Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana.
		Ocultar, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana.
FINANCIAMIENTO	Financiamiento por cuenta propia o ajena para la comisión de los delitos de contrabando, defraudación de rentas de aduana y receptación	Financiamiento por cuenta propia
		Financiamiento de otras u otras personas

TRÁFICO DE MERCANCIAS PROHIBIDAS O RESTRINGIDAS	Utilización de cualquier medio o artificio o infringiendo normas específicas introduzca o extraiga del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.	Utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.
	(4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.	Infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.

### 3.3 Hipótesis general e hipótesis específicas

#### 3.3.1 Hipótesis general

La gestión de seguridad aduanera influye directamente en la comisión de los delitos aduaneros en el puerto del Callao.

#### 3.3.2 Hipótesis específicas

- La administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.
- Las operaciones de seguridad practicadas por la División de investigación de delitos portuarios influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

- Las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.
- Las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

## **CAPÍTULO IV**

### **METODOLOGÍA**

#### **4.1 Tipo de investigación**

La presente corresponde a una investigación aplicada, porque constituye la respuesta efectiva y fundamentada a un problema detectado, descrito analizado. Esta investigación concentra su atención en las posibilidades fácticas de llevar a la práctica las teorías generales, y destina sus esfuerzos a resolver los problemas y necesidades que se plantean los hombres en sociedad en un corto, mediano o largo plazo. Es decir, se interesa fundamentalmente por la propuesta de solución en un contexto físico-social específico. Está ligado con la acción para el cambio. **(Sabino, 1992)**

La presente investigación es de nivel descriptivo, porque tiene como objetivo determinar las características de un fenómeno, así como establecer las relaciones entre algunas variables en un determinado lugar o momento. Permite tener un conocimiento actualizado del fenómeno tal como se presenta. **(Ávila, 2006)**

#### **4.2 Diseño de la investigación**

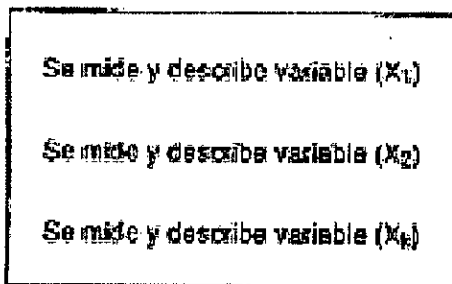
Corresponde al no experimental, correlacional causal y transversal: La presente investigación es no experimental, ya que solo observará el fenómeno de estudio tal como se da en su contexto natural, y no se manipulará variable alguna **(Hernández, Fernández & Baptista, 2010)**.

Es correlacional causal, porque tienen como objetivo describir relaciones entre dos o más variables en un momento determinado. Se trata también de descripciones, pero no de variables individuales sino de sus relaciones, sean éstas puramente correlacionales o relaciones causales. En estos diseños lo que se mide es la relación

entre variables en un tiempo determinado (**Hernández, Fernández & Baptista, 2010**).

Las variables de estudio se medirán en un solo momento, es decir la aplicación del instrumento de recolección de datos se aplicará en un solo tiempo, por lo que se trata de un diseño transversal (**Hernández, Fernández & Baptista, 2010**).

**DESCRIPTIVOS**

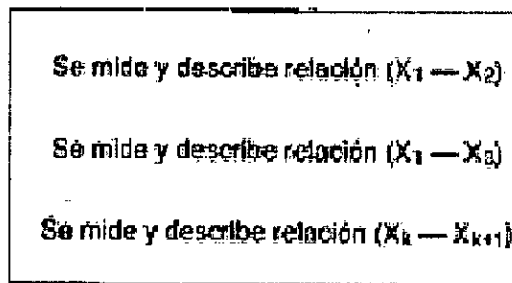


Tiempo único

El interés es cada variable tomada individualmente



**CORRELACIONALES/CAUSALES**



Tiempo único

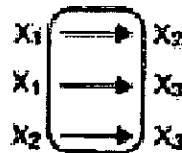
El interés es la relación entre variables, sea correlación:

$$X_1 \ominus X_2$$

$$X_1 \ominus X_3$$

$$X_2 \ominus X_3$$

O bien relación causal:



a al

personal involucrado en la investigación y represión de los delitos aduaneros, como la Intendencia de Aduanas con 52 efectivos y la División de Investigación de delitos de la Policía Nacional del Perú con 35 efectivos haciendo un total de 87 involucrados.

### 4.3 Población y muestra

#### Muestra

La muestra será obtenida en dos momentos, primero mediante el método estadístico probabilístico y segundo por el método de estratos o racimos.

#### TAMAÑO DE LA MUESTRA

$$n = \frac{N(p)(q)}{[ME^2(N-1)] + (p)(q)NC^2}$$

n = el tamaño de la muestra.

N = tamaño de la población.

p = Prevalencia estimada se asume p = 50% (0.5)

q = Prevalencia estimada se asume. q = 50% (0.5)

Me = Margen de error muestral (valor estándar = 0,05)

Nc = Nivel de confianza o fiabilidad al 95% (valor estándar = 1.96)

$$n = \frac{(87)(0.5)(0.5)}{[0.05^2(87-1)] + (0.5)(0.5) = 1.96^2}$$

$$n = \frac{21.75}{0.305966} = 71.086$$

$$n = 71 \text{ personas}$$

Segundo momento: Método de estratos:

Tomando en cuenta los dos estratos Policía Nacional y personal de Aduanas:

$$K = \frac{n}{N} = KSh$$

Donde:

K : es la fracción del estrato

n : Tamaño de la muestra

N : Tamaño de la Población

$$K = \frac{71}{87} = 0.81609$$

87

Se tiene la fracción para cada sección (estrato):

SECCIONES	N° DE efectivos	Factor	Factor * N° de efectivos	TOTAL
ADUANAS	52	0.81609	42.44	42
DIV. Policial	35	0.81609	28.56	29
TOTAL	87			71

#### 4.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Para la práctica de campo se va a emplear la técnica de la encuesta, y al interior de ella como instrumento el cuestionario.

Para los instrumentos se trabajará con insumos, como la operacionalización de las variables, la matriz del instrumento y el Plan Maestro.

Para el procesamiento de la información y análisis estadístico utilizaremos el programa operativo SPSS versión 20 y la hoja de cálculo Excel.

##### **Diseño muestral:**

Probabilística, Muestreo Aleatorio Estratificado

##### **Unidad muestral:**

Personal de Aduanas y de la Policía Nacional que laboran en el Puerto del Callao.

##### **Unidad de análisis:**

Personal de la intendencia de aduanas y la Policía Nacional del Perú.

##### **Criterios de validez, y confiabilidad de los instrumentos**

Los instrumentos serán validados mediante la técnica de Juicio de Expertos.

Para la Confiabilidad del Instrumento se aplicara, el coeficiente del Alfa de



Cronbach, desarrollado por J. L. Cronbach; requiere de una sola administración del instrumento de medición y produce valores que oscilan entre cero y uno (**Hernández, Fernández & Baptista, 2010**).

#### **4.5 Procedimientos de recolección de datos**

Se coordinó con las autoridades del Instituto de Aduanas y con la División de Investigación de delitos de la Policía Nacional del Perú con 35 efectivos haciendo un total de 87 involucrados.

Luego se explicó los objetivos de la investigación y se aplicó los instrumentos al personal policial, garantizando su anonimato.

#### **4.6 Procesamiento estadístico y análisis de datos**

Hemos señalado que, la técnica que se utilizara para la recolección de datos es la encuesta y como instrumento el cuestionario que ha sido elaborado y se validara por la técnica del juicio de expertos; y su confiabilidad se validara con el Alfa de Cronbach.

En relación al análisis descriptivo, se presentara tablas y gráficos de frecuencias con porcentajes de respuestas dadas, se utilizara los valores asignados para cada respuesta.

## **CAPÍTULO V**

### **RESULTADOS**

#### **5.1 Resultados**

Los resultados de la investigación se presentan en tablas de frecuencias y gráficos de acuerdo al orden de las preguntas en el cuestionario.

Este capítulo tiene el propósito de presentar el proceso que conduce a la demostración de las hipótesis en la investigación: “Gestión de seguridad aduanera para detectar los delitos aduaneros en el Puerto del Callao 2013.”

Asimismo, establece el cumplimiento de los siguientes objetivos específicos:

- Identificar la influencia de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.
- Establecer la influencia de las operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.
- Analizar la influencia de las operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.
- Describir la influencia de las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.

Los logros obtenidos en el desarrollo de cada objetivo específico, determinan la influencia de la Gestión de Seguridad Aduanera, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao que nos conducen al cumplimiento del Objetivo General de la investigación: "Gestión de seguridad aduanera para detectar los delitos aduaneros en el Puerto del Callao 2017"

Consecuentemente nos permitirá contrastar la hipótesis de trabajo para aceptarla o rechazarla con un alto grado de significación.

#### **5.1.1 Resultados del cuestionario administrado**

**VARIABLE "X": GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA**

**DIMENSIÓN: Administración de los Regímenes y Operaciones Aduaneras Portuarias**

**INDICADOR: Acciones de Verificación**

**Tabla No. 5.1**

**PREG. N° 1 A su criterio sincero, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	35	49,3	49,3	49,3
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	84,5
NO OPINO	4	5,6	5,6	90,1
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	97,2
TOTALMENTE DE ACUERDO	2	2,8	2,8	100,0
Total	71	100,0	100,0	

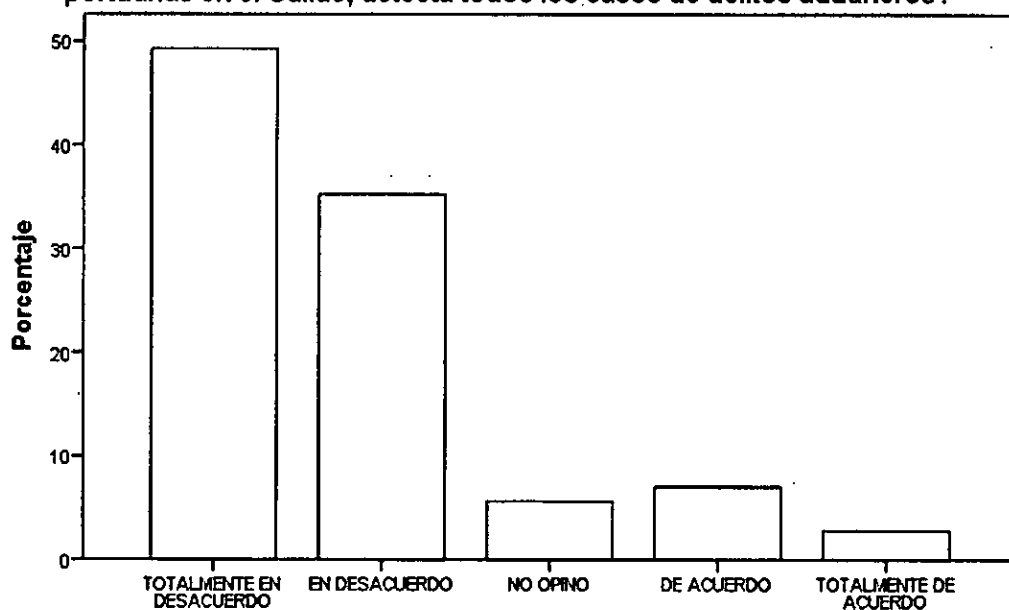
La primera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 Policías equivalente al 5,6% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (7,0% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros; frente al 84,5% = (49,3% + 35,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se

establece, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO detecta todos los casos de delitos aduaneros.

Gráfico No. 5.1

PREG. N° 1 A su criterio sincero, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros?



**Tabla No. 5.2**

**PREG. N° 2 Considera que, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	32	45,1	45,1	45,1
<b>EN DESACUERDO</b>	21	29,6	29,6	74,6
NO OPINO	7	9,9	9,9	84,5
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	91,5
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	6	8,5	8,5	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

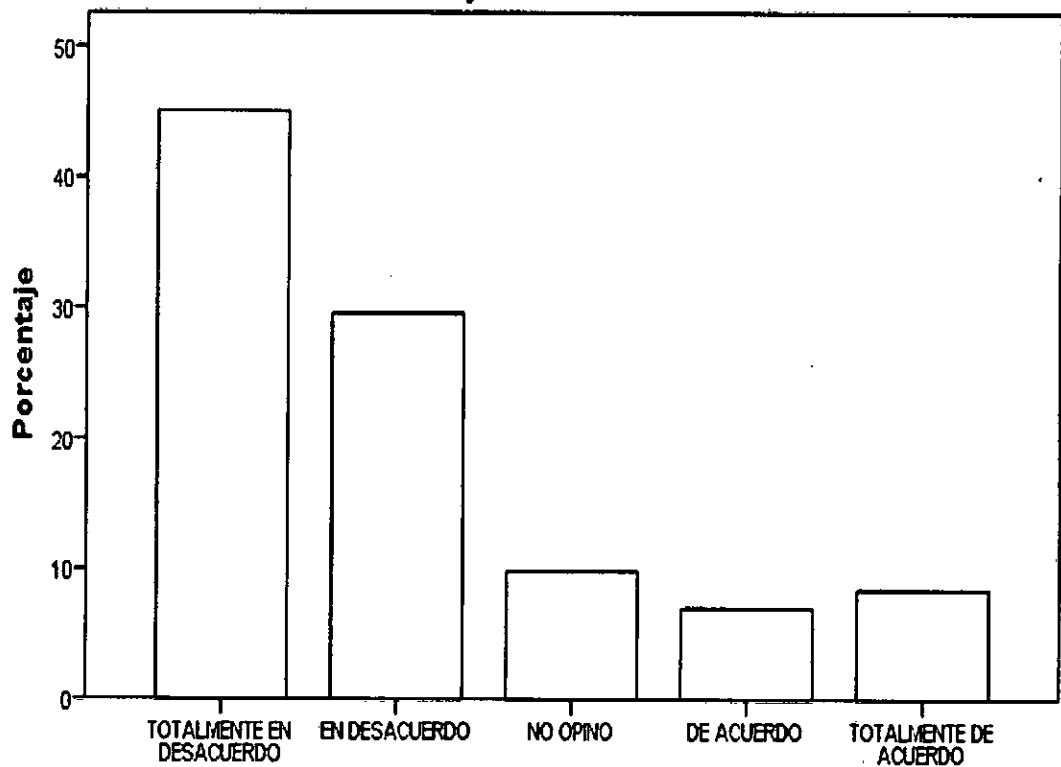
La segunda tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 32 Policías, equivalente al 45,1% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; 21 Policías equivalente al 29,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 6 Policías equivalente al 8,5% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 15,5% = (7,0% + 8,5%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”**, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; frente al 74,6% =(45,1% + 29,6%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los**

regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO se realizan en el menor tiempo y no contribuye a un mejor servicio.

Gráfico No. 5.2

**PREG. N° 2** Considera que, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?



**Tabla No. 5.3**

**PREG. N° 3 ¿Las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	40	56,3	56,3	56,3
<b>EN DESACUERDO</b>	20	28,2	28,2	84,5
NO OPINO	6	8,5	8,5	93,0
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La tercera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 40 Policías, equivalente al 56,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen utilizando tecnología moderna; 20 Policías equivalente al 28,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% **“No opina”**.

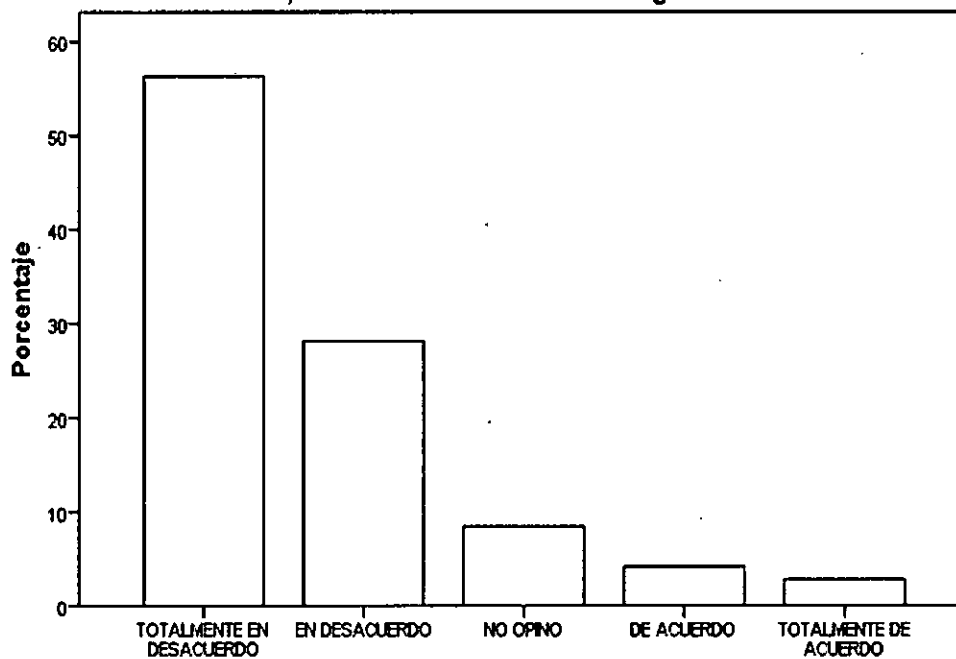
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,0% = (4,2% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen utilizando tecnología moderna; frente al 84,5% = (56,3% + 28,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones**



aduaneras portuarias en el Callao, NO se realizan utilizando tecnología moderna.

Gráfico No. 5.3

PREG. N° 3 ¿Las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?



## INDICADOR: ACCIONES DE CONTROL

Tabla No. 5.4

PREG. N° 4 ¿Las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	30	42,3	42,3	42,3
<b>EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	78,9
NO OPINO	7	9,9	9,9	88,7
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	95,8
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	3	4,2	4,2	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

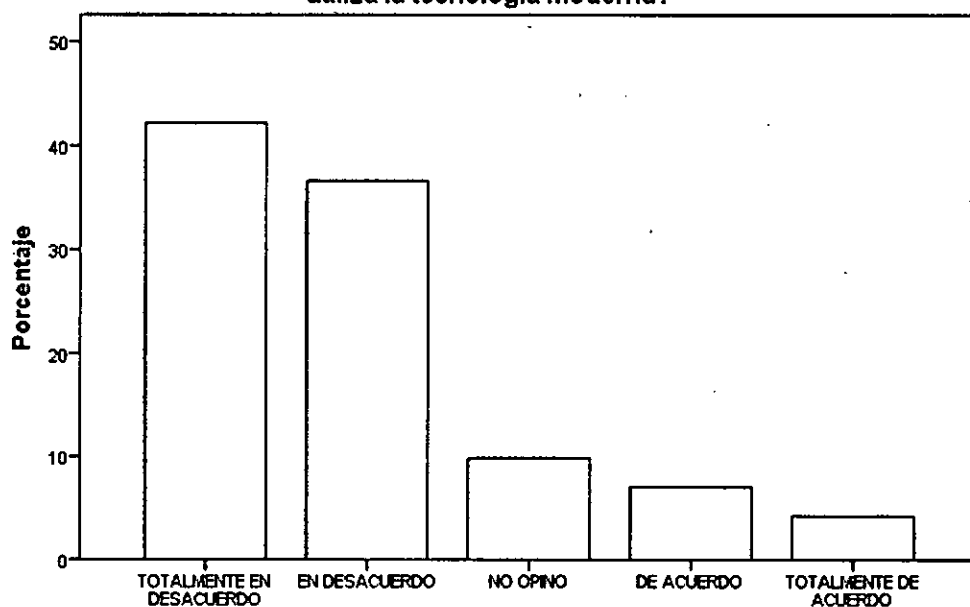
La cuarta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 30 Policías, equivalente al 42,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; 26 Policías equivalente al 36,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 3 Policías equivalente al 4,2% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 11,2% = (7,0% + 4,2%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; frente al 78,9% = (42,3% + 36,6%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que**

las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO utilizan la tecnología moderna.

Gráfico No. 5.4

PREG. N° 4 ¿Las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?



**Tabla No. 5.5**

**PREG. N° 5 ¿Considera que, las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?**

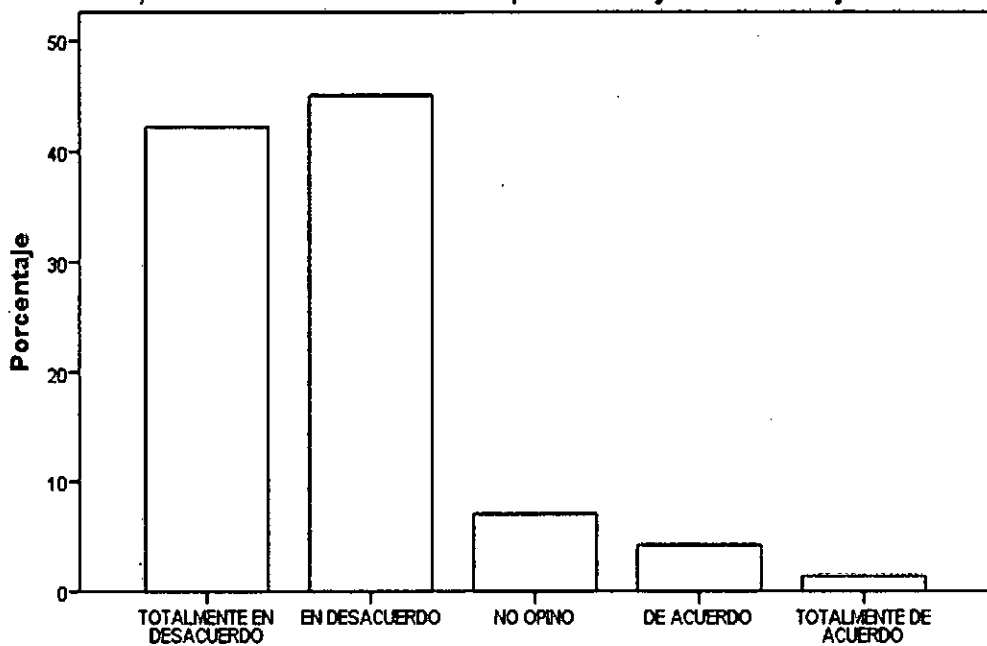
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	30	42,3	42,3	42,3
<b>EN DESACUERDO</b>	32	45,1	45,1	87,3
NO OPINO	5	7,0	7,0	94,4
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

La quinta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 30 Policías, equivalente al 42,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que considera que, las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; 32 Policías equivalente al 45,1% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (4,2% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que considera que, las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; frente al 87,3% = (42,3% + 45,1%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que considera que, las acciones de**

control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO se realizan con el menor tiempo y no contribuyen a un mejor servicio.

Gráfico No. 5.5

PREG. N° 5 ¿Considera que, las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?



**Tabla No. 5.6**

**PREG. N° 6 ¿Las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	33	46,5	46,5	46,5
<b>EN DESACUERDO</b>	29	40,8	40,8	87,3
NO OPINO	5	7,0	7,0	94,4
DE ACUERDO	2	2,8	2,8	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

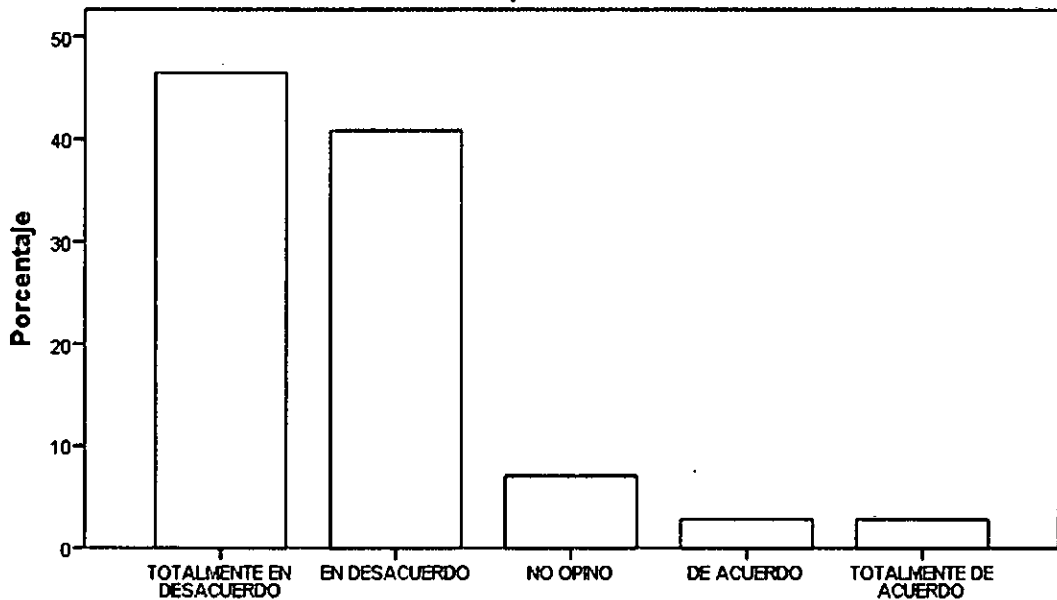
La sexta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 33 Policías, equivalente al 46,5% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; 29 Policías equivalente al 40,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 2 Policías equivalente al 2,8% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 5,6% = (2,8% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; frente al 87,3% = (46,5%+ 40,8% ) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En**

desacuerdo”; en ese sentido se establece, que las acciones de control que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse.

Gráfico No. 5.6

**PREG. N° 6 ¿Las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?**



## INDICADOR: ACCIONES DE SUPERVISIÓN

Tabla No. 5.7

PREG. N° 7 ¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	44	62,0	62,0	62,0
<b>EN DESACUERDO</b>	16	22,5	22,5	84,5
NO OPINO	7	9,9	9,9	94,4
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La séptima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 44 Policías, equivalente al 62,0% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; 16 Policías equivalente al 22,5% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% “No opina”.

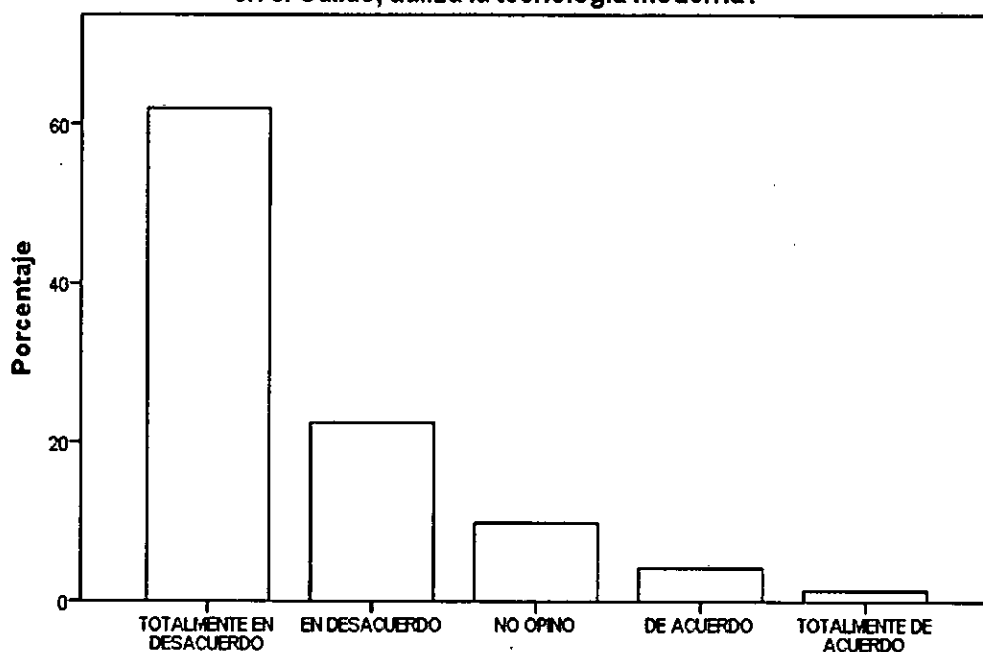
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 5,6% = (4,2% + 1,4%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utilicen la tecnología moderna; frente al 84,5% = (62,0% + 22,5%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, las**



acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO utilizan la tecnología moderna.

Gráfico No. 5.7

PREG. N° 7 ¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?



**Tabla No. 5.8**

**PREG. N° 8 Considera que, ¿las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	42	59,2	59,2	59,2
<b>EN DESACUERDO</b>	18	25,4	25,4	84,5
NO OPINO	8	11,3	11,3	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

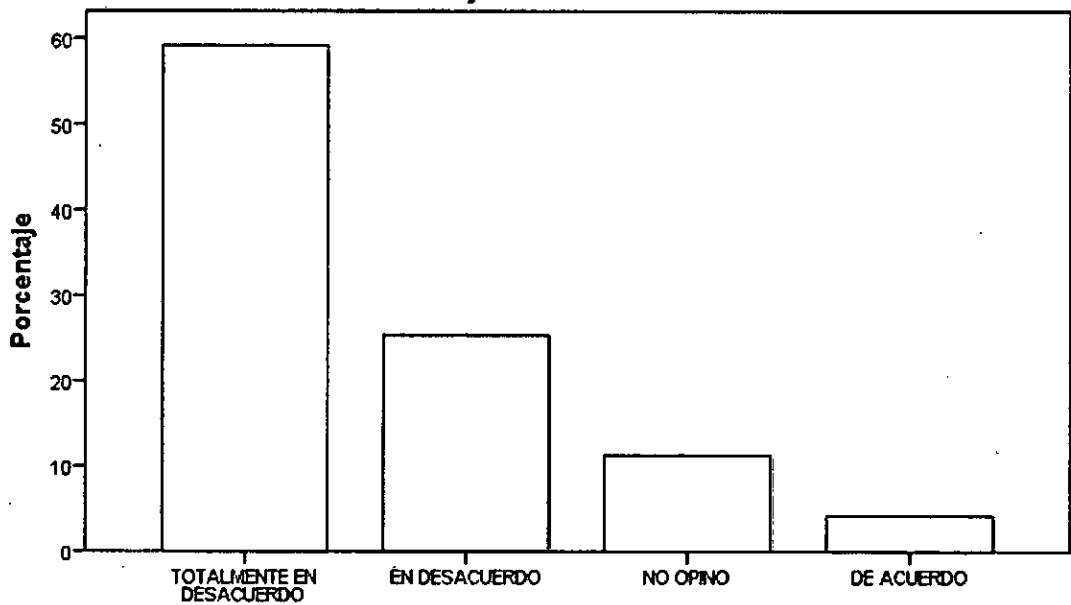
La octava tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 42 Policías, equivalente al 59,2% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; 18 Policías equivalente al 25,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 8 Policías equivalente al 11,3% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realicen con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio; frente al 84,5% = (59,2% + 25,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los**

regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO se realizan en un menor tiempo y no contribuyen a un mejor servicio.

Gráfico No. 5.8

**PREG. N° 8** Considera que, ¿las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?



**Tabla No. 5.9**

**PREG. N° 9 ¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	32	45,1	45,1	45,1
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	80,3
NO OPINO	9	12,7	12,7	93,0
DE ACUERDO	4	5,6	5,6	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

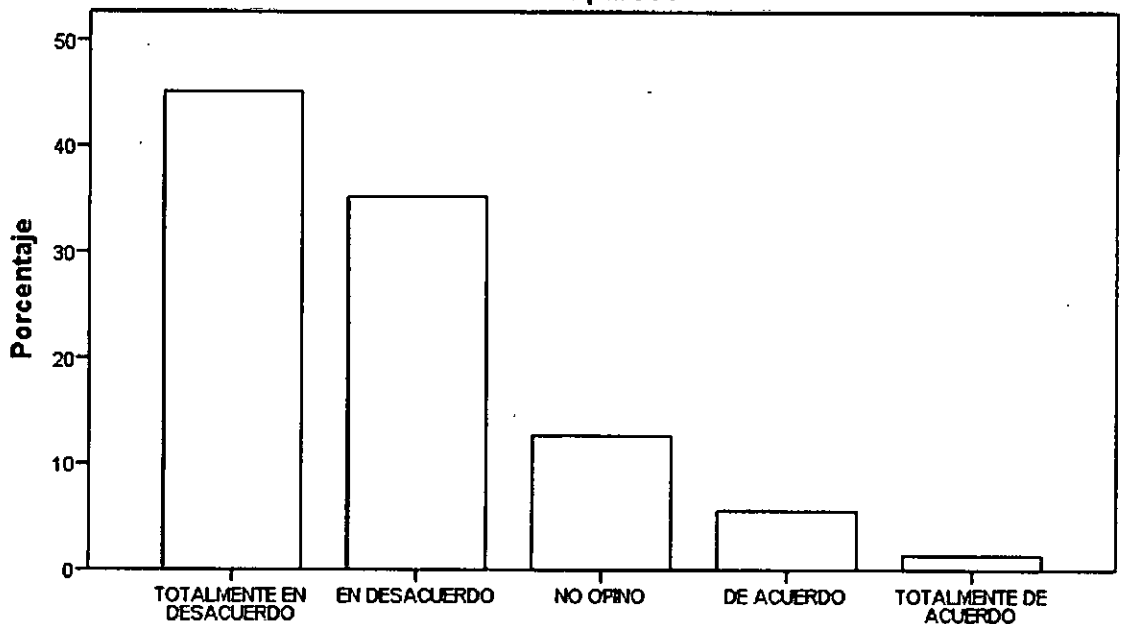
La novena tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 32 Policías, equivalente al 45,1% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifique el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 4 Policías equivalente al 5,6% precisan estar **“De acuerdo”** y 9 Policías equivalente al 12,7% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 6,0% = (5,6% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que Las acciones de supervisión que actualmente practica la administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifique el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse; frente al 80,3% = (45,1% + 35,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En**

desacuerdo”; en ese sentido se establece, que las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, NO verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse.

Gráfico No. 5.9

**PREG. N° 9 ¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?**



**DIMENSIÓN: Operaciones Practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios**

**INDICADOR: Operaciones Preventivas**

**Tabla No. 5.10**

**PREG. N° 10 ¿Percibe que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son eficaces?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	34	47,9	47,9	47,9
<b>EN DESACUERDO</b>	24	33,8	33,8	81,7
NO OPINO	6	8,5	8,5	90,1
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

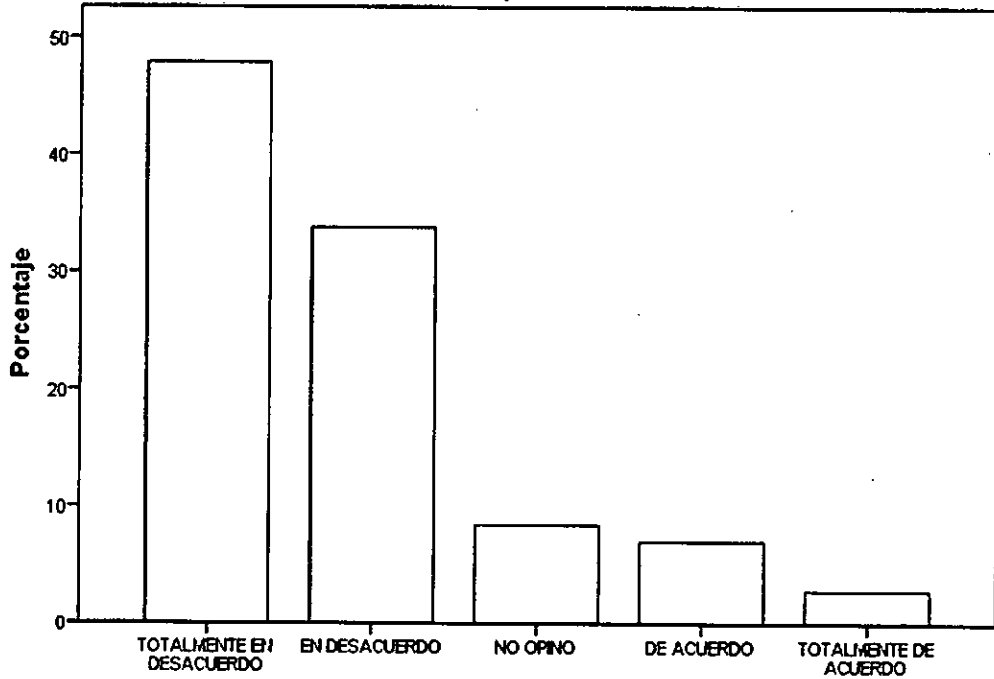
La décima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 34 Policías, equivalente al 47,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que perciban que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean eficaces; 24 Policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (7,0% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que perciban que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean eficaces; frente al 81,7% = (47,9% + 33,8%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que **NO se percibe que las operaciones de**

prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean eficaces.

Gráfico No. 5.10

PREG. N° 10 ¿Percibe que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?



**Tabla No. 5.11**

**PREG. N° 11 Considera que, ¿las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	35	49,3	49,3	49,3
<b>EN DESACUERDO</b>	23	32,4	32,4	81,7
NO OPINO	6	8,5	8,5	90,1
DE ACUERDO	6	8,5	8,5	98,6
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La décima primera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean coordinadas con la administración aduanera; 23 Policías equivalente al 32,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 6 Policías equivalente al 8,5% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% **“No opina”**.

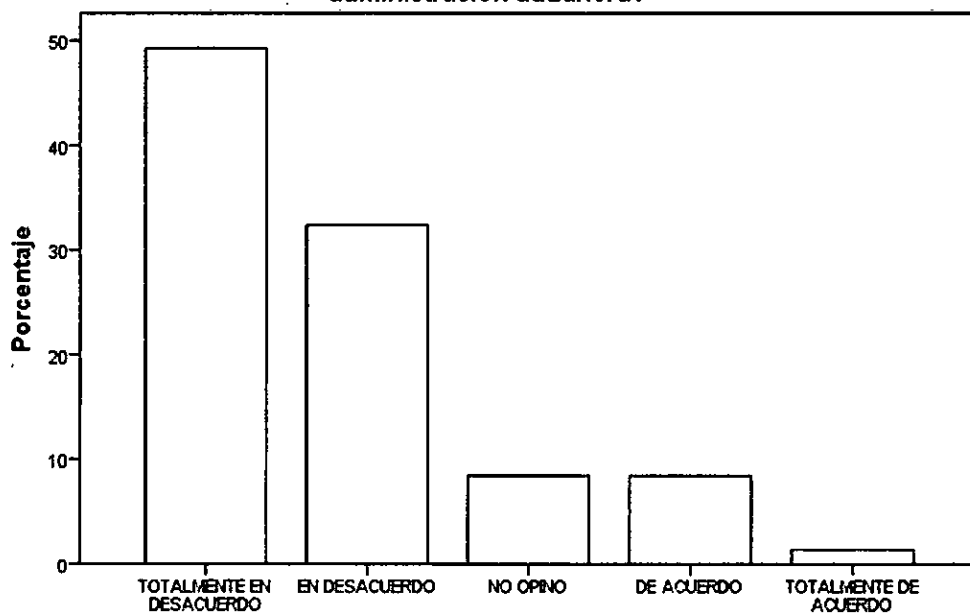
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,9% = (8,5% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean coordinadas con la administración aduanera; frente al 81,7% = (49,3% + 32,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de Delitos**



**Portuarios de la PNP NO son coordinadas con la administración aduanera.**

**Gráfico No. 5.11**

**PREG. N° 11 Considera que, ¿las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son coordinadas con a administración aduanera?**



## INDICADOR: OPERACIONES DE INVESTIGACIÓN

**Tabla No. 5.12**

**PREG. N° 12 Percibe que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?**

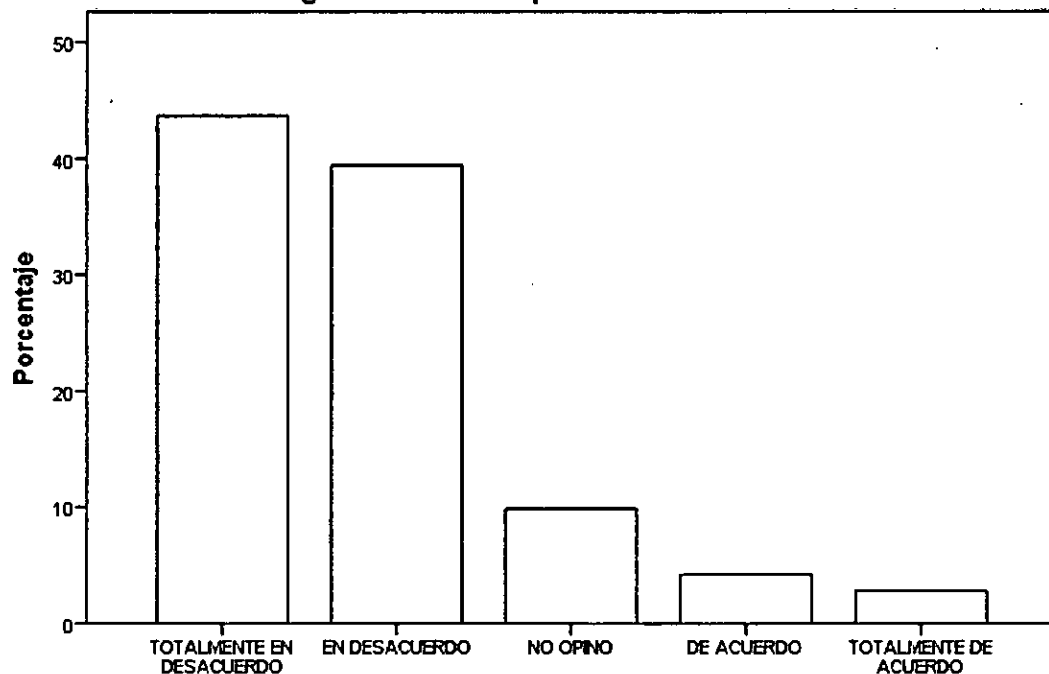
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	43,7
<b>EN DESACUERDO</b>	28	39,4	39,4	83,1
NO OPINO	7	9,9	9,9	93,0
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La décima segunda tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 31 Policías, equivalente al 43,7% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces; 28 Policías equivalente al 39,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,0% = (4,2% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces frente al 83,1% = (43,7% + 39,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP, NO son eficaces.**

Gráfico No. 5.12

PREG. N° 12 Percibe que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?



**Tabla No. 5.13**

**PREG. N° 13 Considera que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	37	52,1	52,1	52,1
<b>EN DESACUERDO</b>	22	31,0	31,0	83,1
NO OPINO	6	8,5	8,5	91,5
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	95,8
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	3	4,2	4,2	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

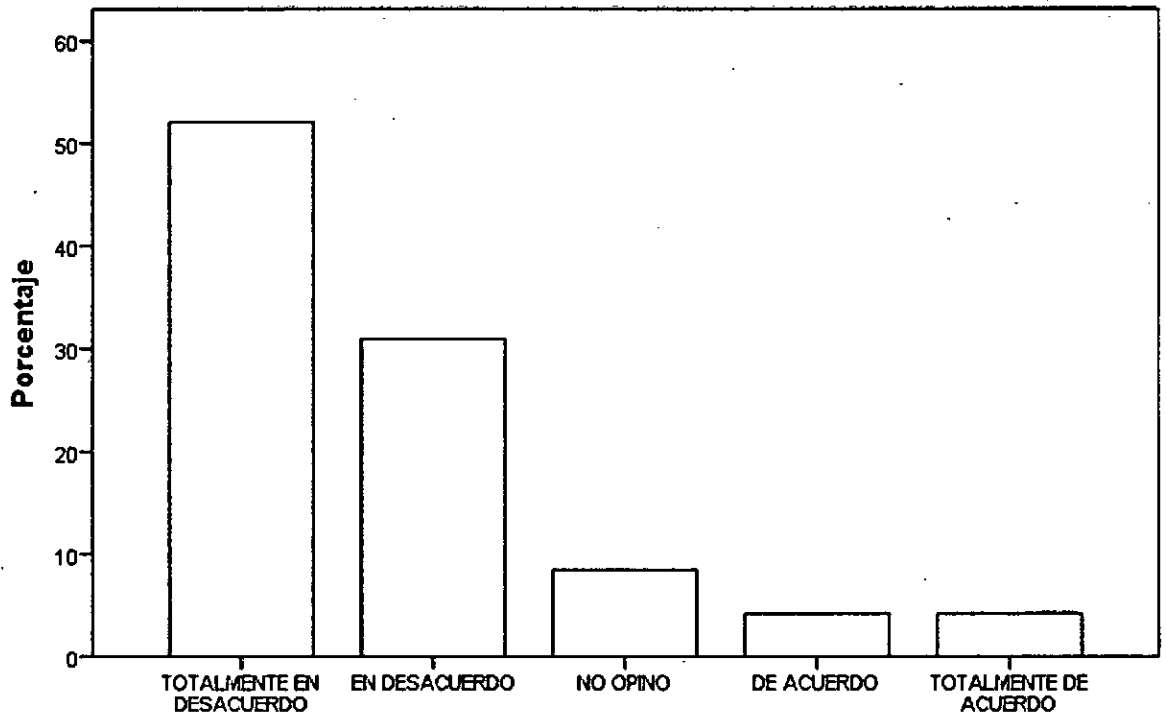
La décima tercera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 37 Policías, equivalente al 52,1% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean coordinadas con la administración aduanera; 22 Policías equivalente al 31,0% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 3 Policías equivalente al 4,2% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,4% = (4,2% + 4,2%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP sean coordinadas con la administración aduanera; frente al 83,1% = (52,1% + 31,0%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, que las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de Delitos**

**Portuarios de la PNP, NO son coordinadas con la administración aduanera.**

**Gráfico No. 5.13**

**PREG. N° 13 Considera que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?**



**DIMENSIÓN: Operaciones de Detección de la Comisión de Delitos Aduaneros**

**INDICADOR: Acciones de Detección de Delitos Aduaneros**

**Tabla No. 5.14**

**PREG. N° 14 Percibe Ud., ¿que la administración aduanera detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?**

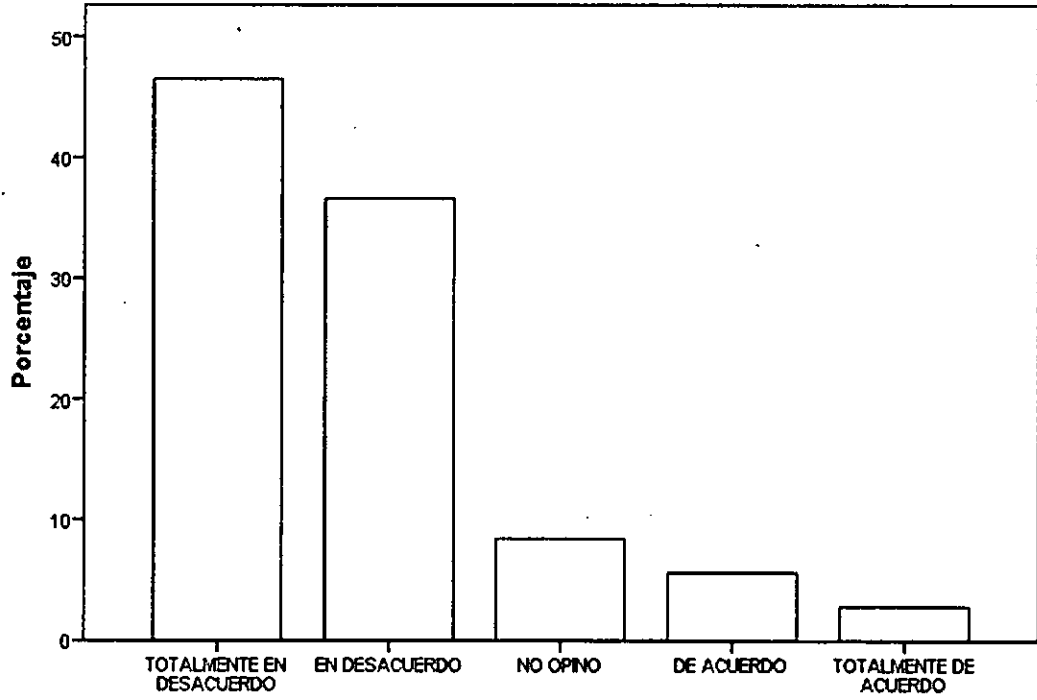
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	33	46,5	46,5	46,5
<b>EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	83,1
NO OPINO	6	8,5	8,5	91,5
DE ACUERDO	4	5,6	5,6	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La décima cuarta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 33 Policías, equivalente al 46,5% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que que la administración aduanera detecte eficazmente la comisión de delitos aduaneros; 25 Policías equivalente al 36,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 4 Policías equivalente al 5,6% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,4% = (5,6% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que que la administración aduanera detecte eficazmente la comisión de delitos aduaneros; frente al 83,1% = (46,5% + 36,6%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que la administración aduanera, NO detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros.**

Gráfico No. 5.14

PREG. N° 14 Percibe Ud., ¿que la administración aduanera detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?



**Tabla No. 5.15**

**PREG. N° 15 Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	34	47,9	47,9	47,9
<b>EN DESACUERDO</b>	24	33,8	33,8	81,7
NO OPINO	6	8,5	8,5	90,1
DE ACUERDO	6	8,5	8,5	98,6
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	1	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

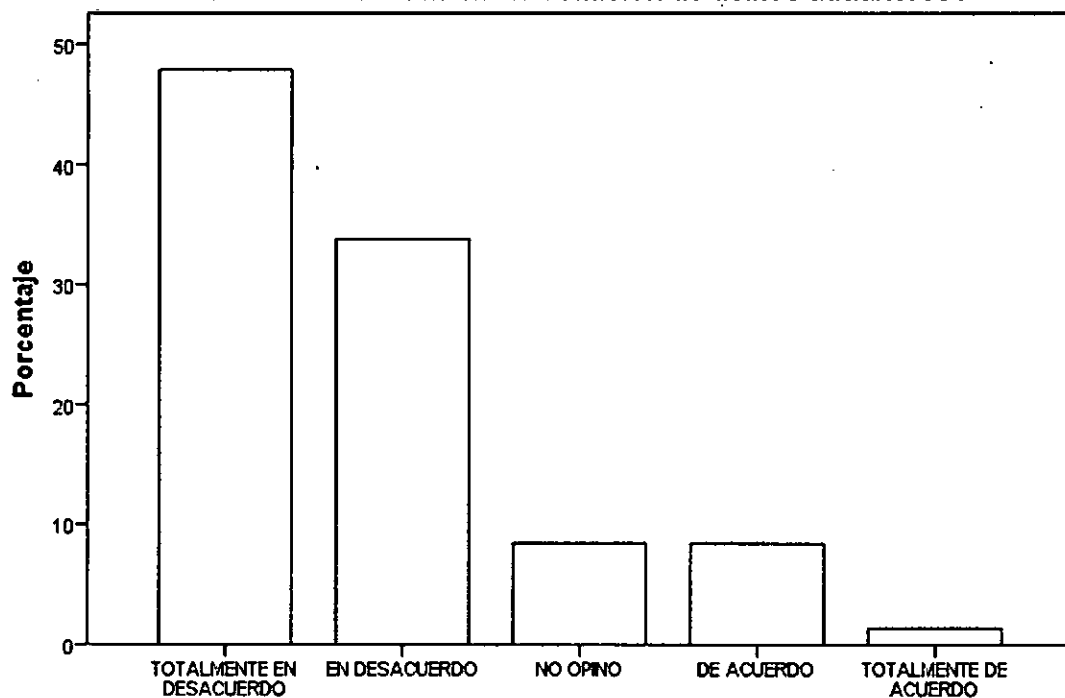
La décima quinta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 34 Policías, equivalente al 47,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP detecte eficazmente la comisión de delitos aduaneros; 24 Policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 6 Policías equivalente al 8,5% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,6% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,9% = (8,5% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP detecte eficazmente la comisión de delitos aduaneros; frente al 81,7% = (47,9% + 33,8%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP, NO detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros.**



Gráfico No. 5.15

PREG. N° 15 Percibe Ud., ¿ que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?



**INDICADOR: ACCIONES DE COMISO E INCAUTACIÓN DE MERCADERÍAS**

**Tabla No. 5.16**

**PREG. N° 16 Percibe Ud., ¿que la administración aduanera comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?**

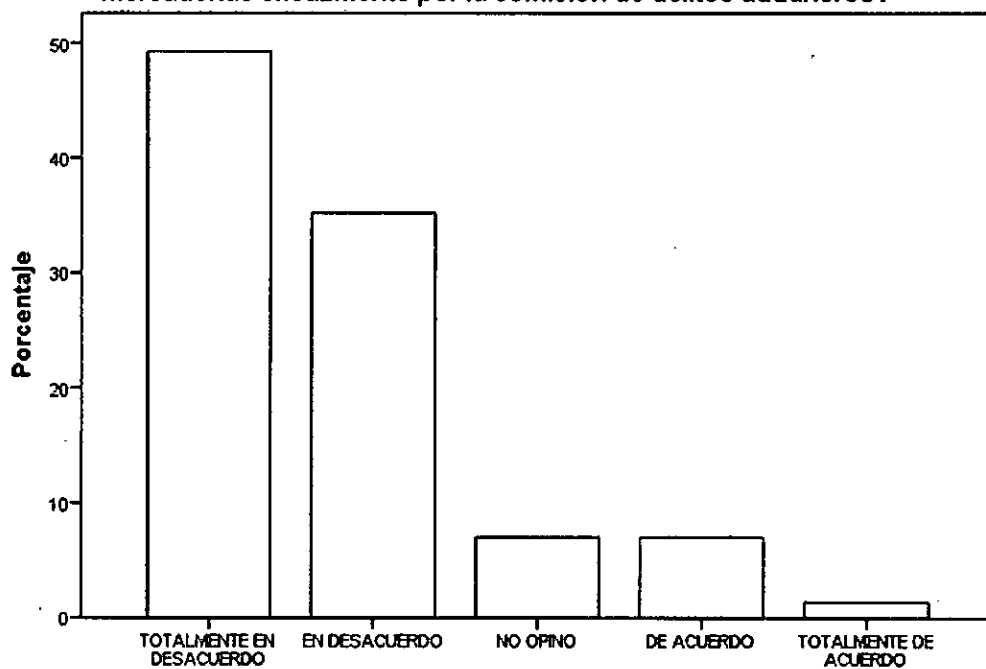
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	35	49,3	49,3	49,3
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	84,5
NO OPINO	5	7,0	7,0	91,5
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La décima sexta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que la administración aduanera comise e incaute mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,5% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,4% = (7,0% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que la administración aduanera comise e incaute mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros; frente al 84,5% = (49,3% + 35,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que que la administración aduanera, **NO comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros.**

Gráfico No. 5.16

PREG. N° 16 Percibe Ud., ¿que la administración aduanera comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?



**Tabla No. 5.17**

**PREG. N° 17 Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?**

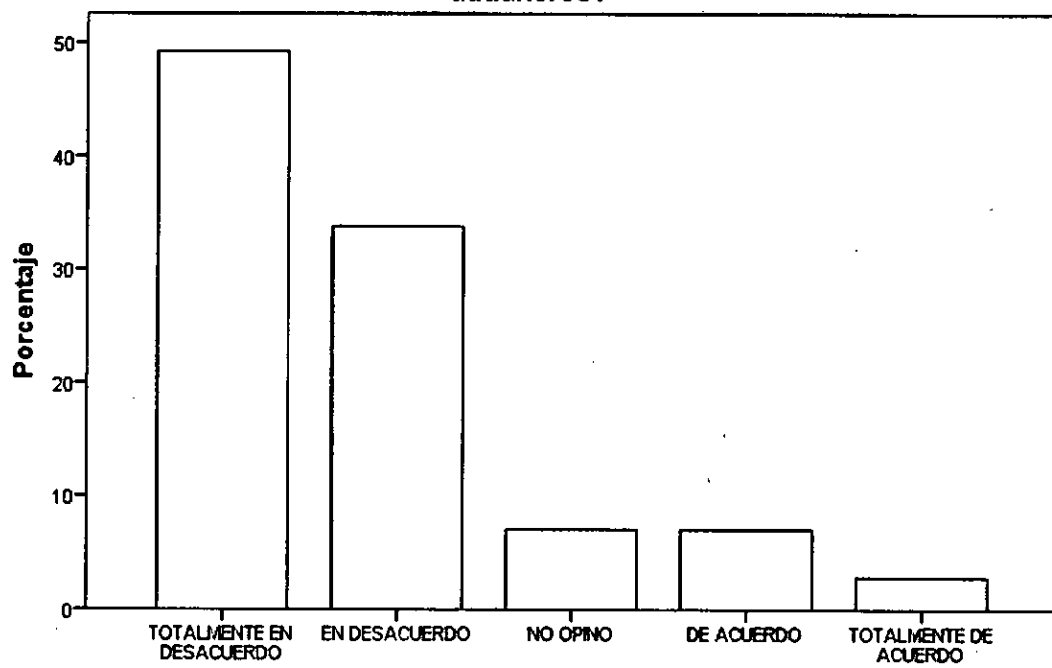
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	<b>35</b>	<b>49,3</b>	<b>49,3</b>	<b>49,3</b>
<b>EN DESACUERDO</b>	<b>24</b>	<b>33,8</b>	<b>33,8</b>	<b>83,1</b>
NO OPINO	5	7,0	7,0	90,1
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	<b>2</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>100,0</b>
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

La décima séptima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP comise e incaute mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros; 24 Policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (7,0% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP comise e incaute mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros; frente al 83,1% = (49,3% + 33,8%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que que la División de Investigación de Delitos Portuarios de la PNP, **NO comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros.**

Gráfico No. 5.17

PREG. N° 17 Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?



**DIMENSIÓN: Normas Legales que Regulan la Gestión de Seguridad Aduanera Portuaria**

**INDICADOR: Normas Administrativas**

**Tabla No. 5.18**

**PREG. N° 18 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad?**

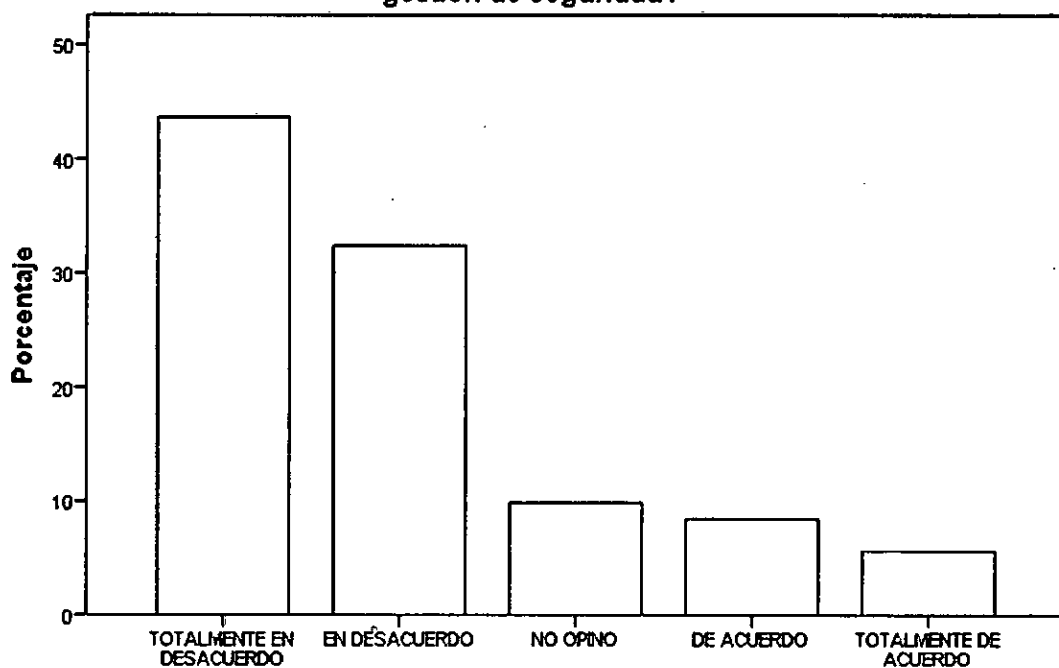
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	43,3
<b>EN DESACUERDO</b>	23	32,4	32,4	76,1
NO OPINO	7	9,9	9,9	85,9
DE ACUERDO	6	8,5	8,5	94,4
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	4	5,6	5,6	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La décima octava tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 31 Policías, equivalente al 43,7% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad; 23 Policías equivalente al 32,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 4 Policías equivalente al 5,6% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 6 Policías equivalente al 8,5% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 14,1% = (8,5% + 5,6%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad; frente al 76,1% = (43,7% + 32,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**;

en ese sentido se establece, que Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria , NO cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad.

Gráfico No. 5.18

PREG. N° 18 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad?



**Tabla No. 5.19**

**PREG. N° 19 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE EN DESACUERDO	28	39,4	39,4	39,4
EN DESACUERDO	20	28,2	28,2	67,6
NO OPINO	3	4,2	4,2	71,8
DE ACUERDO	14	19,7	19,7	91,5
TOTALMENTE DE ACUERDO	6	8,5	8,5	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La décima novena tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 28 Policías, equivalente al 39,4% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad; 20 Policías equivalente al 28,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 6 Policías equivalente al 8,6% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 14 Policías equivalente al 19,7% precisan estar **“De acuerdo”** y 3 Policías equivalente al 4,2% **“No opina”**.

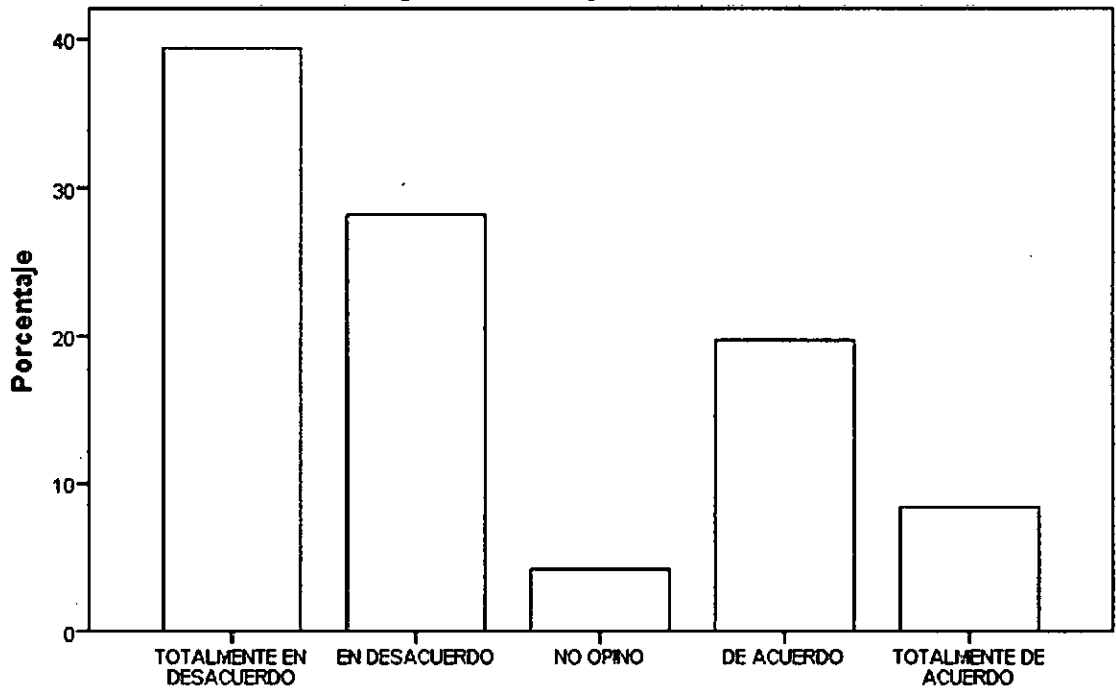
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 28,2% = (19,7% + 8,5%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad; frente al 67,6% = (39,4% + 28,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria, NO**



cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad.

Gráfico No. 5.19

PREG. N° 19 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad?



**Tabla No. 5.20**

**PREG. N° 20 En su concepto ¿las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?**

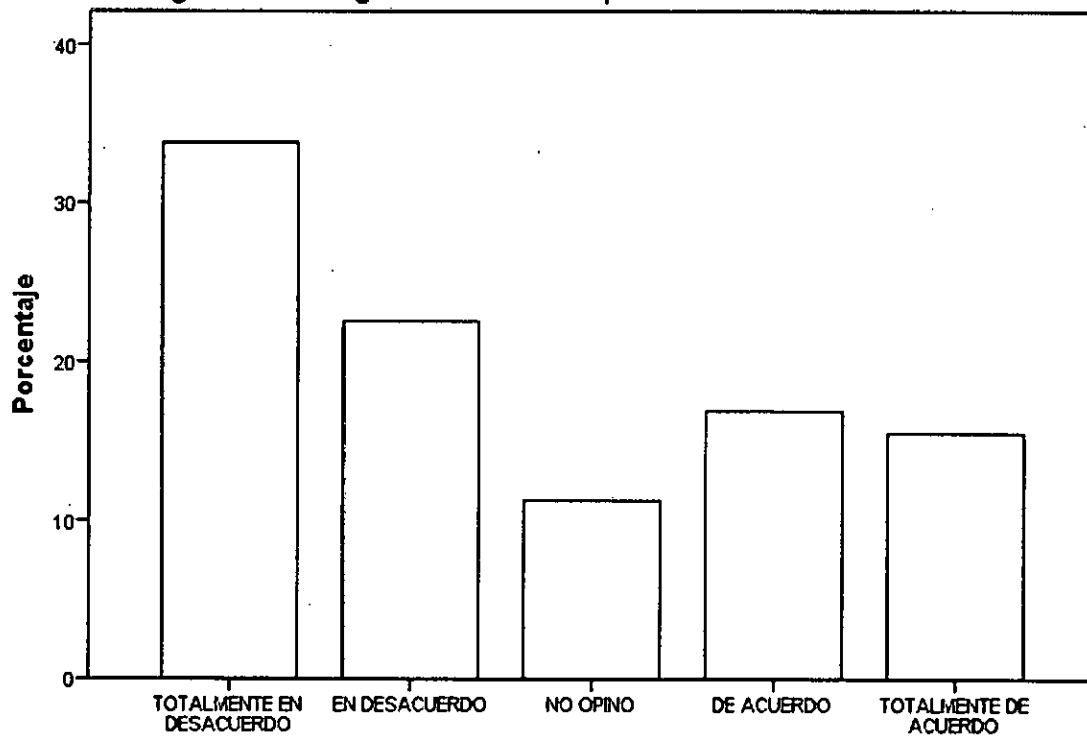
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	24	33,8	33,8	33,8
<b>EN DESACUERDO</b>	16	22,5	22,5	56,3
NO OPINO	8	11,3	11,3	67,6
DE ACUERDO	12	16,9	16,9	84,5
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	11	15,5	15,5	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La vigésima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 24 Policías, equivalente al 33,8% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficaces; 16 Policías equivalente al 22,5% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 11 Policías equivalente al 15,5% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 12 Policías equivalente al 16,9% precisan estar **“De acuerdo”** y 8 Policías equivalente al 11,3% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 32,4% = (16,9% + 15,5%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficaces; frente al 56,3% = (33,8% + 22,5%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria, NO son eficaces.**

Gráfico No. 5.20

PREG. N° 20 En su concepto ¿las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?



## INDICADOR: NORMAS PENALES

Tabla No. 5.21

PREG. N° 21 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE EN DESACUERDO	35	49,3	49,3	49,3
EN DESACUERDO	24	33,8	33,8	83,1
NO OPINO	5	7,0	7,0	90,1
DE ACUERDO	6	8,5	8,5	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

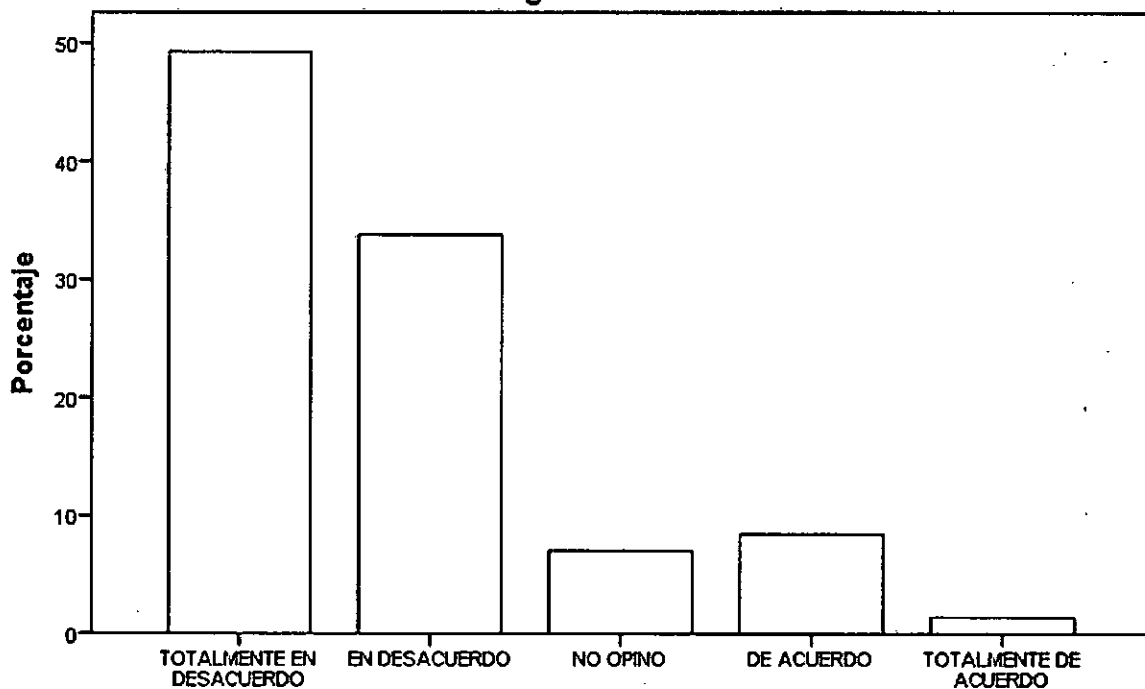
La vigésima primera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad; 24 policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 6 Policías equivalente al 8,5% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,9% = (8,5% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad; frente al 83,1% = (49,3% + 33,8%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que los operadores encargados de la**

seguridad aduanera portuaria, NO cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad.

Gráfico No. 5.21

PREG. N° 21 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad?



**Tabla No. 5.22**

**PREG. N° 22 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	36,6
<b>EN DESACUERDO</b>	17	23,9	23,9	60,6
NO OPINO	5	7,0	7,0	67,6
<b>DE ACUERDO</b>	19	26,8	26,8	94,4
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	4	5,6	5,6	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

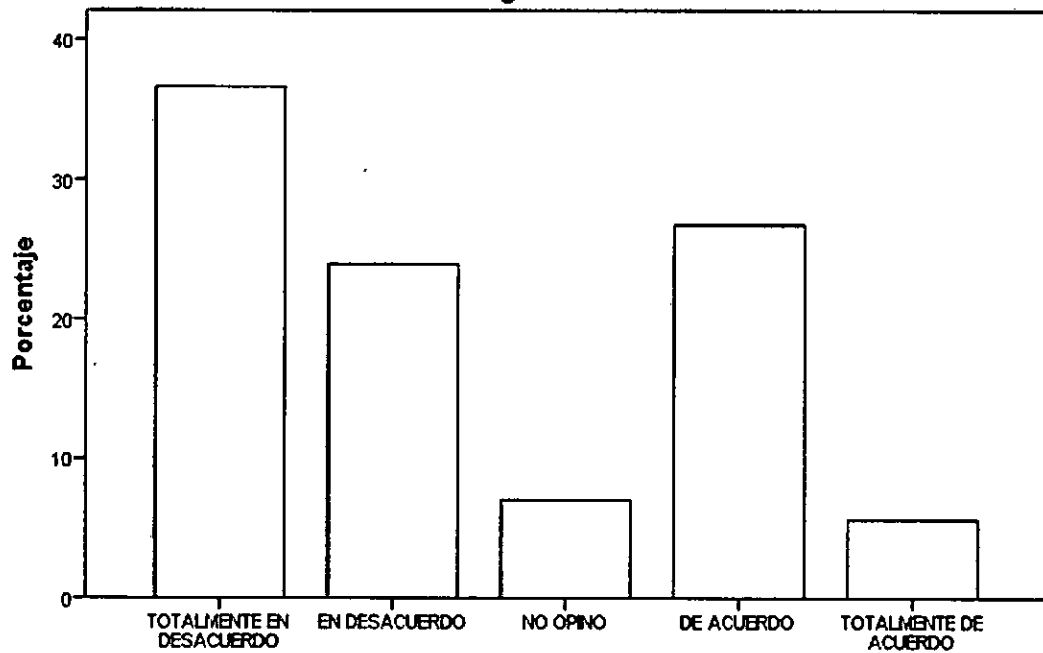
La vigésima segunda tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 26 Policías, equivalente al 36,6% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad; 17 Policías equivalente al 23,9% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 4 Policías equivalente al 5,6% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 19 Policías equivalente al 26,8% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 32,4% = (26,8% + 5,6%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplan con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad; frente al 60,6% = (36,6% + 23,9%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido se establece, que los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria, **NO** cumplen

con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad.

Gráfico No. 5.22

**PREG. N° 22 ¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad?**



**Tabla No. 5.23**

**PREG. N° 23 En su concepto ¿las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?**

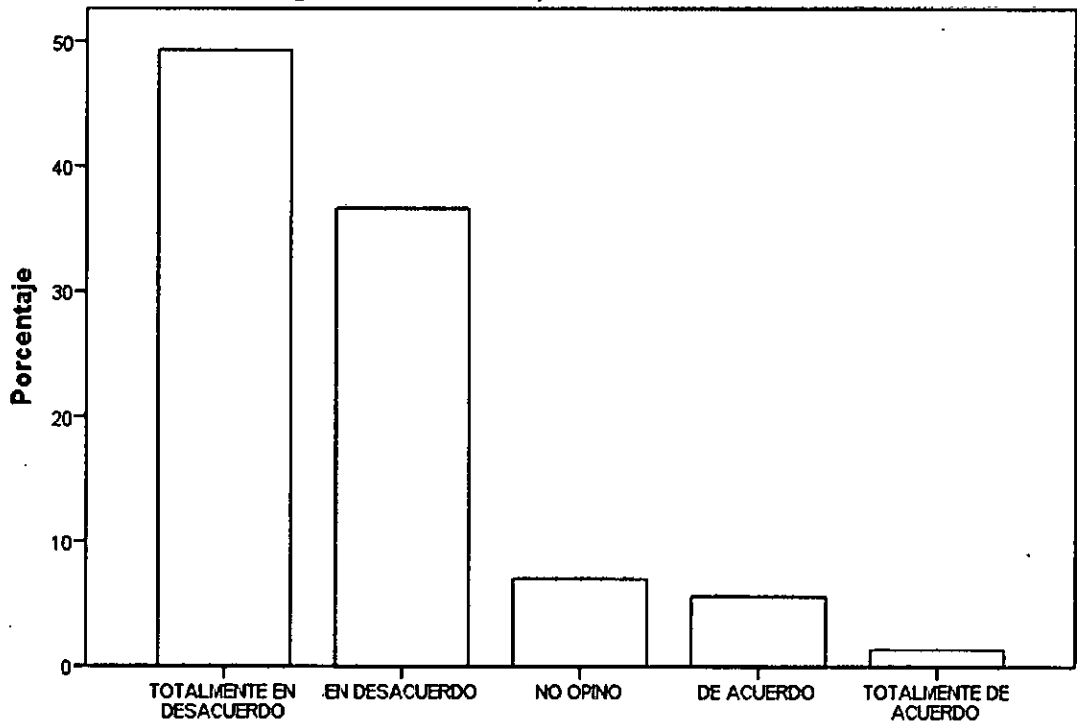
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	35	49,3	49,3	49,3
<b>EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	85,9
NO OPINO	5	7,0	7,0	93,0
DE ACUERDO	4	5,6	5,6	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

La vigésima tercera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 Policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficaces; 26 Policías equivalente al 36,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 4 Policías equivalente al 5,6% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,0% = (5,6% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficaces; frente al 85,9% = (49,3% + 36,6%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria NO son eficaces.**



Gráfico No. 5.23

PREG. N° 23 En su concepto ¿las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?



**VARIABLE "Y": Comisión de los Delitos Aduaneros**

**DIMENSIÓN: Contrabando**

**INDICADOR: Extracción, Consumo, Utilización O Disposición de Mercaderías de Zonas Primarias sin Autorización**

**Tabla No. 5.24**

**PREG. N° 24 Está convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE EN DESACUERDO	23	32,4	32,4	32,4
EN DESACUERDO	23	32,4	32,4	64,8
NO OPINO	4	5,6	5,6	70,4
DE ACUERDO	18	25,4	25,4	95,8
TOTALMENTE DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

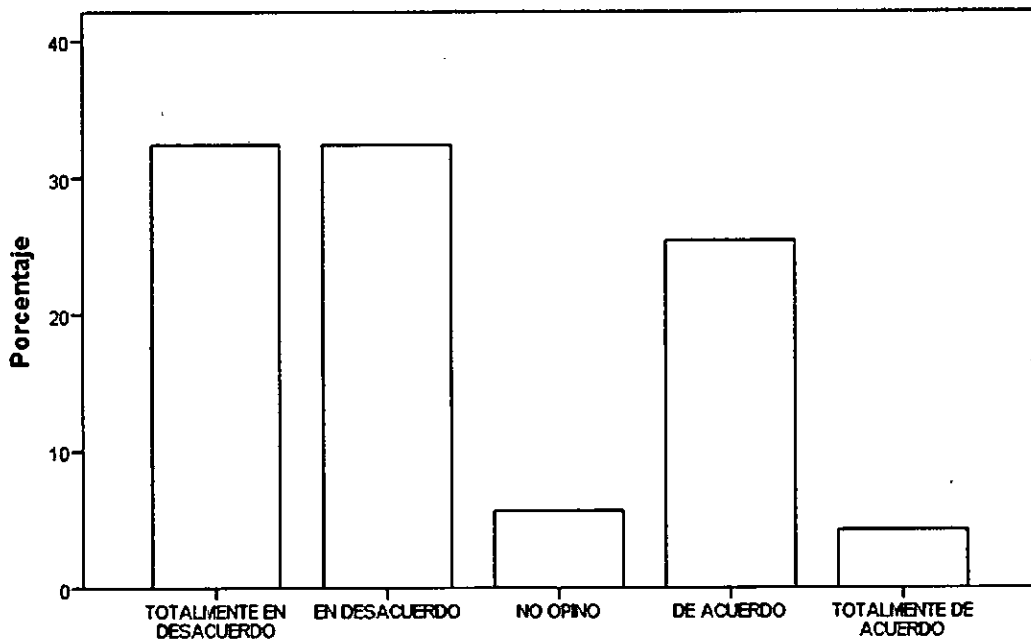
La vigésima cuarta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 23 policías, equivalente al 32,4% señalan estar **"Totalmente en desacuerdo"**, que los importadores o exportadores nunca extraigan consuman, utilicen o dispongan de mercaderías de zonas primarias sin autorización; 23 Policías equivalente al 32,4% precisan estar **"En desacuerdo"**; mientras que 3 Policías equivalente al 4,2% señalan estar **"Totalmente de acuerdo"**, 18 Policías equivalente al 25,4% precisan estar **"De acuerdo"** y 4 Policías equivalente al 5,6% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 29,6% = (25,4% + 4,2%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que los importadores o exportadores nunca extraigan consuman, utilicen o dispongan de mercaderías de zonas primarias sin autorización; frente al 64,8% = (32,4% + 32,4%) que señalaron

estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que los importadores o exportadores si extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización.

Gráfico No. 5.24

**PREG. N° 24** Está convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización?



**Tabla No. 5.25**

**PREG. N° 25 Percibe que, ¿No es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización?**

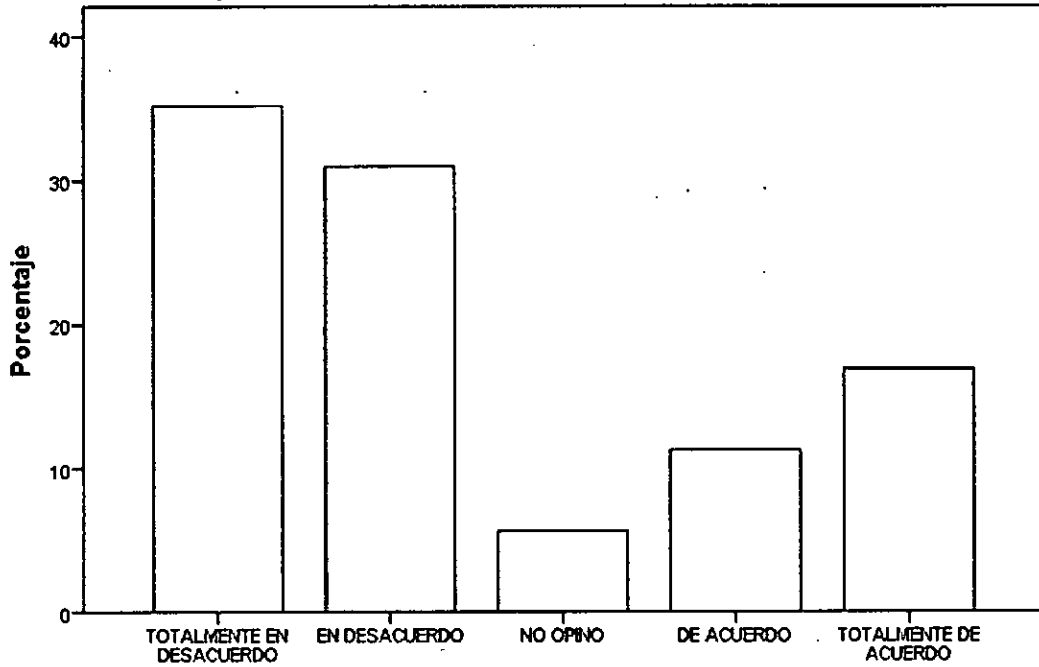
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	35,2
<b>EN DESACUERDO</b>	22	31,0	31,0	66,2
NO OPINO	4	5,6	5,6	71,8
DE ACUERDO	8	11,3	11,3	83,1
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	12	16,9	16,9	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La vigésima quinta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 25 policías, equivalente al 35,2% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización; 22 Policías equivalente al 31,0% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 12 Policías equivalente al 16,9% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 8 Policías equivalente al 11,3% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 Policías equivalente al 5,6% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 28,2% = (11,3% + 16,9%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que no sea un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización; frente al 66,2% = (35,2% + 31,0%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que **SI es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización.**

Gráfico No. 5.25

PREG. N° 25 Percibe que, ¿No es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización?



**INDICADOR: Consumo, Almacenamiento, Utilización O Disposición de Mercaderías Autorizadas para su Traslado para Reconocimiento Físico, sin el Pago Correspondiente.**

**Tabla No. 5.26**

**PREG. N° 26 Considera Ud. que, ¿los importadores o exportadores nunca consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	35,2
<b>EN DESACUERDO</b>	21	29,6	29,6	64,8
NO OPINO	11	15,5	15,5	80,3
DE ACUERDO	8	11,3	11,3	91,5
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	6	8,5	8,5	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

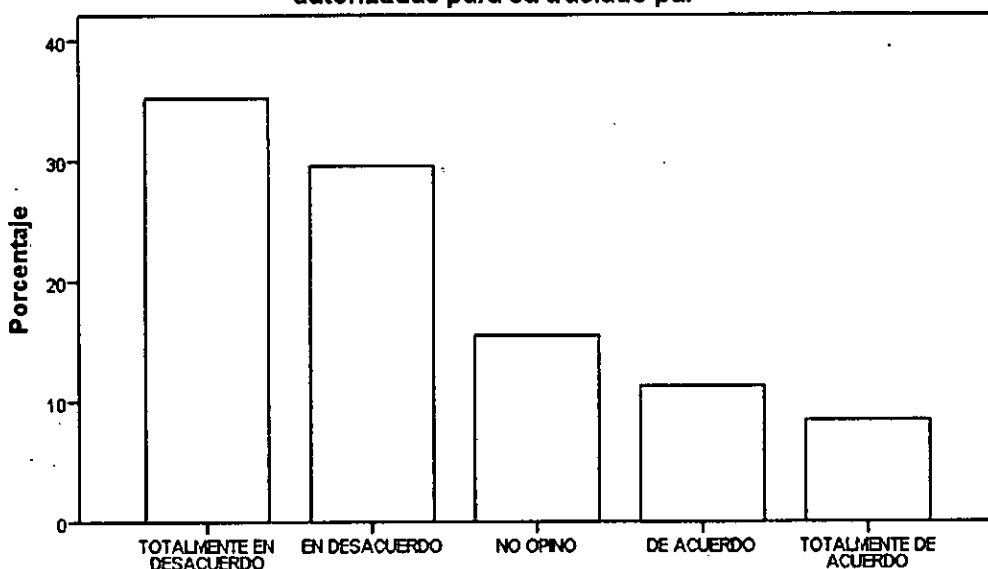
La vigésima sexta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 25 Policías, equivalente al 35,2% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los importadores o exportadores nunca consuman, almacenen, utilicen o dispongan de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente; 21 policías equivalente al 29,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 6 policías equivalente al 8,5% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 8 Policías equivalente al 11,3% precisan estar **“De acuerdo”** y 11 Policías equivalente al 15,5% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 19,8% = (11,3% + 8,5%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que los importadores o exportadores nunca consuman, almacenen, utilicen o dispongan de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente

frente al 64,8% = (35,2% + 29,6%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que los importadores o exportadores SI consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente.

Gráfico No. 5.26

**PREG. N° 26 Considera Ud. que, ¿los importadores o exportadores nunca consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente? mercaderías autorizadas para su traslado par**



**Tabla No. 5.27**

**PREG. N° 27 Percibe que, ¿No es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	<b>28</b>	<b>39,4</b>	<b>39,4</b>	<b>39,4</b>
<b>EN DESACUERDO</b>	<b>22</b>	<b>31,0</b>	<b>31,0</b>	<b>70,4</b>
NO OPINO	7	9,9	9,9	80,3
DE ACUERDO	10	14,1	14,1	94,4
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	5,6	5,6	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

La vigésima séptima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 28 policías, equivalente al 39,4% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente; 22 policías equivalente al 31,0% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 4 policías equivalente al 5,6% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 10 policías equivalente al 14,1% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% **“No opina”**.

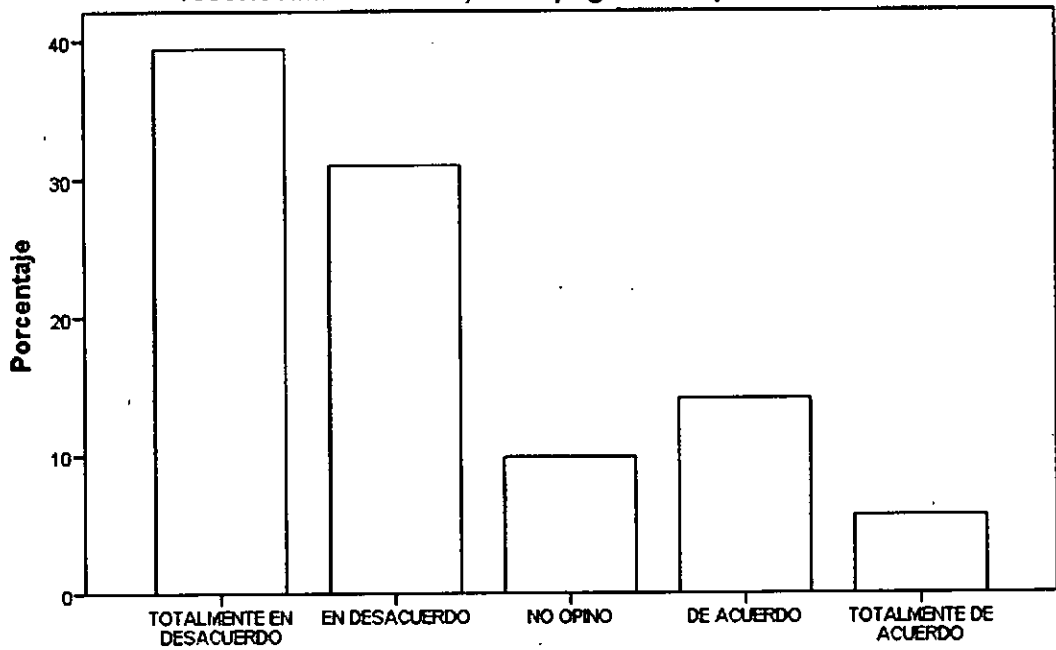
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 19,7% = (14,1% + 5,6%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que no sea un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente; frente al 70,4% = (39,4% + 31,0%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que SI es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización**



o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente.

Gráfico No. 5.27

PREG. N° 27 Percibe que, ¿No es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?



**INDICADOR: Internamiento de Mercancías en sus Diferentes Modalidades**

**Tabla No. 5.28**

**PREG. N° 28 Es un convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?**

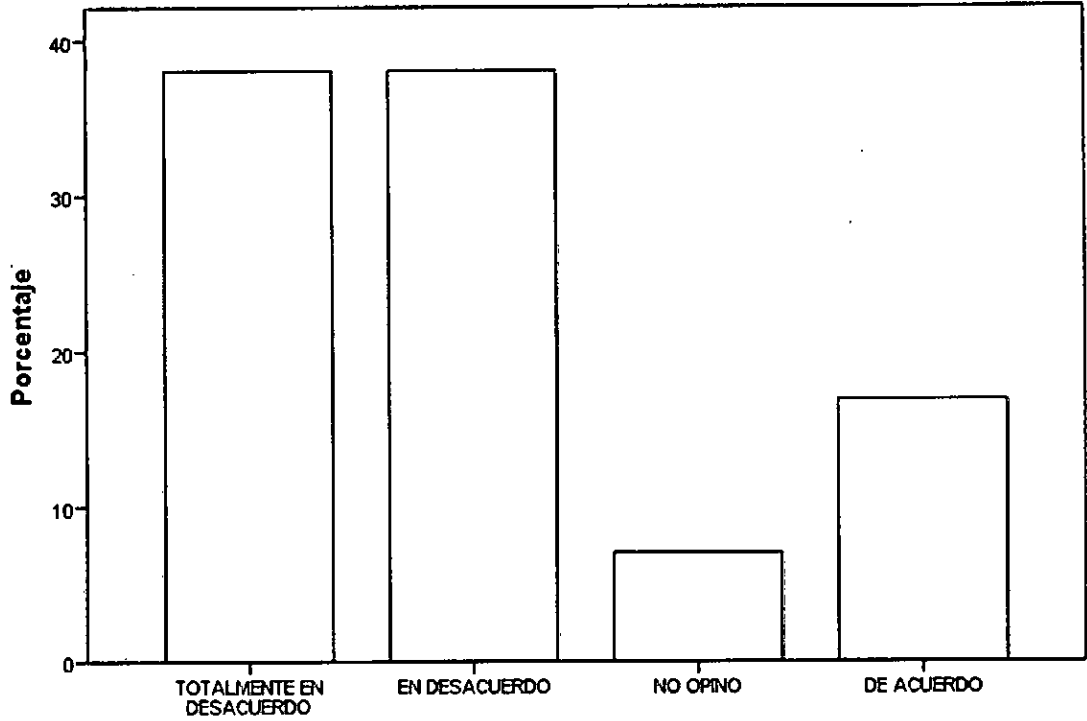
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	27	38,0	38,0	38,0
<b>EN DESACUERDO</b>	27	38,0	38,0	76,1
NO OPINO	5	7,0	7,0	83,1
DE ACUERDO	12	16,9	16,9	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La vigésima octava tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 27 Policías, equivalente al 38,0% señalan estar **"Totalmente en desacuerdo"**, que los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando; 27 policías equivalente al 38,0% precisan estar **"En desacuerdo"**; mientras que 0 policías equivalente al 0,0% señalan estar **"Totalmente de acuerdo"**, 12 policías equivalente al 16,9% precisan estar **"De acuerdo"** y 5 policías equivalente al 7,0% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 16,9% = (16,9% + 0,0%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que los importadores o exportadores nunca internen mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando; frente al 76,1% = (38,0% + 38,0%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido **se establece, que los importadores o exportadores SI Internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando.**

Gráfico No. 5.28

PREG. N° 28 Es un convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?



**Tabla No. 5.29**

**PREG. N° 29 Puede precisar que, ¿No es un delito común el internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?**

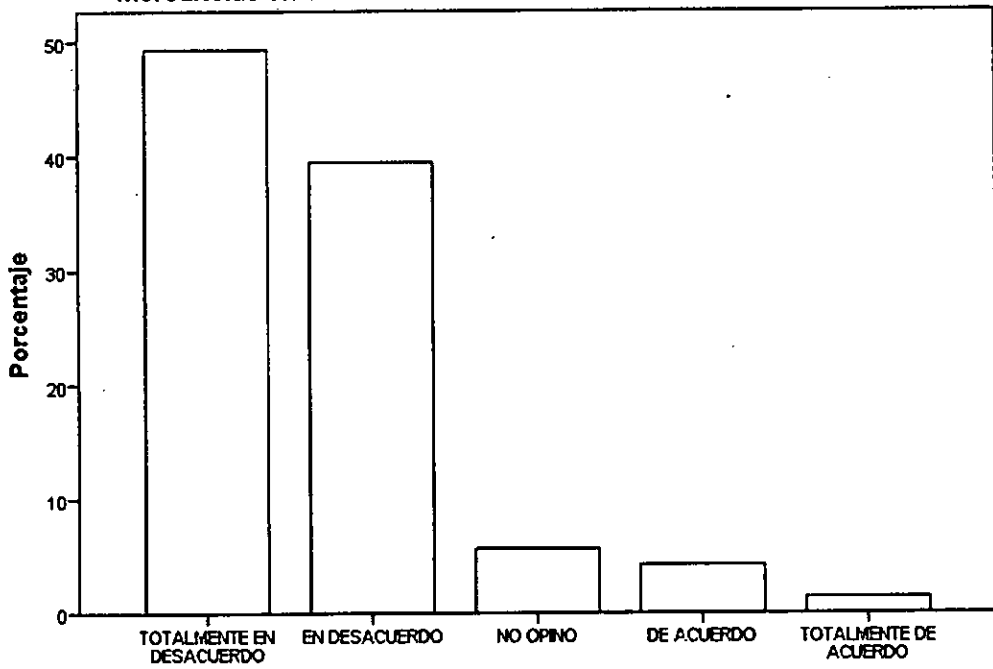
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	35	49,3	49,3	49,3
<b>EN DESACUERDO</b>	28	39,4	39,4	88,7
NO OPINO	4	5,6	5,6	94,4
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	98,6
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La vigésima novena tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 35 policías, equivalente al 49,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea un delito común el Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando; 28 policías equivalente al 39,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 policías equivalente al 5,6% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 5,6% = (4,2% + 1,4%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que los no sea un delito común el Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando; frente al 88,7% = (49,3% + 39,4%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, que Si es un delito común el Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando.**

Gráfico No. 5.29

PREG. N° 29 Puede precisar que, ¿No es un delito común el internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?



**INDICADOR: Embarcar, Desembarcar O Transbordar Mercaderías sin el Ejercicio del Control Aduanero.**

**Tabla No. 5.30**

**PREG. N° 30 ¿Los importadores o exportadores nunca embarcan, desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	43,7
<b>EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	87,3
NO OPINO	5	7,0	7,0	94,4
DE ACUERDO	4	5,6	5,6	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

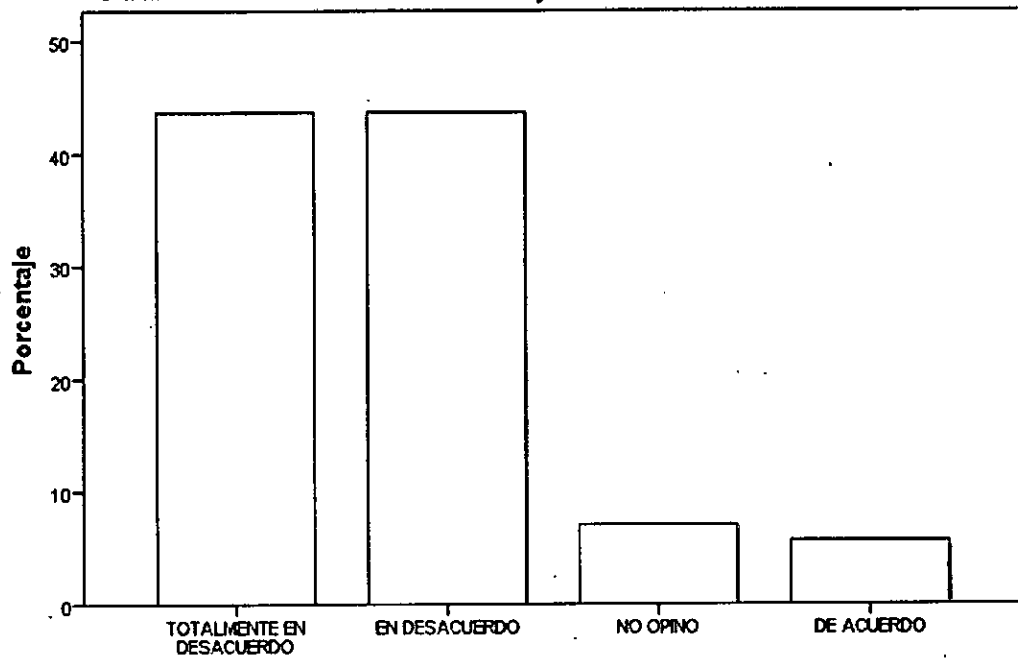
La trigésima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 31 Policías, equivalente al 43,7% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los importadores o exportadores nunca embarquen, desembarquen o transborden mercaderías sin el ejercicio del control aduanero; 31 Policías equivalente al 43,7% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 4 Policías equivalente al 5,6% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 5,6% = (5,6% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que Los importadores o exportadores nunca embarquen, desembarquen o transborden mercaderías sin el ejercicio del control aduanero; frente al 87,3% = (43,7% + 43,7%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que los importadores o exportadores **SI embarcan,**

desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero.

Gráfico No. 5.30

PREG. N° 30 ¿Los importadores o exportadores nunca embarcan, desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?



**Tabla No. 5.31**

**PREG. N° 31 ¿No es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	27	38,0	38,0	38,0
<b>EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	81,7
NO OPINO	8	11,3	11,3	93,0
DE ACUERDO	5	7,0	7,0	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

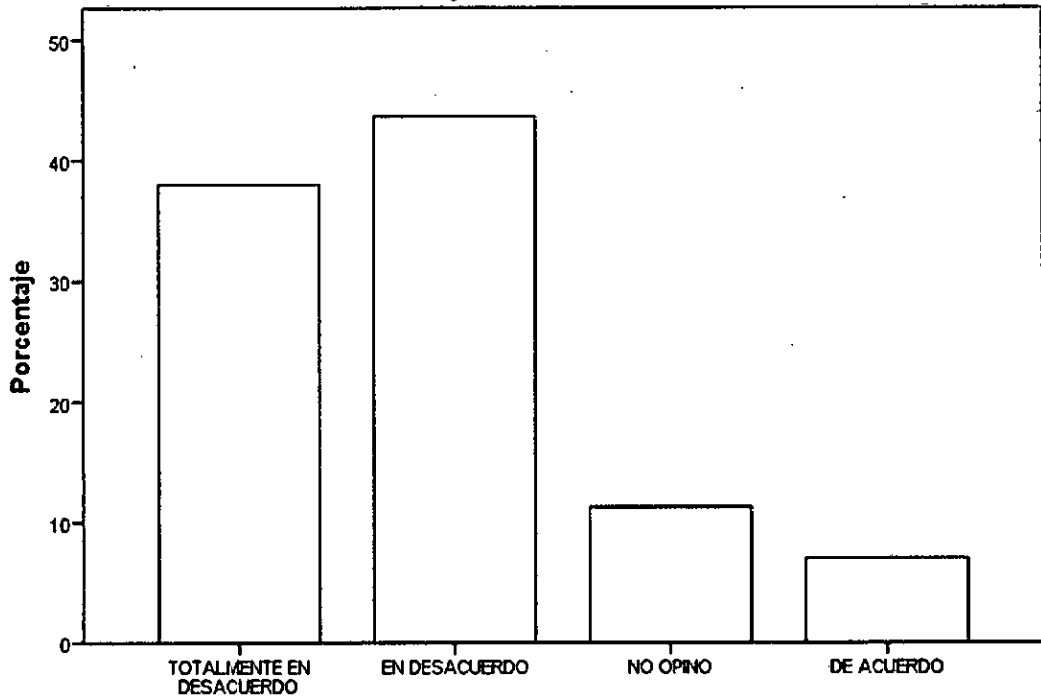
La trigésima primera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 27 Policías, equivalente al 38,0% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero; 31 Policías equivalente al 43,7% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 5 Policías equivalente al 7,0% precisan estar **“De acuerdo”** y 8 Policías equivalente al 11,3% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,0% = (7,0% + 0,0%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que no sea un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero; frente al 81,7% = (38,0% + 43,7%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, que SI es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero.**



Gráfico No. 5.31

PREG. N° 31 ¿No es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?



## INDICADOR: Contrabando Fraccionado

Tabla No. 5.32

PREG. N° 32 A su criterio, ¿los importadores o exportadores nunca realizan el contrabando fraccionado?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE EN DESACUERDO	36	50,7	50,7	50,7
EN DESACUERDO	28	39,4	39,4	90,1
NO OPINO	4	5,6	5,6	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La trigésima segunda tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 36 Policías, equivalente al 50,7% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los importadores o exportadores nunca realicen el contrabando fraccionado; 28 Policías equivalente al 39,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 Policías equivalente al 5,6% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que los importadores o exportadores nunca realicen el contrabando fraccionado; frente al 90,1% = (50,7% + 39,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que los importadores o exportadores **SI realizan el contrabando fraccionado.**

Gráfico No. 5.32

PREG. N° 32 A su criterio, ¿los importadores o exportadores nunca realizan el contrabando fraccionado?

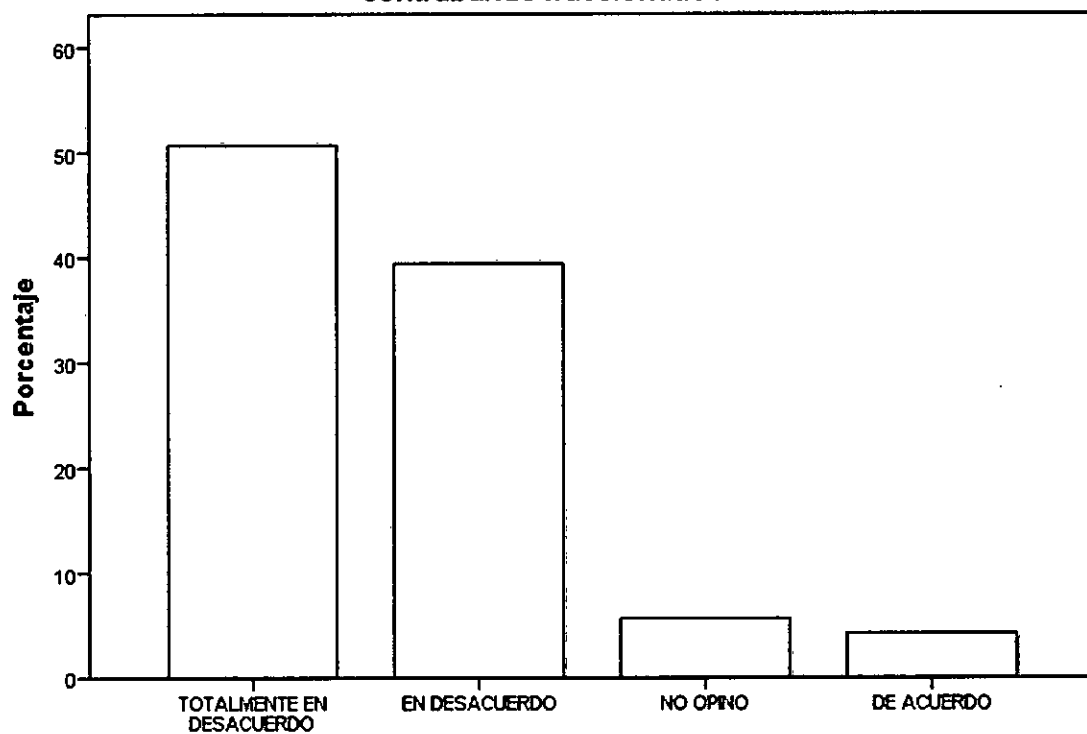


Tabla No. 5.33

PREG. N° 33 A su parecer, ¿No es un delito común el contrabando fraccionado?

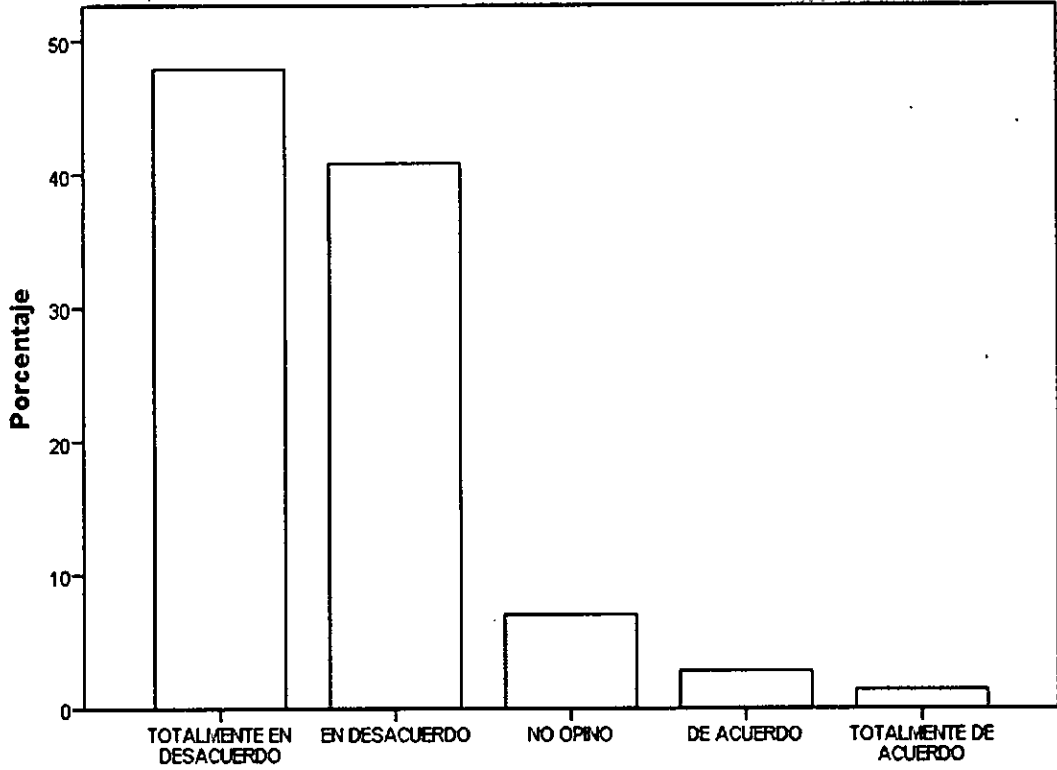
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE EN DESACUERDO	34	47,9	47,9	47,9
EN DESACUERDO	29	40,8	40,8	88,7
NO OPINO	5	7,0	7,0	95,8
DE ACUERDO	2	2,8	2,8	98,6
TOTALMENTE DE ACUERDO	1	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La trigésima tercera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 34 Policías, equivalente al 47,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea un delito común el contrabando fraccionado; 29 Policías equivalente al 40,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 2 Policías equivalente al 2,8% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (2,8% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que no sea un delito común el contrabando fraccionado; frente al 88,7% = (47,9% + 40,8%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que SI es un delito común el contrabando fraccionado.**

Gráfico No. 5.33

PREG. N° 33 A su parecer, ¿No es un delito común el contrabando fraccionado?



**DIMENSIÓN: Defraudación de Rentas de Aduana**

**INDICADOR: Importación de Mercaderías Amparadas en Documentos Falsos o Adulterados**

**Tabla No. 5.34**

**PREG. N° 34 Considera Ud., ¿que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados?**

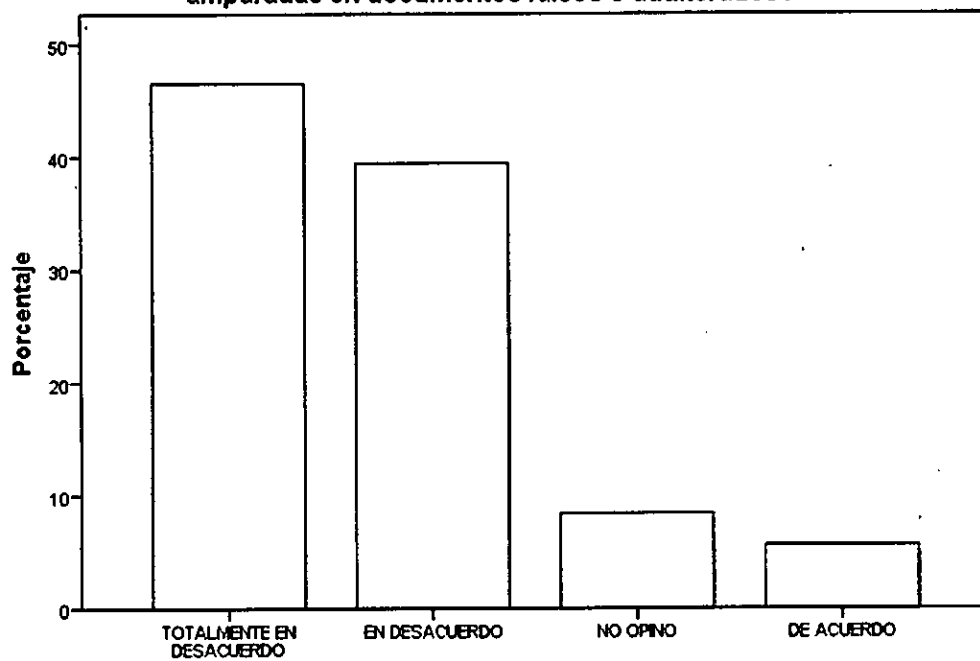
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	33	46,5	46,5	46,5
<b>EN DESACUERDO</b>	28	39,4	39,4	85,9
NO OPINO	6	8,5	8,5	94,4
DE ACUERDO	4	5,6	5,6	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La trigésima cuarta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 33 Policías, equivalente al 46,5% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados; 28 Policías equivalente al 39,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 4 Policías equivalente al 5,6% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 5,6% = (5,6% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados; frente al 85,9% = (46,5% + 39,4%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que los importadores **SI importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados**.

**Gráfico No. 5.34**

**PREG. N° 34 Considera Ud., ¿que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados?**



**INDICADOR: Simulación Ante la Administración Aduanera, Total O Parcialmente una Operación de Comercio Exterior**

**Tabla No. 5.35**

**PREG. N° 35 Es consciente que, ¿nunca se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	19	26,8	26,8	26,8
<b>EN DESACUERDO</b>	30	42,3	42,3	69,0
NO OPINO	10	14,1	14,1	83,1
DE ACUERDO	10	14,1	14,1	97,2
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	2	2,8	2,8	100,0
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

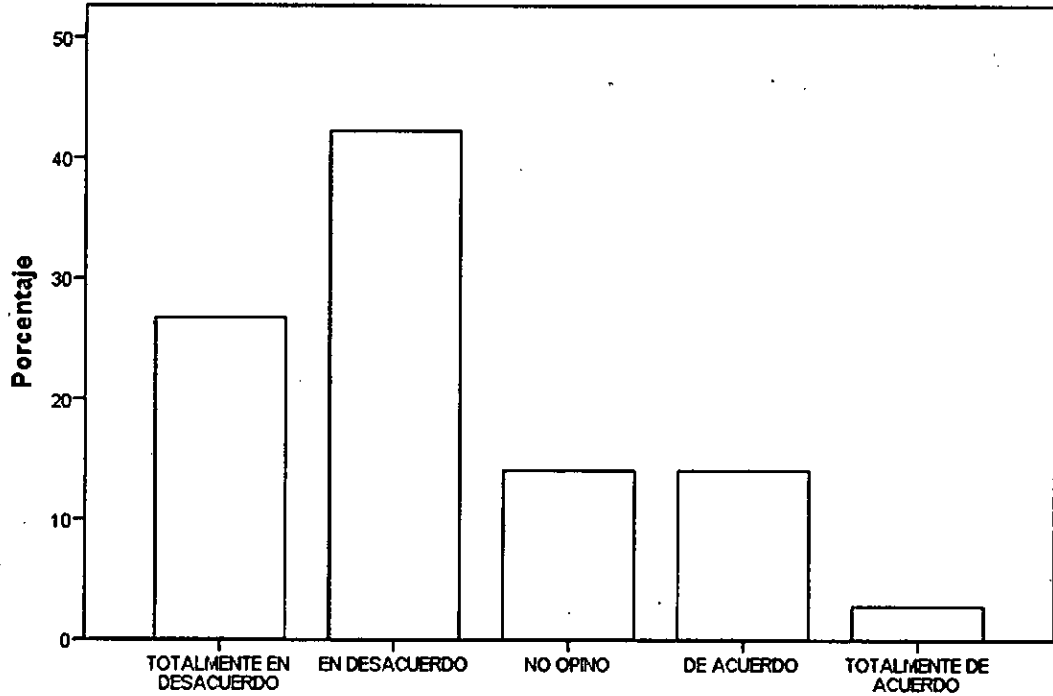
La trigésima quinta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 19 Policías, equivalente al 26,8% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que nunca se simule ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior; 30 Policías equivalente al 42,3% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 2 Policías equivalente al 2,8% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 10 Policías equivalente al 14,1% precisan estar **“De acuerdo”** y 10 Policías equivalente al 14,1% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 16,9% = (14,1% + 2,8%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que nunca se simule ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior; frente al 69,0% = (26,8% + 42,3%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que SI se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior.**



Gráfico No. 5.35

PREG. N° 35 Es consciente que, ¿nunca se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior?



**INDICADOR: Sobrevaluar o Subvaluar el Precio de las Mercaderías, o Variar la Cantidad de Estas.**

**Tabla No. 5.36**

**PREG. N° 36 Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	22	31,0	31,0	31,0
<b>EN DESACUERDO</b>	27	38,0	38,0	69,0
NO OPINO	5	7,0	7,0	76,1
DE ACUERDO	11	15,5	15,5	91,5
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	6	8,5	8,5	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

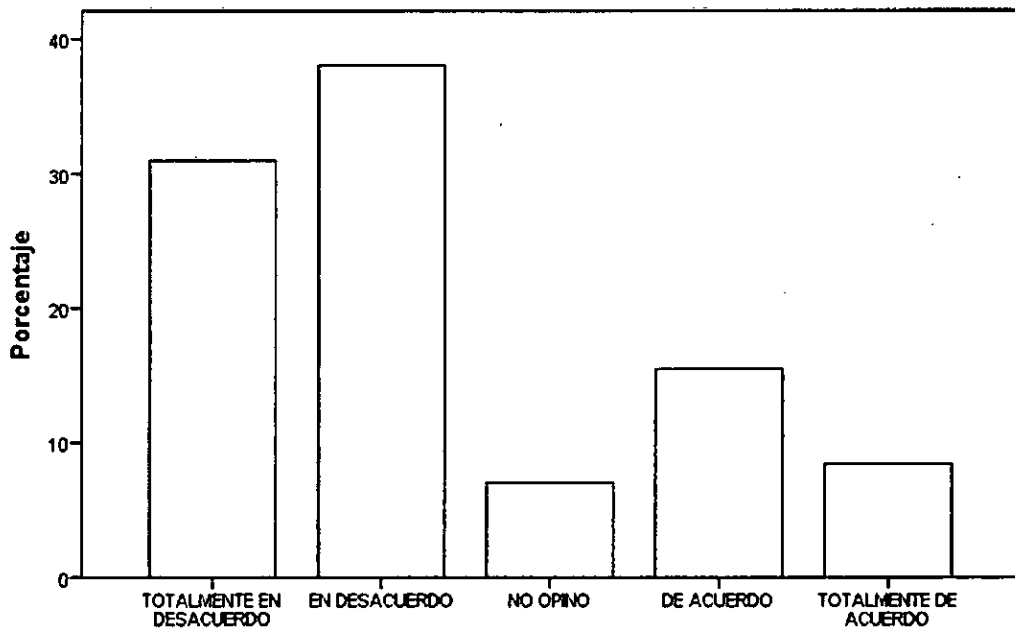
La trigésima sexta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 22 Policías, equivalente al 31,0% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que ya no se venga produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas; 27 Policías equivalente al 38,0% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 6 Policías equivalente al 8,5% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 11 Policías equivalente al 15,5% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 24,0% = (15,5% + 8,5%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que ya no se venga produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas; frente al 69,0% = (31,0% + 38,0%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido se establece, que ya **SI se viene produciendo la sobrevaluación**

o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas.

Gráfico No. 5.36

PREG. N° 36 Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas?



**INDICADOR: Alteración de la Descripción, Marcas, Códigos, Series y Otras Características; y Modificación del Origen de las Subpartidas Arancelarias**

**Tabla No. 5.37**

**PREG. N° 37 Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	36,6
<b>EN DESACUERDO</b>	24	33,8	33,8	70,4
NO OPINO	5	7,0	7,0	77,5
DE ACUERDO	8	11,3	11,3	88,7
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	8	11,3	11,3	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

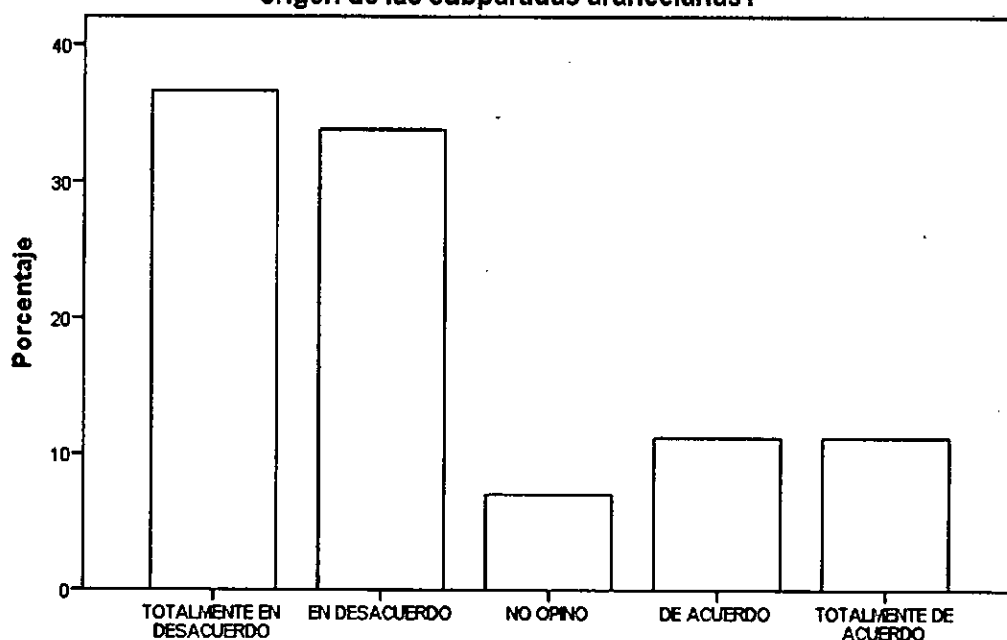
La trigésima séptima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 26 Policías, equivalente al 36,6% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que ya no se venga produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias; 24 Policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 8 Policías equivalente al 11,3% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 8 Policías equivalente al 11,3% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 22,3% = (11,3% + 11,3%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que ya no se venga produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias; frente al 70,4% = (36,6% + 33,8%) que señalaron estar **“Totalmente en**

desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que que SI se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias.

Gráfico No. 5.37

PREG. N° 37 Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias?



**INDICADOR: Almacenamiento, Consumo, Utilización O Disposición de Mercancías en Tránsito O Reembarque.**

**Tabla No. 5.38**

**PREG. N° 38 A su criterio, ¿ya no es común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	39	54,9	54,9	54,9
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	90,1
NO OPINO	4	5,6	5,6	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

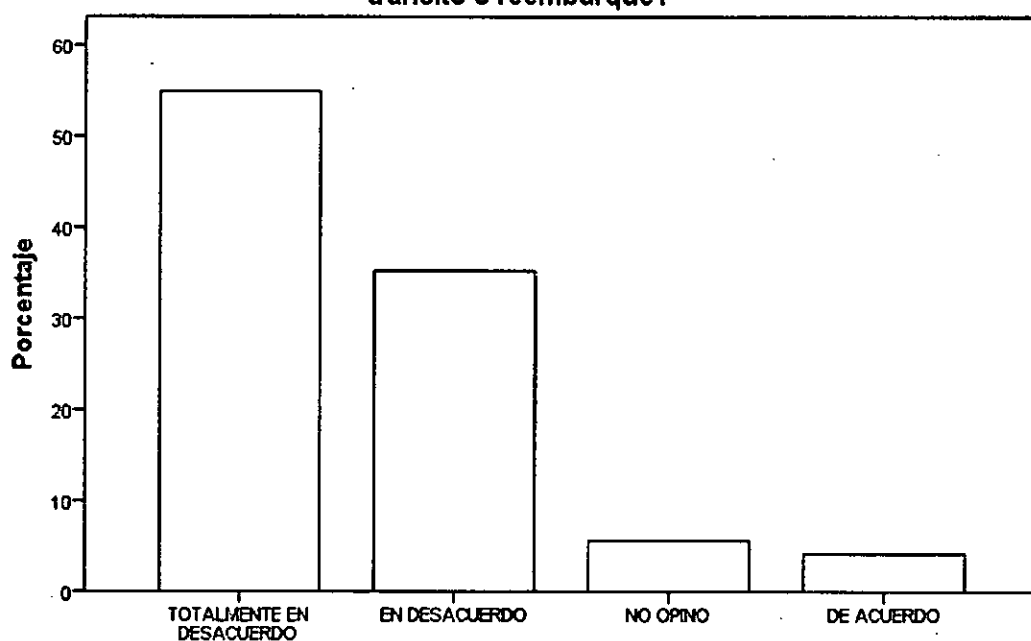
La trigésima octava tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 39 Policías, equivalente al 54,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que ya no sea común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 Policías equivalente al 5,6% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que ya no sea común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque; frente al 90,1% = (54,9% + 35,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que Si es común la comisión del delito**

en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque.

Gráfico No. 5.38

PREG. N° 38 A su criterio, ¿ya no es común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque?



**DIMENSIÓN: Receptación**

**INDICADOR: Adquirir O Recibir en Donación, en Prenda, Almacena, Mercancías Cuyo Valor sea Superior a Cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de Acuerdo a Las Circunstancias Tenía Conocimiento O se Comprueba que Debía Presumir que Provenía de los Delitos de Contrabando y Defraudación de Rentas de Aduana.**

**Tabla No. 5.39**

**PREG. N° 39 Considera que, ¿No es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	37	52,1	52,1	52,1
<b>EN DESACUERDO</b>	26	36,6	36,6	88,7
NO OPINO	5	7,0	7,0	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La trigésima novena tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 37 Policías, equivalente al 52,1% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias; 26 Policías equivalente al 36,6% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% **“No opina”**.

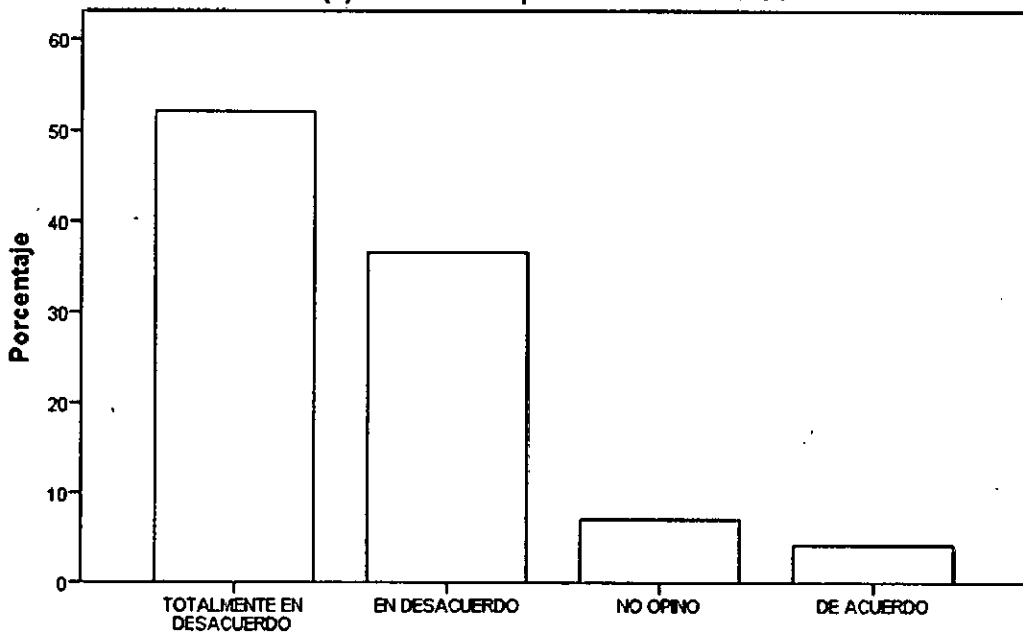
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que no sea común el delito por adquisición o de recibir en donación,



en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias; frente al 88,7% = (52,1% + 36,6%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que **SI es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias.**

Gráfico No. 5.39

**PREG. N° 39 Considera que, ¿No es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias?**



**INDICADOR: Oculta, Vende o Ayuda a Comercializar Mercancías Cuyo Valor Sea Superior a Cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de Acuerdo a las Circunstancias Tenía Conocimiento o se Comprueba que Debía Presumir que Provenía de los Delitos de Contrabando y Defraudación de Rentas de Aduana.**

**Tabla No. 5.40**

**PREG. N° 40 Considera que, ¿No es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?**

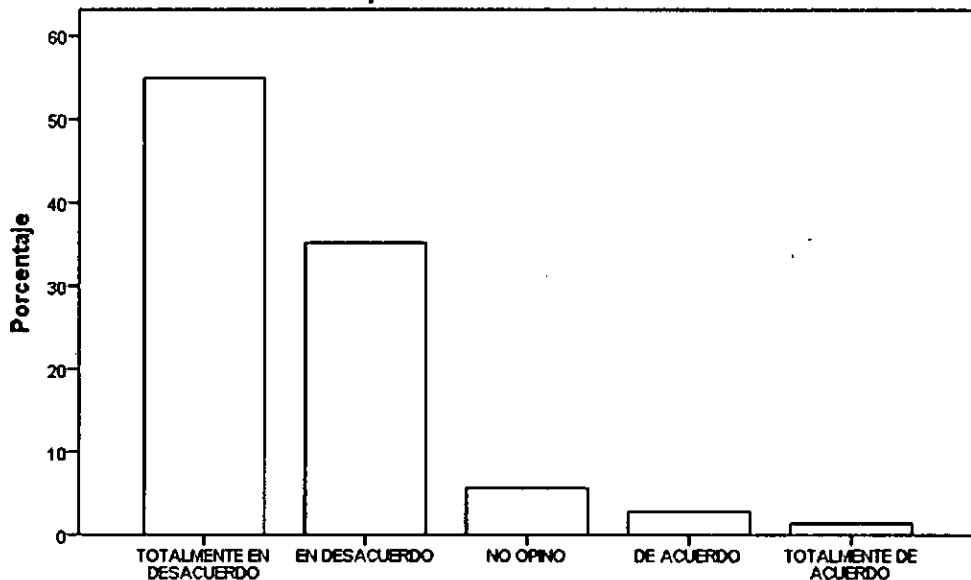
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	39	54,9	54,9	54,9
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	90,1
NO OPINO	4	5,6	5,6	95,8
DE ACUERDO	2	2,8	2,8	98,6
<b>TOTALMENTE DE ACUERDO</b>	1	1,4	1,4	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La cuadragésima tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 39 Policías, equivalente al 54,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 1 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 2 Policías equivalente al 2,8% precisan estar **“De acuerdo”** y 4 Policías equivalente al 5,6% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (2,8% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”**

que no sea común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias; frente al 90,1% = (54,9% + 35,2%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido se establece, que **SI es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias.**

**Gráfico No. 5.40**

**PREG. N° 40 Considera que, ¿No es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?**



**DIMENSIÓN: Financiamiento**

**INDICADOR: Financiamiento Por Cuenta Propia**

**Tabla No. 5.41**

**PREG. N° 41 A su criterio, ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia?**

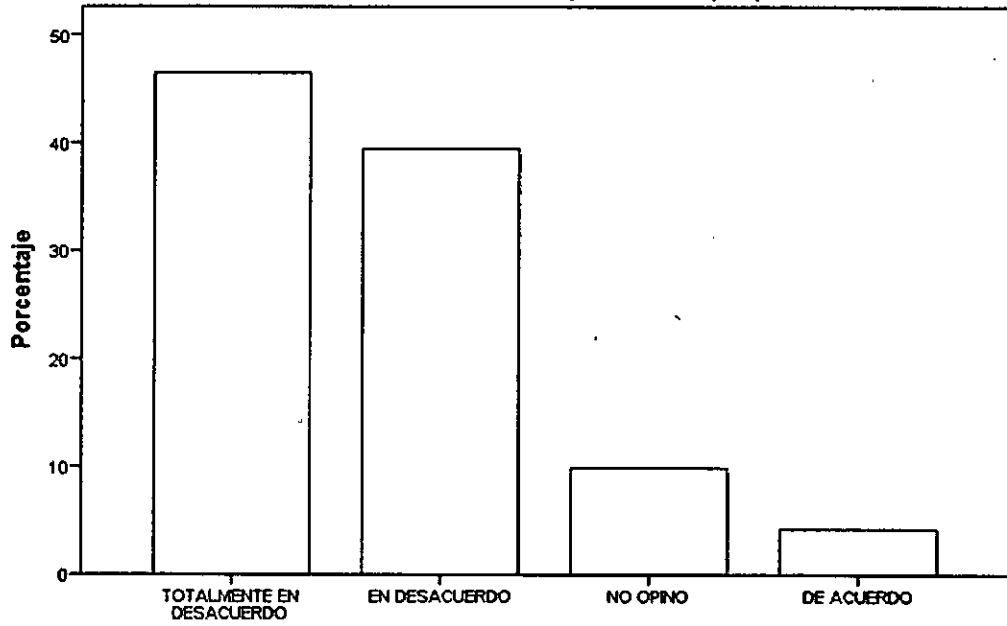
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	33	46,5	46,5	46,5
<b>EN DESACUERDO</b>	28	39,4	39,4	85,9
NO OPINO	7	9,9	9,9	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
<b>Total</b>	71	100,0	100,0	

La cuadragésima primera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 33 Policías, equivalente al 46,5% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que ya no se produzca la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia; 28 Policías equivalente al 39,4% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 7 Policías equivalente al 9,9% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que ya no se produzca la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia; frente al 85,9% = (46,5% + 39,4%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, que SI se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia.**

Gráfico No. 5.41

PREG. N° 41 A su criterio, ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia?



**INDICADOR: Financiamiento de Otras u Otras Personas**

**Tabla No. 5.42**

**PREG. N° 42 A su criterio ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas?**

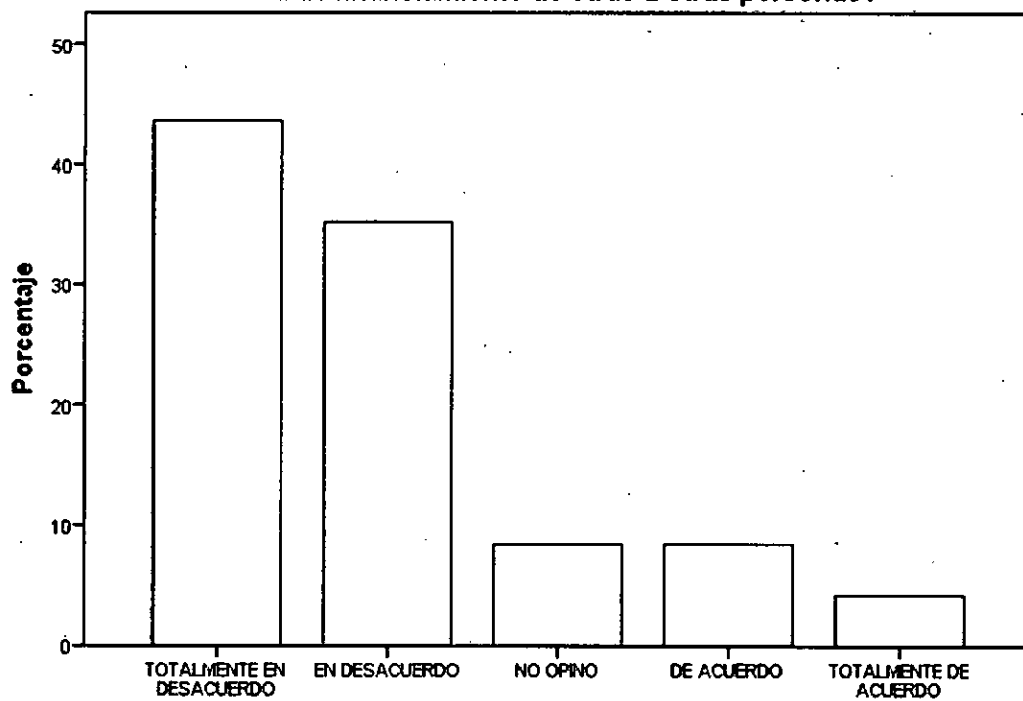
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	31	43,7	43,7	43,7
<b>EN DESACUERDO</b>	25	35,2	35,2	78,9
NO OPINO	6	8,5	8,5	87,3
DE ACUERDO	6	2,8	2,8	95,8
TOTALMENTE DE ACUERDO	3	1,4	1,4	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La cuadragésima segunda tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 31 Policías, equivalente al 43,7% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que ya no se produzca la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas; 25 Policías equivalente al 35,2% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 3 Policías equivalente al 1,4% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 6 Policías equivalente al 2,8% precisan estar **“De acuerdo”** y 6 Policías equivalente al 8,5% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (2,8% + 1,4%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que ya no se produzca la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas; frente al 78,9% = (43,7% + 35,2%) que señalaron estar **“Totalmente en desacuerdo”** y **“En desacuerdo”**; en ese sentido **se establece, que ya Si se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas.**

Gráfico No. 5.42

PREG. N° 42 A su criterio ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas?



**DIMENSIÓN: Tráfico de Mercancías Prohibidas O Restringidas**

**INDICADOR: Utilización de Cualquier Medio o Artificio, para Introducir o Extraer del País Mercancías por Cuantía Superior a Cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias Cuya Importación o Exportación Está Prohibida o Restringida**

**Tabla No. 5.43**

**PREG. N° 43 A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?**

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	39	54,9	54,9	54,9
<b>EN DESACUERDO</b>	24	33,8	33,8	88,7
NO OPINO	5	7,0	7,0	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La cuadragésima tercera tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 39 Policías, equivalente al 54,9% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributaria; 24 Policías equivalente al 33,8% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 5 Policías equivalente al 7,0% “No opina”.

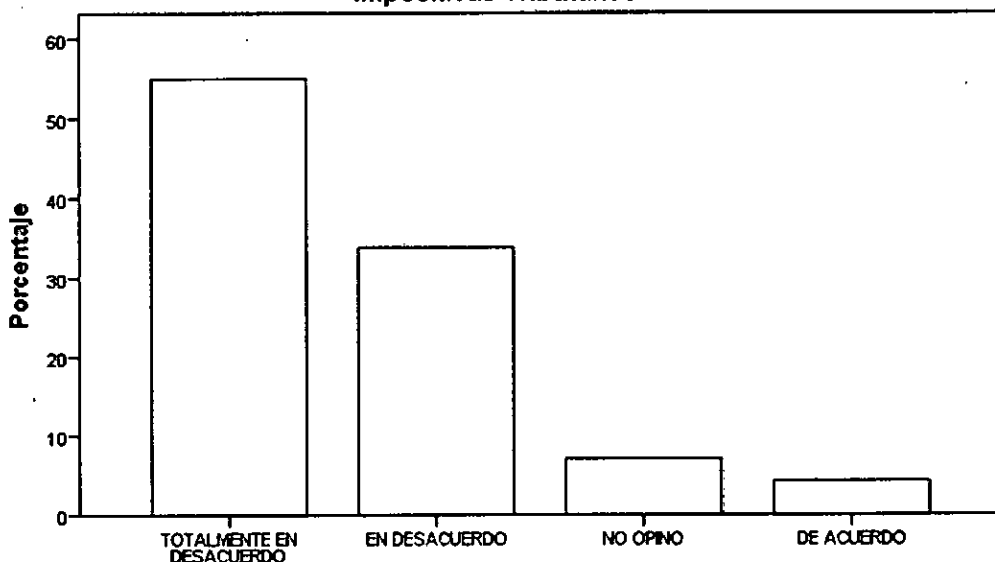
Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,8% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”**



que no sea posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributaria; frente al 88,7% = (54,9% + 33,8%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que **SI es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributaria.**

**Gráfico No. 5.43**

**PREG. N° 43 A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias**



**INDICADOR: Infringir Normas Específicas para Introducir o Extraer del País Mercancías por Cuantía Superior a Cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias Cuya Importación o Exportación está Prohibido o Restringido**

**Tabla No. 5.44**

**PREG. N° 44 A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida?**

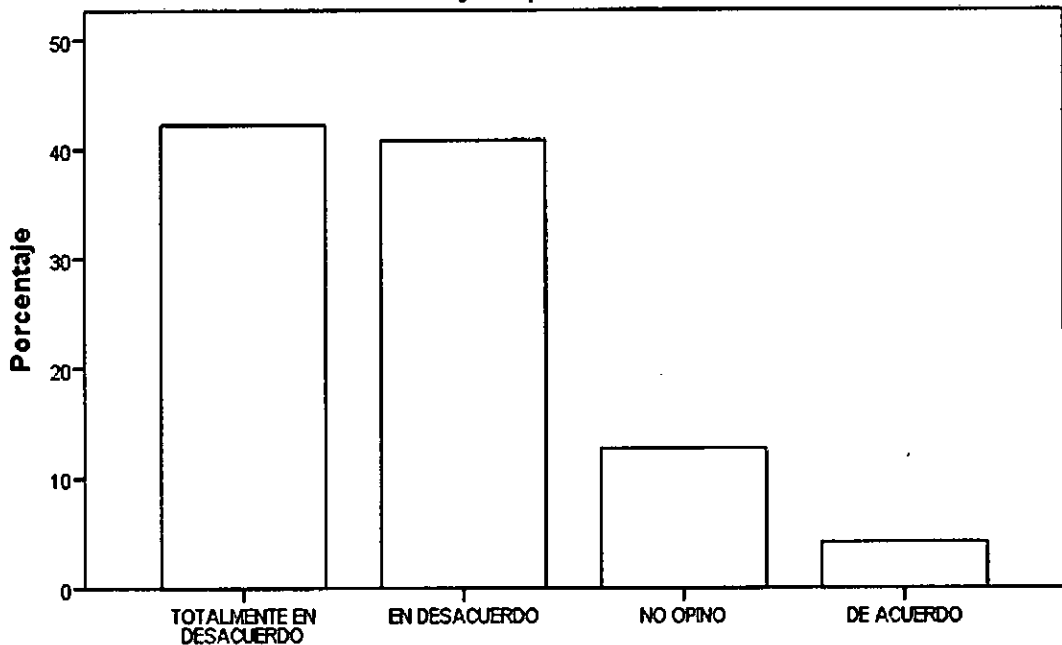
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<b>TOTALMENTE EN DESACUERDO</b>	30	42,3	42,3	42,3
<b>EN DESACUERDO</b>	29	40,8	40,8	83,1
NO OPINO	9	12,7	12,7	95,8
DE ACUERDO	3	4,2	4,2	100,0
Total	71	100,0	100,0	

La cuadragésima cuarta tabla de respuestas recibida del público interno, nos muestra que 30 Policías, equivalente al 42,3% señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que no sea posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida; 29 Policías equivalente al 40,8% precisan estar **“En desacuerdo”** ; mientras que 0 Policías equivalente al 0,0% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, 3 Policías equivalente al 4,2% precisan estar **“De acuerdo”** y 9 Policías equivalente al 12,7% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,2% = (4,2% + 0,0%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que

no sea posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida; frente al 83,1% = (42,3% + 40,8%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que **SI es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida.**

Gráfico No. 5.44

**PREG. N° 44 A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importanc**



### 5.1.2 Resultados del cuestionario por dimensiones

#### VARIABLE "X" GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA

#### DIMENSIÓN – Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias

Tabla No. 5.45

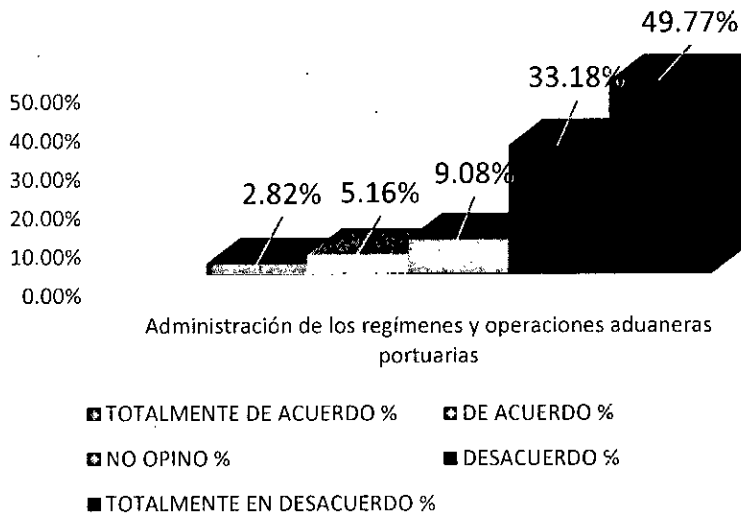
VARIABLE X GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSIÓN: ADMINISTRACIÓN DE LOS REGÍMENES Y OPERACIONES ADUANERAS PORTUARIAS												
ESCALA												
INDICADORES	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Acciones de verificación	2	2.82%	5	7.04%	4	5.63%	25	35.21%	35	49.30%	71	100.00%
	6	8.45%	5	7.04%	7	9.86%	21	29.58%	32	45.07%	71	100.00%
	2	2.82%	3	4.23%	6	8.45%	20	28.17%	40	56.34%	71	100.00%
Acciones de control	3	4.23%	5	7.04%	7	9.86%	26	36.62%	30	42.25%	71	100.00%
	1	1.41%	3	4.23%	5	7.04%	32	45.07%	30	42.25%	71	100.00%
	2	2.82%	2	2.82%	5	7.04%	29	40.85%	33	46.48%	71	100.00%
Acciones de supervisión	1	1.41%	3	4.23%	7	9.86%	16	22.54%	44	61.97%	71	100.00%
	0	0.00%	3	4.23%	8	11.27%	18	25.35%	42	59.15%	71	100.00%
	1	1.41%	4	5.63%	9	12.68%	25	35.21%	32	45.07%	71	100.00%
Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias	18	2.82%	33	5.16%	58	9.08%	212	33.18%	318	49.77%	639	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias; con sus indicadores; **Acciones de verificación, Acciones de control y Acciones de supervisión** en valor promedio, nos muestra que el 49,77% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias sea eficiente; el 33,18% precisan estar "En desacuerdo"; mientras que el 2,82% señalan

estar "Totalmente de acuerdo", el 5,16% precisan estar "De acuerdo" y el 9,08% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,98% = (5,16% + 2,82%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que la **Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias sea eficiente**; frente al 82,95% = (49,77% + 33,18%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido **se establece, que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias es deficiente**.

**Gráfico No. 5.45**



**DIMENSIÓN – Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios**

**Tabla No. 5.46**

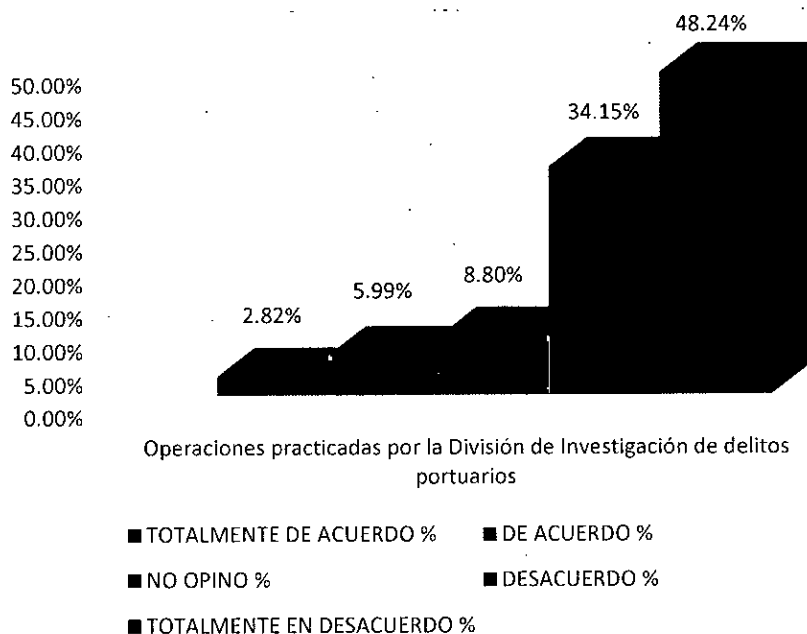
VARIABLE X GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: OPERACIONES PRACTICADAS POR LA DIVISION DE INVESTIGACION DE DELITOS PORTUARIOS												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Operaciones preventivas	2	2.82%	5	7.04%	6	8.45%	24	33.80%	34	47.89%	71	100.00%
	1	1.41%	6	8.45%	6	8.45%	23	32.39%	35	49.30%	71	100.00%
Operaciones de investigación	2	2.82%	3	4.23%	7	9.86%	28	39.44%	31	43.66%	71	100.00%
	3	4.23%	3	4.23%	6	8.45%	22	30.99%	37	52.11%	71	100.00%
Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios	8	2.82%	17	5.99%	25	8.80%	97	34.15%	137	48.24%	284	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios; con sus indicadores; **Operaciones preventivas** y **Operaciones de investigación** en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar “**Totalmente en desacuerdo**”, que las Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios sea eficiente; el 34,15% precisan estar “**En desacuerdo**”; mientras que el 2,82% señalan estar “**Totalmente**

de acuerdo”, el 5,99% precisan estar “De acuerdo” y el 8,80% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,81% = (5,99% + 2,82%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que las **Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios se eficiente**; frente al 82,39% = (48,24% + 34,15%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido **se establece, que las Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios son deficientes.**

**Gráfico No. 5.46**



**DIMENSIÓN – Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros**

**Tabla No. 5.47**

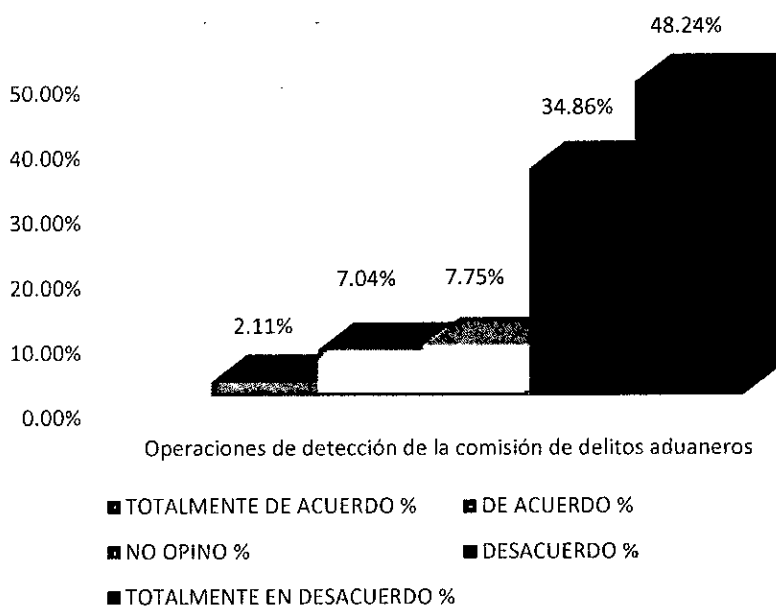
VARIABLE X GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: OPERACIONES DE DETECCIÓN DE LA COMISIÓN DE DELITOS ADUANEROS												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Acciones de detección de delitos aduaneros	2	2.82%	4	5.63%	6	8.45%	26	36.62%	33	46.48%	71	100.00%
	1	1.41%	6	8.45%	6	8.45%	24	33.80%	34	47.89%	71	100.00%
Acciones de comiso e incautación de mercaderías	1	1.41%	5	7.04%	5	7.04%	25	35.21%	35	49.30%	71	100.00%
	2	2.82%	5	7.04%	5	7.04%	24	33.80%	35	49.30%	71	100.00%
Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros	6	2.11%	20	7.04%	22	7.75%	99	34.86%	137	48.24%	284	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros; con sus indicadores; **Acciones de detección de delitos aduaneros**, **Acciones de comiso e incautación de mercaderías** en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que la Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros sea eficiente; el 34,86% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que el 2,11% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, el 7,04% precisan estar **“De acuerdo”** y el 7,75% **“No opina”**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,15% = (7,04% + 2,11%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que las **Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros sea eficiente**;



frente al 83,10% = (48,24% + 34,86%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido se establece, que las Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros son deficientes.

**Gráfico No. 5.47**



**DIMENSIÓN – NORMAS LEGALES QUE REGULAN LA GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA PORTUARIA**

**Tabla No. 5.48**

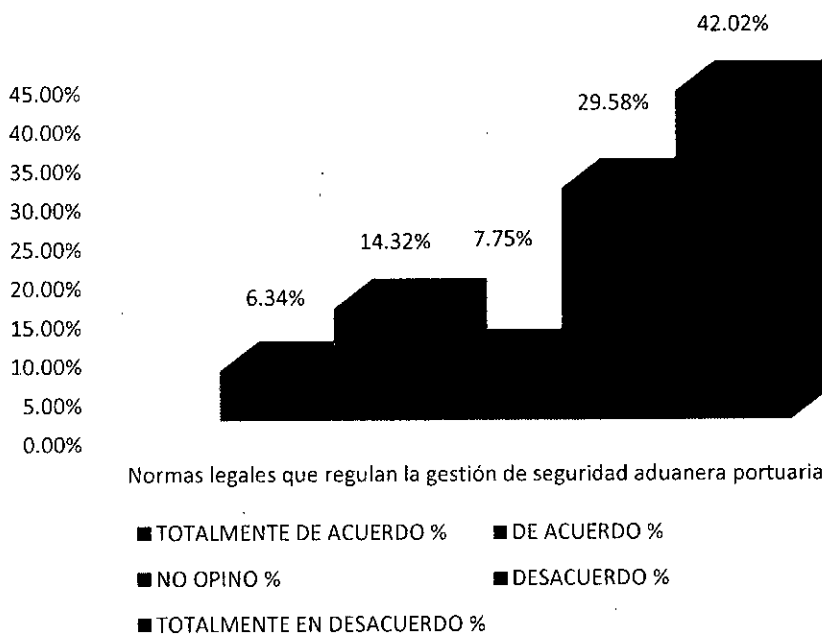
VARIABLE X GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA - DIMENSION: Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Normas administrativas	4	5.63%	6	8.45%	7	9.86%	23	32.39%	31	43.66%	71	100.00%
	6	8.45%	14	19.72%	3	4.23%	20	28.17%	28	39.44%	71	100.00%
	11	15.49%	12	16.90%	8	11.27%	16	22.54%	24	33.80%	71	100.00%
Normas penales	1	1.41%	6	8.45%	5	7.04%	24	33.80%	35	49.30%	71	100.00%
	4	5.63%	19	26.76%	5	7.04%	17	23.94%	26	36.62%	71	100.00%
	1	1.41%	4	5.63%	5	7.04%	26	36.62%	35	49.30%	71	100.00%
Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria	27	6.34%	61	14.32%	33	7.75%	126	29.58%	179	42.02%	426	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria; con sus indicadores; **Normas administrativas y Normas penales** en valor promedio, nos muestra que el 42,02% de Policías, señalan estar **“Totalmente en desacuerdo”**, que la Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sea eficiente; el 29,58% precisan estar **“En desacuerdo”**; mientras que el 6,34% señalan estar **“Totalmente de acuerdo”**, el 14,32% precisan estar **“De acuerdo”** y el 7,75% **“No opina”**.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 20,66% = (14,32% + 6,34%) señalaron estar **“De acuerdo”** y **“Totalmente de acuerdo”** que la **Normas legales que regulan la gestión de**

**seguridad aduanera portuaria sea eficiente; frente al 82,95% = (42,02% + 29,58%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido se establece, que las Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son deficientes.**

**Gráfico No. 5.48**



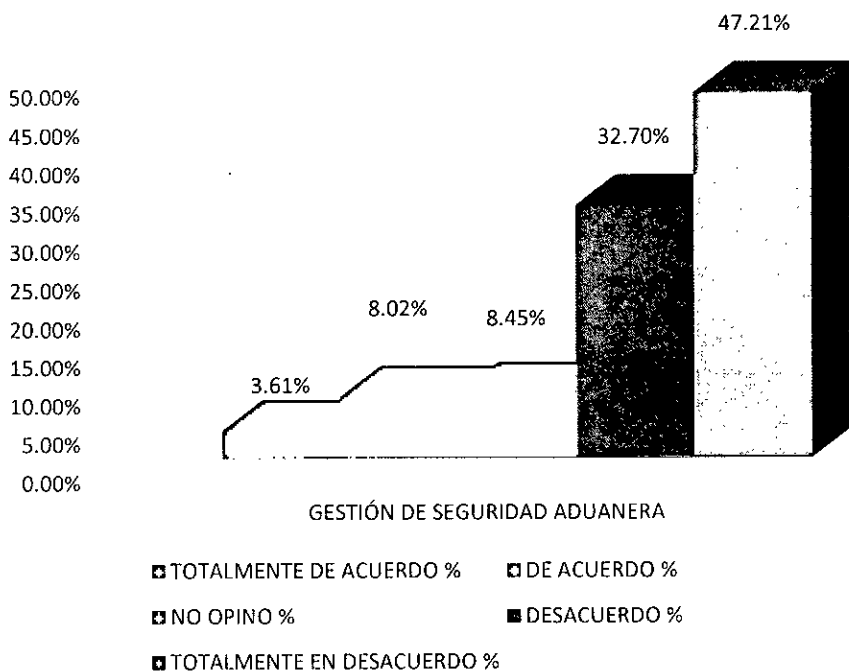
VARIABLE "X": GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA

Tabla No. 5.49

VARIABLE "X" GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Acciones de verificación	2	2.82%	5	7.04%	4	5.63%	25	35.21%	35	49.30%	71	100.00%
	6	8.45%	5	7.04%	7	9.86%	21	29.58%	32	45.07%	71	100.00%
	2	2.82%	3	4.23%	6	8.45%	20	28.17%	40	56.34%	71	100.00%
Acciones de control	3	4.23%	5	7.04%	7	9.86%	26	36.62%	30	42.25%	71	100.00%
	1	1.41%	3	4.23%	5	7.04%	32	45.07%	30	42.25%	71	100.00%
	2	2.82%	2	2.82%	5	7.04%	29	40.85%	33	46.48%	71	100.00%
Acciones de supervisión	1	1.41%	3	4.23%	7	9.86%	16	22.54%	44	61.97%	71	100.00%
	0	0.00%	3	4.23%	8	11.27%	18	25.35%	42	59.15%	71	100.00%
	1	1.41%	4	5.63%	9	12.68%	25	35.21%	32	45.07%	71	100.00%
Operaciones preventivas	2	2.82%	5	7.04%	6	8.45%	24	33.80%	34	47.89%	71	100.00%
	1	1.41%	6	8.45%	6	8.45%	23	32.39%	35	49.30%	71	100.00%
Operaciones de investigación	2	2.82%	3	4.23%	7	9.86%	28	39.44%	31	43.66%	71	100.00%
	3	4.23%	3	4.23%	6	8.45%	22	30.99%	37	52.11%	71	100.00%
Acciones de detección de delitos aduaneros	2	2.82%	4	5.63%	6	8.45%	26	36.62%	33	46.48%	71	100.00%
	1	1.41%	6	8.45%	6	8.45%	24	33.80%	34	47.89%	71	100.00%
Acciones de comiso e incautación de mercaderías	1	1.41%	5	7.04%	5	7.04%	25	35.21%	35	49.30%	71	100.00%
	2	2.82%	5	7.04%	5	7.04%	24	33.80%	35	49.30%	71	100.00%
Normas administrativas	4	5.63%	6	8.45%	7	9.86%	23	32.39%	31	43.66%	71	100.00%
	6	8.45%	14	19.72%	3	4.23%	20	28.17%	28	39.44%	71	100.00%
	11	15.49%	12	16.90%	8	11.27%	16	22.54%	24	33.80%	71	100.00%
Normas penales	1	1.41%	6	8.45%	5	7.04%	24	33.80%	35	49.30%	71	100.00%
	4	5.63%	19	26.76%	5	7.04%	17	23.94%	26	36.62%	71	100.00%
	1	1.41%	4	5.63%	5	7.04%	26	36.62%	35	49.30%	71	100.00%
GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA	59	3.61%	131	8.02%	138	8.45%	534	32.70%	771	47.21%	1633	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que la variable X “Gestión de seguridad aduanera”; la mayoría de los policías respondieron en promedio “TOTALMENTE EN DESACUERDO” con un 47,21% y en “DESACUERDO” con un 32,70% expresando en sus respuestas el comportamiento de la variable señalada, que las dimensiones: Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros, Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son operaciones deficientes.

**Gráfico No. 5.49**



**VARIABLE "Y" COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS  
DIMENSIÓN – CONTRABANDO**

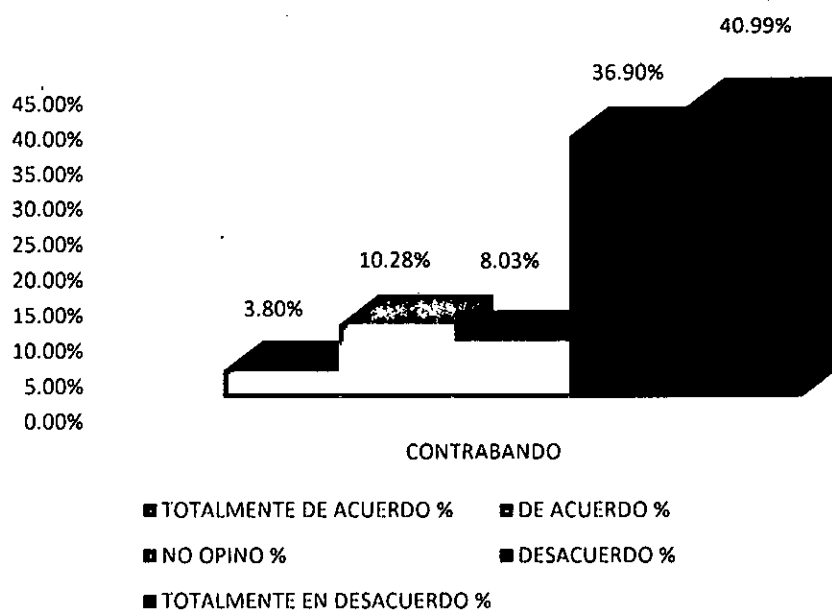
**Tabla No. 5.50**

VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: CONTRABANDO												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización	3	4.23%	18	25.35%	4	5.63%	23	32.39%	23	32.39%	71	100.00%
	12	16.90%	8	11.27%	4	5.63%	22	30.99%	25	35.21%	71	100.00%
Consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente	6	8.45%	8	11.27%	11	15.49%	21	29.58%	25	35.21%	71	100.00%
	4	5.63%	10	14.08%	7	9.86%	22	30.99%	28	39.44%	71	100.00%
Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades	0	0.00%	12	16.90%	5	7.04%	27	38.03%	27	38.03%	71	100.00%
	1	1.41%	3	4.23%	4	5.63%	28	39.44%	35	49.30%	71	100.00%
Embarcar, desembarcar o transbordar mercaderías sin el ejercicio del control aduanero	0	0.00%	4	5.63%	5	7.04%	31	43.66%	31	43.66%	71	100.00%
	0	0.00%	5	7.04%	8	11.27%	31	43.66%	27	38.03%	71	100.00%
contrabando fraccionado	0	0.00%	3	4.23%	4	5.63%	28	39.44%	36	50.70%	71	100.00%
	1	1.41%	2	2.82%	5	7.04%	29	40.85%	34	47.89%	71	100.00%
<b>CONTRABANDO</b>	<b>27</b>	<b>3.80%</b>	<b>73</b>	<b>10.28%</b>	<b>57</b>	<b>8.03%</b>	<b>262</b>	<b>36.90%</b>	<b>291</b>	<b>40.99%</b>	<b>710</b>	<b>100.00%</b>

En el cuadro que antecede, se observa que en la dimensión de **Contrabando**; con sus indicadores; **extracción, consumo,**

utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización; consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente; internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades; embarcar, desembarcar o transbordar mercaderías sin el ejercicio del control aduanero y contrabando fraccionado en valor promedio, nos muestra que el 40,99% de Policías, señalan estar **"Totalmente en desacuerdo"**, que ya no se practique el delito de contrabando; el 36,90% precisan estar **"En desacuerdo"**; mientras que el 3,80% señalan estar **"Totalmente de acuerdo"**, el 10,28% precisan estar **"De acuerdo"** y el 8,03% **"No opina"**. Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 14,08% = (10,28% + 3,80%) señalaron estar **"De acuerdo"** y **"Totalmente de acuerdo"** que ya no se practique el delito de contrabando; frente al 77,89% = (40,99% + 36,90%) que señalaron estar **"Totalmente en desacuerdo"** y **"En desacuerdo"**; en ese sentido se establece, que se sigue practicando la comisión del delito de contrabando

**Gráfico No. 5.50**



## DIMENSIÓN – DEFRAUDACIÓN DE RENTAS DE ADUANA

Tabla No. 5.51

VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: DEFRAUDACION DE RENTAS DE ADUANA												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMEN TE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Importación de mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterado	0	0.00%	4	5.63%	6	8.45%	28	39.44%	33	46.48%	71	100.00 %
Simulación ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior	2	2.82%	10	14.08%	10	14.08%	30	42.25%	19	26.76%	71	100.00 %
Sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercaderías, o variar la cantidad de estas.	6	8.45%	11	15.49%	5	7.04%	27	38.03%	22	30.99%	71	100.00 %
Alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias	8	11.27 %	8	11.27%	5	7.04%	24	33.80%	26	36.62%	71	100.00 %
Almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque.	0	0.00%	3	4.23%	4	5.63%	25	35.21%	39	54.93%	71	100.00 %
<b>DEFRAUDACION DE RENTAS DE ADUANA</b>	<b>16</b>	<b>4.51%</b>	<b>36</b>	<b>10.14%</b>	<b>30</b>	<b>8.45%</b>	<b>134</b>	<b>37.75%</b>	<b>139</b>	<b>39.15%</b>	<b>355</b>	<b>100.00 %</b>

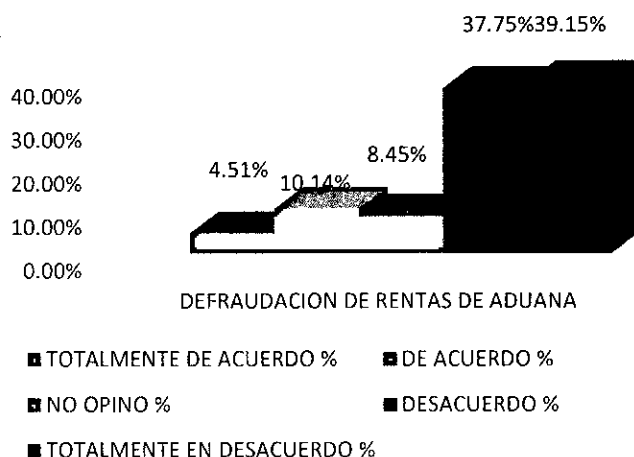
En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión Defraudación de rentas de Aduana; con sus indicadores; importación



de mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados, simulación ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior, sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercaderías, o variar la cantidad de estas, alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias y almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque, en valor promedio, nos muestra que el 39,15% de Policías, señalan estar “Totalmente en desacuerdo”, que ya no se practica el delito de Defraudación de rentas de Aduana; el 37,75% precisan estar “En desacuerdo”; mientras que el 4,51% señalan estar “Totalmente de acuerdo”, el 10,14% precisan estar “De acuerdo” y el 8,45% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 14,65% = (10,14% + 4,51%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que ya no se practica la comisión del delito de Defraudación de rentas de Aduana; frente al 76,80% = (39,15% + 37,75%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En desacuerdo”; en ese sentido se establece, que se sigue practicando la comisión del delito de Defraudación de rentas de Aduana.

**Gráfico No.5.51**



## DIMENSIÓN – RECEPCIÓN

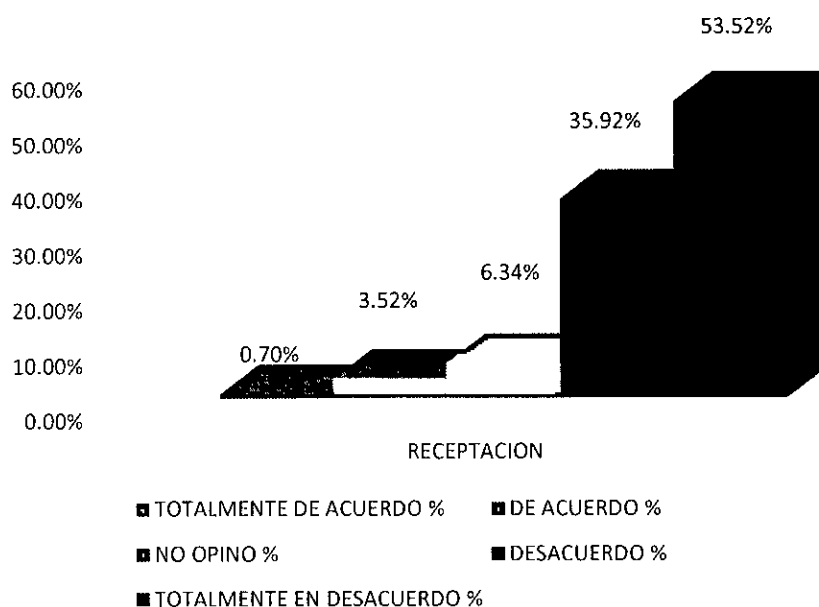
**Tabla No. 5.52**

VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: RECEPCION													
INDICADORES	ESCALA												
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL		
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	
Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, mercancías cuyo....	0	0.00%	3	4.23%	5	7.04%	26	36.62%	37	52.11%	71	100.00%	
Oculta, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias ...	1	1.41%	2	2.82%	4	5.63%	25	35.21%	39	54.93%	71	100.00%	
<b>RECEPCION</b>	<b>1</b>	<b>0.70%</b>	<b>5</b>	<b>3.52%</b>	<b>9</b>	<b>6.34%</b>	<b>51</b>	<b>35.92%</b>	<b>76</b>	<b>53.52%</b>	<b>142</b>	<b>100.00%</b>	

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión de Receptación; con sus indicadores; Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana y Oculta, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana en valor promedio, nos muestra que el 53,52% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que no se practica la comisión del

delito de Receptación; el 35,92% precisan estar "En desacuerdo"; mientras que el 0,70% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 3,52% precisan estar "De acuerdo" y el 6,34% "No opina". Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,22% = (3,52% + 0,70%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que ya no se practique la comisión del delito de Receptación; frente al 99,44% = (53,52% + 35,92%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido **se establece, que se sigue practicando la comisión del delito de Receptación-**

**Gráfico No. 5.52**



## DIMENSIÓN – FINANCIAMIENTO

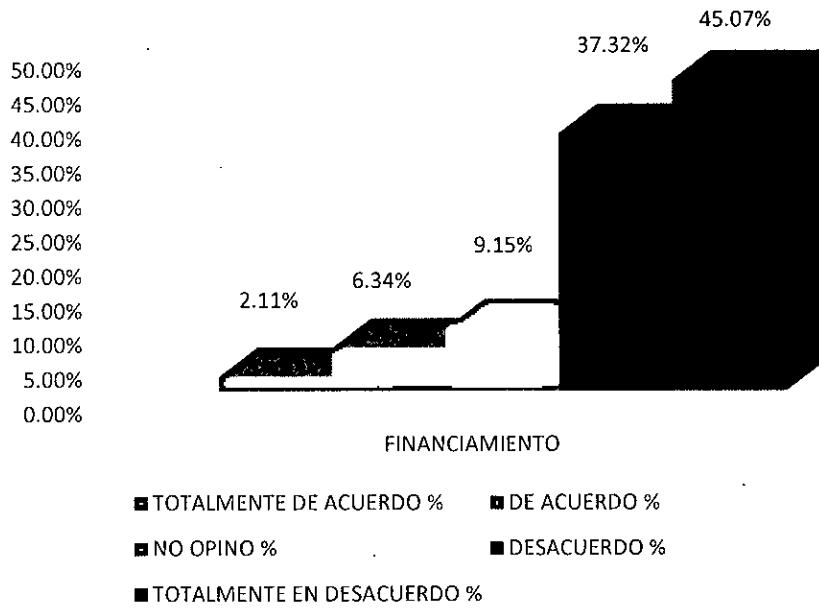
Tabla No. 5.53

VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSION: FINANCIAMIENTO												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Financiamiento por cuenta propia	0	0.00%	3	4.23%	7	9.86%	28	39.44%	33	46.48%	71	100.00%
Financiamiento de otras u otras personas	3	4.23%	6	8.45%	6	8.45%	25	35.21%	31	43.66%	71	100.00%
<b>FINANCIAMIENTO</b>	<b>3</b>	<b>2.11%</b>	<b>9</b>	<b>6.34%</b>	<b>13</b>	<b>9.15%</b>	<b>53</b>	<b>37.32%</b>	<b>64</b>	<b>45.07%</b>	<b>142</b>	<b>100.00%</b>

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión de financiamiento; con sus indicadores; **Financiamiento por cuenta propia y Financiamiento de otras u otras personas** en valor promedio, nos muestra que el 45,07% de Policías, señalan estar **"Totalmente en desacuerdo"**, que no se practica la comisión del delito de Financiamiento; el 37,32% precisan estar **"En desacuerdo"**; mientras que el 2,11% señalan estar **"Totalmente de acuerdo"**, el 6,34% precisan estar **"De acuerdo"** y el 9,15% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,45% = (6,34% + 2,11%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que ya no se practica la comisión del delito de Financiamiento; frente al 82,39% = (45,07% + 37,32%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido **se establece, que se sigue practicando la comisión del delito de Financiamiento.**

**Gráfico No. 5.53**



**DIMENSIÓN – TRÁFICO DE MERCANCÍAS PROHIBIDAS O RESTRINGIDAS**

**Tabla No. 5.54**

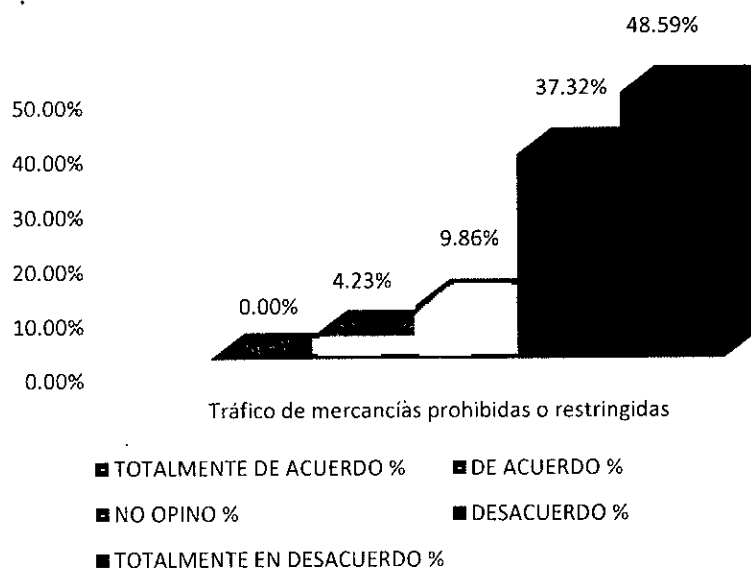
VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS - DIMENSIÓN: Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas												
ESCALA												
INDICADORES	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías ...	0	0.00%	3	4.23%	5	7.04%	24	33.80%	39	54.93%	71	100.00%
Infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías ...	0	0.00%	3	4.23%	9	12.68%	29	40.85%	30	42.25%	71	100.00%
Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas	0	0.00%	6	4.23%	14	9.86%	53	37.32%	69	48.59%	142	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que en la Dimensión de Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas; con sus indicadores; Utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida y Infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibido o restringido en valor promedio, nos muestra que el

48,59% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que ya no se practica el tráfico de mercancías prohibidas o restringidas; el 37,32% precisan estar "En desacuerdo"; mientras que el 0,00% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 4,23% precisan estar "De acuerdo" y el 9,86% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 4,23% = (4,23% + 0,00%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que ya no se practica el tráfico de mercancías prohibidas o restringidas; frente al 85,91% = (48,59% + 37,32%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que se sigue practicando la comisión del delito de tráfico de mercancías prohibidas o restringidas

**Gráfico No. 5.54**



**VARIABLE "Y": COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS**

**Tabla No. 5.55**

VARIABLE "Y" COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS												
INDICADORES	ESCALA											
	TOTALMENTE DE ACUERDO		DE ACUERDO		NO OPINO		DESACUERDO		TOTALMENTE EN DESACUERDO		TOTAL	
	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%	fi	%
Extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización	3	4.23%	18	25.35%	4	5.63%	23	32.39%	23	32.39%	71	100.00%
	12	16.90%	8	11.27%	4	5.63%	22	30.99%	25	35.21%	71	100.00%
Consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para ...	6	8.45%	8	11.27%	11	15.49%	21	29.58%	25	35.21%	71	100.00%
	4	5.63%	10	14.08%	7	9.86%	22	30.99%	28	39.44%	71	100.00%
Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades	0	0.00%	12	16.90%	5	7.04%	27	38.03%	27	38.03%	71	100.00%
	1	1.41%	3	4.23%	4	5.63%	28	39.44%	35	49.30%	71	100.00%
Embarcar, desembarcar o transbordar mercaderías sin...	0	0.00%	4	5.63%	5	7.04%	31	43.66%	31	43.66%	71	100.00%
	0	0.00%	5	7.04%	8	11.27%	31	43.66%	27	38.03%	71	100.00%
contrabando fraccionado	0	0.00%	3	4.23%	4	5.63%	28	39.44%	36	50.70%	71	100.00%
	1	1.41%	2	2.82%	5	7.04%	29	40.85%	34	47.89%	71	100.00%
Importación de mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados	0	0.00%	4	5.63%	6	8.45%	28	39.44%	33	46.48%	71	100.00%
Simulación ante la administración aduanera, total o parcialmente ...	2	2.82%	10	14.08%	10	14.08%	30	42.25%	19	26.76%	71	100.00%
Sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercaderías...	6	8.45%	11	15.49%	5	7.04%	27	38.03%	22	30.99%	71	100.00%
Alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras característica....	8	11.27%	8	11.27%	5	7.04%	24	33.80%	26	36.62%	71	100.00%

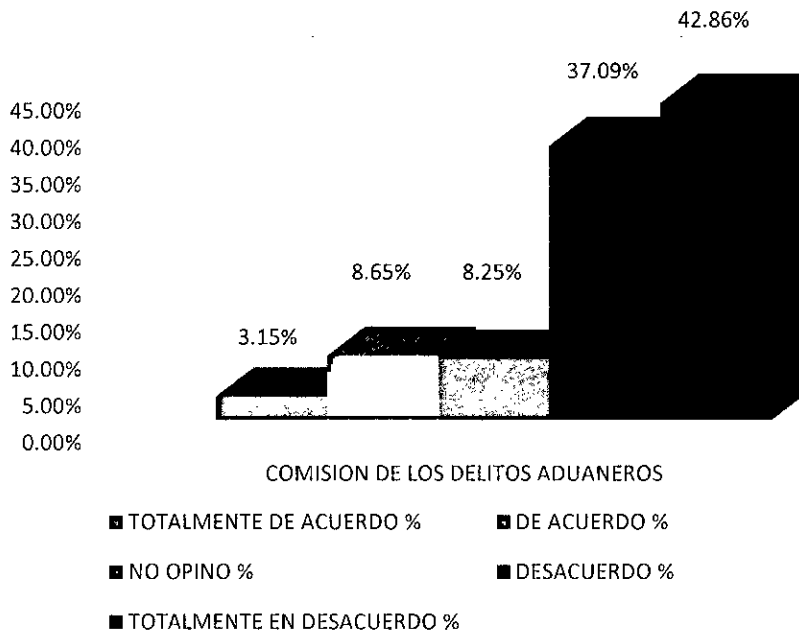


Almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque.	0	0.00%	3	4.23%	4	5.63%	25	35.21%	39	54.93%	71	100.00%
Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) UIT...	0	0.00%	3	4.23%	5	7.04%	26	36.62%	37	52.11%	71	100.00%
Ocultar, vende o ayuda a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) UIT...	1	1.41%	2	2.82%	4	5.63%	25	35.21%	39	54.93%	71	100.00%
Financiamiento por cuenta propia	0	0.00%	3	4.23%	7	9.86%	28	39.44%	33	46.48%	71	100.00%
Financiamiento de otras u otras personas	3	4.23%	6	8.45%	6	8.45%	25	35.21%	31	43.66%	71	100.00%
Utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) UIT...	0	0.00%	3	4.23%	5	7.04%	24	33.80%	39	54.93%	71	100.00%
Infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) UIT...	0	0.00%	3	4.23%	9	12.68%	29	40.85%	30	42.25%	71	100.00%
COMISION DE LOS DELITOS ADUANEROS	47	3.15%	129	8.65%	123	8.25%	553	37.09%	639	42.86%	1491	100.00%

En el Cuadro que antecede, se observa que la variable Y "Comisión de los delitos aduaneros"; la mayoría de los policías respondieron en promedio "TOTALMENTE EN DESACUERDO" con un 42,86% que este delito ya no se sigue cometiendo y en "DESACUERDO" con un 37,09% expresando en sus respuestas el comportamiento de la variable señalada, que las dimensiones: Contrabando, Defraudación de rentas de Aduana, Receptación, Financiamiento, Tráfico de

mercancías prohibidas o restringidas; todavía se siguen cometiendo; es decir, se siguen cometiendo los delitos aduaneros.

**Gráfico No. 5.55**



## 5.2 Contraste de hipótesis

Para contrastar las hipótesis planteadas se usó el chi cuadrado de Pearson, pues los datos para el análisis se encuentran clasificados en forma categórica. Esta prueba nos permite determinar si el comportamiento de las categorías de una variable presenta diferencias estadísticamente significativas. Para establecer la diferencia a través del programa estadístico SPSS, debemos partir de la teoría que no existe relación entre las variables de la tabla de contingencia (*Hipótesis nula*); es decir, debemos asumir que los resultados de las categorías de una variable no se ven afectados o influenciados por las categorías de la segunda variable.

El estadístico que se usa en esta prueba fue a través de la siguiente fórmula:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

**Dónde:**

$X^2$  = Chi cuadrado

$O_i$  = Frecuencia observada

$E_i$  = Frecuencia esperada

La estadística chi cuadrada de Pearson es adecuada porque puede utilizarse con variables de clasificación o cualitativas como la presente investigación.

Esta prueba nos indica si existe o no relación entre las variables. El criterio para la contrastación de la hipótesis, se define así:

***Si  $X^2_{\text{Calculado}}$  es mayor que  $X^2_{\text{Teórico}}$ , entonces se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación; en caso contrario si  $X^2_T$  es mayor que  $X^2_C$ , se acepta la hipótesis nula y se rechaza la hipótesis de investigación.***

Para efectuar los contrastes de hipótesis de cada uno de los resultados obtenidos por cada pregunta, se tendrá en cuenta el nivel de significación igual a 0,000 y los grados libertad (2), (3) y (4) según corresponda y conforme el programa estadístico SPSS versión 20, utilizado que se anexa al presente.

Asimismo, el valor teórico del Chi Cuadrado para el nivel de significación 0,000 y gol. = 2; corresponde a 13,816 de conformidad a la tabla de distribución Chi Cuadrado.

El valor teórico del Chi Cuadrado para el nivel de significación 0,000 y gol. = 3; corresponde a 16,266 de conformidad a la tabla de distribución Chi Cuadrado.

El valor teórico del Chi Cuadrado para el nivel de significación 0,000 y gol. = 4; corresponde a 18,467 de conformidad a la tabla de distribución Chi Cuadrado.

**Primera hipótesis específica**

**Ho1:** La administración de las operaciones aduaneras portuarias no influye en la comisión de los delitos aduaneros.

**Ha1:** La administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.

**Tabla No. 5.56**

<b>Tabla de contingencia VARX DIM1 CAMBIADA * VARY CAMBIADA</b>							
			VARY CAMBIADA			Total	
			MALA	MEDIO	BUENA		
VARX DIM1 CAMBIADA	DEFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	
		% dentro de VARX DIM1 CAMBIADA	94,8%	5,2%	0,0%	100,0%	
		% dentro de VARY CAMBIADA	88,7%	50,0%	0,0%	81,7%	
		% del total	77,5%	4,2%	0,0%	81,7%	
	REGULAR	<b>Recuento</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	
		% dentro de VARX DIM1 CAMBIADA	53,8%	23,1%	23,1%	100,0%	
		% dentro de VARY CAMBIADA	11,3%	50,0%	100,0%	18,3%	
		% del total	9,9%	4,2%	4,2%	18,3%	
	<b>Total</b>		<b>Recuento</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>71</b>
			% dentro de VARX DIM1 CAMBIADA	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
		% del total	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%	

**Tabla No. 5.57**

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	19,456 <sup>a</sup>	2	,000
N de casos válidos	71		

a. 4 casillas (66,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,55.

1. Suposiciones: Es una muestra aleatoria simple.
2. Estadística de prueba: La estadística de prueba es: Chi-cuadrado.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

3. Distribución de la estadística de prueba: cuando Ho es verdadera,  $\chi^2$  sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con  $(3-1) (2-1) = 2$  grados de libertad.
4. Regla de decisión: A un nivel de significancia de 0.00, rechazar hipótesis nula ( $H_0$ ) si el valor calculado de  $\chi^2$  c, es mayor o igual a  $\chi^2$  teórico.
5. Cálculo de la estadística de prueba: Al desarrollar la fórmula tenemos:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} = 19,456^a$$

6. Decisión estadística: Dado que **19,456<sup>a</sup> > 18,467<sup>a</sup>**, se rechaza  $H_0$ .

Conclusión: Entonces con un nivel de significancia del 0.00 y 2 gl. Se concluye que, la administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.

## Segunda hipótesis específica

**Ho2:** Las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios no influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Ha2:** Las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Tabla No. 5.58**

Tabla de contingencia VARX DIM2 CAMBIADA * VARY CAMBIADA						
			VARY CAMBIADA			Total
			MALA	MEDIO	BUENA	
VARX DIM2 CAMBIADA	DEFICIENTE	Recuento	59	1	0	60
		% dentro de VARX DIM2 CAMBIADA	98,3%	1,7%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	95,2%	16,7%	0,0%	84,5%
		% del total	83,1%	1,4%	0,0%	84,5%
	REGULAR	Recuento	3	3	1	7
		% dentro de VARX DIM2 CAMBIADA	42,9%	42,9%	14,3%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	4,8%	50,0%	33,3%	9,9%
		% del total	4,2%	4,2%	1,4%	9,9%
	EFICIENTE	Recuento	0	2	2	4
		% dentro de VARX DIM2 CAMBIADA	0,0%	50,0%	50,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	0,0%	33,3%	66,7%	5,6%
		% del total	0,0%	2,8%	2,8%	5,6%
Total		Recuento	62	6	3	71
		% dentro de VARX DIM2 CAMBIADA	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% del total	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%

Tabla No. 5.59

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	51,203 <sup>a</sup>	4	,000
N de casos válidos	71		

a. 6 casillas (66,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,17.

1. Suposiciones: Es una muestra aleatoria simple.
2. Estadística de prueba: La estadística de prueba es: Ji-cuadrada.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

3. Distribución de la estadística de prueba: cuando Ho es verdadera,  $\chi^2$  sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con  $(3-1) (3-1) = 4$  grados de libertad.
4. Regla de decisión: A un nivel de significancia de 0.00, rechazar hipótesis nula (Ho) si el valor calculado de  $\chi^2$  c, es mayor o igual a  $\chi^2$  teórico
5. Cálculo de la estadística de prueba: Al desarrollar la fórmula tenemos:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} = 51,203^a$$

6. Decisión estadística: Dado que  $51,203^a > 18,467$ , se rechaza  $H_0$ .

Conclusión: Entonces con un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.



### Tercera hipótesis específica

**Ho3:** Las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria no influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Ha3:** Las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Tabla No. 5.60**

Tabla de contingencia VARX DIM3 CAMBIADA * VARY CAMBIADA						
			VARY CAMBIADA			Total
			MALA	MEDIO	BUENA	
VARX DIM3 CAMBIADA	DEFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>59</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>60</b>
		% dentro de VARX DIM3 CAMBIADA	98,3%	1,7%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	95,2%	16,7%	0,0%	84,5%
		% del total	83,1%	1,4%	0,0%	84,5%
	REGULAR	<b>Recuento</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
		% dentro de VARX DIM3 CAMBIADA	75,0%	25,0%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	4,8%	16,7%	0,0%	5,6%
		% del total	4,2%	1,4%	0,0%	5,6%
	EFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
		% dentro de VARX DIM3 CAMBIADA	0,0%	57,1%	42,9%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	0,0%	66,7%	100,0%	9,9%
		% del total	0,0%	5,6%	4,2%	9,9%
<b>Total</b>		<b>Recuento</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>71</b>
		% dentro de VARX DIM3 CAMBIADA	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% del total	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%

**Tabla No. 5.61**

**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
<b>Chi-cuadrado de Pearson</b>	<b>58,647<sup>a</sup></b>	<b>4</b>	<b>,000</b>
N de casos válidos	71		

a. 6 casillas (66,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,17.

1. Suposiciones: Es una muestra aleatoria simple.
2. Estadística de prueba: La estadística de prueba es: Ji-cuadrada.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

3. Distribución de la estadística de prueba: cuando Ho es verdadera,  $\chi^2$  sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con  $(3-1) (3-1) = 4$  grados de libertad.
4. Regla de decisión: A un nivel de significancia de 0.00, rechazar hipótesis nula ( $H_0$ ) si el valor calculado de  $\chi^2$  c, es mayor o igual a  $\chi^2$  teórico
5. Cálculo de la estadística de prueba: Al desarrollar la fórmula tenemos:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} = 58,647^a$$

6. Decisión estadística: Dado que **58,647<sup>a</sup> > 18,467**, se rechaza  $H_0$ .  
 Conclusión: Entonces con un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Cuarta hipótesis específica**

**Ho4:** Las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Ha4:** Las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**Tabla No. 5.62**

Tabla de contingencia VARX DIM4 CAMBIADA * VARY CAMBIADA						
			VARY CAMBIADA			Total
			MALA	MEDIO	BUENA	
VARX DIM4 CAMBIADA	DEFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>41</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>42</b>
		% dentro de VARX DIM4 CAMBIADA	97,6%	2,4%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	66,1%	16,7%	0,0%	59,2%
		% del total	57,7%	1,4%	0,0%	59,2%
	REGULAR	<b>Recuento</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>22</b>
		% dentro de VARX DIM4 CAMBIADA	95,5%	4,5%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	33,9%	16,7%	0,0%	31,0%
		% del total	29,6%	1,4%	0,0%	31,0%
	EFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>
		% dentro de VARX DIM4 CAMBIADA	0,0%	57,1%	42,9%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	0,0%	66,7%	100,0%	9,9%
		% del total	0,0%	5,6%	4,2%	9,9%
	<b>Total</b>		<b>Recuento</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
		% dentro de VARX DIM4 CAMBIADA	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% del total	87,3%	8,5%	4,2%	100,0%

**Tabla No. 5 63**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
<b>Chi-cuadrado de Pearson</b>	<b>56,085<sup>a</sup></b>	<b>4</b>	<b>,000</b>
N de casos válidos	71		

a. 6 casillas (66,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,30.

1. Suposiciones: Es una muestra aleatoria simple.
2. Estadística de prueba: La estadística de prueba es: Ji-cuadrada.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

3. Distribución de la estadística de prueba: cuando Ho es verdadera,  $\chi^2$  sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con  $(3-1) (3-1) = 4$  grados de libertad.
4. Regla de decisión: A un nivel de significancia de 0.00, rechazar hipótesis nula (Ho) si el valor calculado de  $\chi^2$  c, es mayor o igual a

$$\chi^2 \text{ teórico}$$

5. Cálculo de la estadística de prueba: Al desarrollar la fórmula tenemos:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} = 56,085^a$$

6. Decisión estadística: Dado que **56,085<sup>a</sup> > 18,467**, se rechaza Ho.

Conclusión: Entonces con un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl.

Se concluye que las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.

### **Hipótesis general**

**Ho:** La gestión de seguridad aduanera no influye directamente en la comisión de los delitos aduaneros en el puerto del Callao.

**Ha:** La gestión de seguridad aduanera influye directamente en la comisión de los delitos aduaneros en el puerto del Callao.

**Tabla No. 5. 64**

Tabla de contingencia VARX CAMBIADA * VARY CAMBIADA						
			VARY CAMBIADA			Total
			MALA	MEDIO	BUENA	
VARX CAMBIADA	DEFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>58</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>59</b>
		% dentro de VARX CAMBIADA	98,3%	1,7%	0,0%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	93,5%	16,7%	0,0%	83,1%
		% del total	81,7%	1,4%	0,0%	83,1%
	REGULAR	<b>Recuento</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
		% dentro de VARX CAMBIADA	44,4%	44,4%	11,1%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	6,5%	66,7%	33,3%	12,7%
		% del total	5,6%	5,6%	1,4%	12,7%
	EFICIENTE	<b>Recuento</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
		% dentro de VARX CAMBIADA	0,0%	33,3%	66,7%	100,0%
		% dentro de VARY CAMBIADA	0,0%	16,7%	66,7%	4,2%
		% del total	0,0%	1,4%	2,8%	4,2%
	Total		<b>Recuento</b>	<b>62</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
% dentro de VARX CAMBIADA			87,3%	8,5%	4,2%	100,0%
% dentro de VARY CAMBIADA			100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>% del total</b>			<b>87,3%</b>	<b>8,5%</b>	<b>4,2%</b>	<b>100,0%</b>

**Tabla No.5.65**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
<b>Chi-cuadrado de Pearson</b>	<b>55,697<sup>a</sup></b>	<b>4</b>	<b>,000</b>
N de casos válidos	71		

a. 7 casillas (77,8%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,13.

1. Suposiciones: Es una muestra aleatoria simple.
2. Estadística de prueba: La estadística de prueba es: Ji-cuadrada.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

3. Distribución de la estadística de prueba: cuando Ho es verdadera,  $\chi^2$  sigue una distribución aproximada de ji-cuadrada con  $(3-1) (3-1) = 4$  grados de libertad.
4. Regla de decisión: A un nivel de significancia de 0.00, rechazar hipótesis nula ( $H_0$ ) si el valor calculado de  $\chi^2$  c, es mayor o igual a  $\chi^2$  teórico
5. Cálculo de la estadística de prueba: Al desarrollar la fórmula tenemos:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} = 55,697^a$$

6. Decisión estadística: Dado que  $55,697^a > 18,467$ , se rechaza  $H_0$ .

Conclusión: Entonces con un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que La gestión de seguridad aduanera influye directamente en la comisión de los delitos aduaneros en el puerto del Callao.

## **CAPÍTULO VI**

### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

#### **6.1 Contratación de Hipótesis con los resultados**

**Rojas (2010)** en su trabajo de investigación titulado “Análisis de la Gestión fiscalizadora aduanera en el servicio nacional de aduanas”, concluye que: Dos de los factores que determinan el ámbito de la Gestión Fiscalizadora Aduanera son, la solidez y calidad de “las instituciones”, y el comportamiento del “comercio internacional”, los cuales están íntimamente relacionados, pues la apertura comercial requiere instituciones de calidad para ser exitosa y asimismo el comercio exige el mejoramiento de las instituciones al promover un marco de mayor competencia.

**Churata (2014)** “Estrategias técnico administrativas para la disminución del delito aduanero: Intendencia de Aduana Ilo, periodo 2010

Los procedimientos técnico – administrativos que se aplicaron para la fiscalización de entrada y salida de mercancías no tuvieron efecto positivo en el control de transporte terrestre con la revisión de documentos e inspección física de vehículos y mercancías en el control aduanero – Peaje Montalvo en la Panamericana vía a Moquegua, indica que de las mercancías incautadas en la intendencia de Aduana Ilo siendo ropa usada la que tiene el mayor índice de incautaciones en el año 2010 es decir el 56% del total. 2. En lo que respecta a las fallas técnicas-administrativas que no permite detectar el contrabando de mercancías en la Intendencia de Aduana - 3, se ha detectado que en las acciones: procedencia de vehículos, selección aleatoria, revisión de mercancía e incautación de la mercancía de los vehículos por procedencia en el transporte de pasajeros y/o carga por la patrulla volante Montalvo, son los oficiales de aduanas así como el personal de apoyo los que están

expuestos a contingencias en pista (atropello, agresiones físicas, etc.) que pueden afectar su integridad física, así como la custodia de la mercancía y bienes públicos al no contarse con las condiciones físicas y de infraestructura.

Por ello que coincidimos con **Rojas y Churata** que la comisión de los delitos aduaneros debe ser un ente activo para detectar dichos delitos en sus diferentes modalidades; para ello, es importante asignar una partida especial, para que puedan implementarse las actividades de prevención asimismo, debe promover la capacitación continua del personal que presta servicios en aduanas.

Coincidimos en que debe haber una mayor seguridad en los controles de aduanas; así como implementar la prevención y capacitación del personal a cargo.

**Asimismo se indica :**

**La administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.**

De los resultados obtenidos de la administración del cuestionario tenemos que, en la Dimensión Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias; con sus indicadores; Acciones de verificación, Acciones de control y Acciones de supervisión en valor promedio, nos muestra que el 49,77% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias sea eficiente; el 33,18% precisan estar "En desacuerdo" ; mientras que el 2,82% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 5,16% precisan estar "De acuerdo" y el 9,08% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 7,98% = (5,16% + 2,82%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias sea eficiente; frente al 82,95% = (49,77% + 33,18%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En



desacuerdo”; en ese sentido se establece, que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias es deficiente. Asimismo, la nueva gestión pública (NGP) es una corriente gestada en la década de los setenta por los países desarrollados que promueve la incorporación de una perspectiva gerencial en la administración del Estado. Propone reemplazar el modelo tradicional de organización y entrega de servicios públicos, basado en los principios de la jerarquía burocrática, la planificación, la centralización y el control directo, por una gerencia pública basada en una racionalidad económica que busca eficiencia y eficacia. En otras palabras, promueve ir de la administración pública a la gerencia pública; la primera enfatiza los aspectos gerenciales de la reestructuración del Estado mientras que la segunda prioriza la introducción de mecanismos propios del mercado que estimulan la competencia (Larbi, 1999). En este contexto, esta nueva gestión debe abarcar aspectos relacionados a disminuir y/o eliminar la comisión de los delitos aduaneros; mediante nuevos y modernos mecanismos de control y supervisión; mejor selección de personal.

Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y con un nivel de significancia del 0.00 y 2 gl. Se concluye que, la administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.

**A. Las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.**

De los resultados obtenidos se observa que en la Dimensión Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios; con sus indicadores; Operaciones preventivas y

Operaciones de investigación en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que las Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios es eficiente; el 34,15% precisan estar "En desacuerdo" ; mientras que el 2,82% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 5,99% precisan estar "De acuerdo" y el 8,80% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 8,81% = (5,99% + 2,82%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que las Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios es eficiente; frente al 82,39% = (48,24% + 34,15%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que las operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios son deficientes.

Dentro del marco teórico tenemos, que la eficacia para Heredia, lo define como "la acción y efecto de realizar tareas con cuidado, esfuerzo y eficacia que conduzcan a una finalidad" (Heredia, 1985, p. 25). Según Rementeria es la "actividad profesional tendiente a establecer los objetivos y medios de su realización, a precisar la organización de sistemas, a elaborar la estrategia del desarrollo y a ejecutar la gestión del personal" (Rementeria, 2008).

Bajo este fundamento, se establece que los efectivos policiales de la División de Investigación de delitos portuarios no tienen objetivos, metas trazadas que puedan ser mediables y conocer el nivel de compromiso de cada efectivo policial en el cumplimiento de estos objetivos; Así también, Peter Drucker señala que desde entonces la gestión indistintamente es considerada como "un conjunto de reglas y métodos para llevar a cabo con la mayor eficacia un negocio o actividad empresarial" (Espasa Calpe, 2008, p. 1), como una "función institucional global e integradora de todas las fuerzas que conforman

una organización”. Restrepo, (2008, p. 2), enfatiza en la dirección y el ejercicio del liderazgo, o como un “proceso mediante el cual se obtiene, despliega o utiliza una variedad de recursos básicos para apoyar los objetivos de la organización” (Ponjuán, 1998, p. 55).

Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros, durante el año 2013.

#### **B. Las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.**

De los resultados obtenidos se observa que en la Dimensión operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria; con sus indicadores; acciones de detección de delitos aduaneros y acciones de comiso e incautación de mercaderías en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar “Totalmente en desacuerdo”, que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas sean eficientes; el 34,86% precisan estar “En desacuerdo”; mientras que el 2,11% señalan estar “Totalmente de acuerdo”, el 7,04% precisan estar “De acuerdo” y el 7,75% “No opina”.

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 9,15% = (7,04% + 2,11%) señalaron estar “De acuerdo” y “Totalmente de acuerdo” que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas sean eficientes; frente al 83,10% = (48,24% + 34,86%) que señalaron estar “Totalmente en desacuerdo” y “En

desacuerdo”; en ese sentido se establece, que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas son deficientes.

Dentro del marco teórico tenemos que la efectividad constituye uno de las condiciones primordiales del Principio de Vigencia Tecnológica donde, los bienes, servicios o la ejecución de obras deben reunir las condiciones de calidad y modernidad tecnológicas necesarias para cumplir con efectividad los fines para los que son requeridos, desde el mismo momento en que son contratados, y por un determinado y previsible tiempo de duración, con posibilidad de adecuarse, integrarse y repotenciarse si fuera el caso, con los avances o de obras debe tener participación y acceso para contratar con las Entidades en condiciones semejantes, estando prohibida la existencia de privilegios, ventajas o prerrogativas.

Es innegable que en toda institución existe corrupción, privilegios, ventajas o prerrogativas para determinado funcionario público, y el personal de Aduanas no escapa a esta característica negativa. Más aun teniendo en cuenta que la función de Aduanas es un empleo donde la persona se encuentra constantemente predispuesta a asumir conductas corruptas.

Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen en la comisión de los delitos aduaneros, durante el año 2013.

**C. Las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen directamente en la comisión de los delitos aduaneros.**

De los resultados obtenidos se observa que se observa que en la Dimensión Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria; con sus indicadores; Normas administrativas y Normas penales en valor promedio, nos muestra que el 42,02% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que la Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficientes; el 29,58% precisan estar "En desacuerdo" ; mientras que el 6,34% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 14,32% precisan estar "De acuerdo" y el 7,75% "No opina".

Los resultados nos permiten agrupar y precisar que el 20,66% = (14,32% + 6,34%) señalaron estar "De acuerdo" y "Totalmente de acuerdo" que la Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficientes; frente al 82,95% = (42,02% + 29,58%) que señalaron estar "Totalmente en desacuerdo" y "En desacuerdo"; en ese sentido se establece, que la Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son deficientes.

Dentro del marco teórico tenemos que, la equidad constituye los problemas de gestión pública no sólo tienen que ver con un mejor desempeño del Gobierno, sino también con la gobernabilidad de las naciones. Es decir, las situaciones de carencias graves en los recursos públicos para atender necesidades y de decadencias en la democracia convierten a la gestión pública en un sistema dual, en el que si bien se deben generar mecanismos de mejor desempeño; también debe existir mecanismos de selección de personal y de control y supervisión de sus actividades; así como normas legales

que sancionen ejemplarmente la comisión de un delito por parte del funcionario público.

Asimismo, las prestaciones y derechos de las partes deberán guardar una razonable relación de equivalencia y proporcionalidad, sin perjuicio de las facultades que corresponden al Estado en la gestión del interés general, constituye el principio de equidad.

Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que la equidad de gestión que practica el funcionario policial influye en las contrataciones y adquisiciones de la Policía Nacional durante los años 2013 – 2014.

#### **D. La gestión de seguridad aduanera influye en la comisión de los delitos aduaneros en el Puerto del Callao**

De los resultados obtenidos de la administración del cuestionario tenemos, que en la variable X se observa que la “Gestión de seguridad aduanera”; la mayoría de los policías respondieron en promedio “TOTALMENTE EN DESACUERDO” con un 47,21% y en “DESACUERDO” con un 32,70% expresando en sus respuestas el comportamiento de la variable señalada, que las dimensiones: Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros, Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son operaciones deficientes.

De los resultados obtenidos de la administración del cuestionario tenemos, que en la variable Y se observa que en la “Comisión de los delitos aduaneros”; la mayoría de los policías respondieron en

promedio "TOTALMENTE EN DESACUERDO" con un 42,86% y en "DESACUERDO" con un 37,09% expresando en sus respuestas el comportamiento de la variable señalada, que las dimensiones: Contrabando, Defraudación de rentas de Aduana, Receptación, Financiamiento, Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas se siguen practicando en el puerto del Callao; es decir, se siguen practicando la comisión de los delitos Aduaneros.

Dentro del marco teórico tenemos que, es obligación de las organizaciones oficiales gestionar la función pública en cuatro dimensiones integrales (Palacios Córdoba, 2004):

Una teoría exige cierto conocimiento de las personas y en particular de las instituciones que la dan a luz. Ésta es una introducción al contexto institucional de los estudios sobre gestión pública y, por tanto, también de la teoría que la sustenta. Para (Cabrerero Mendoza, 1998), la idea principal es que hay dos gestiones públicas rivales: la versión de la escuela de políticas públicas y la versión de la escuela comercial. A finales de los setenta surgieron casi al mismo tiempo dos enfoques considerablemente distintos de la gestión pública; uno de ellos provenía de la orientación de la escuela de Políticas públicas (el enfoque P), mientras el otro estaba influido por las ideas de la escuela de comercio y los avances ocurridos en la administración pública (el enfoque B).

Estos dos enfoques pueden ser considerados en la implementación de nuevas políticas públicas en lo relativo a la gestión aduanera específicamente para contrarrestar la comisión de los delitos aduaneros; asimismo, en enfoque B permitirá viabilizar el comercio; sin dejar de lado el control y supervisión de los posibles mecanismos de evasión de impuesto o de las acciones que conlleva a cometer cualquiera de las modalidades de los delitos aduaneros.

Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que la Gestión de Seguridad Aduanera, influye negativamente en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao, durante el año 2013.



## **CAPÍTULO VII**

### **CONCLUSIONES**

**A.** Se ha identificado la influencia de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao, durante el año 2017.

- La Dimensión Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias; con sus indicadores; Acciones de verificación, Acciones de control y Acciones de supervisión en valor promedio, nos muestra que el 49,77% de Policías, señalan estar “Totalmente en desacuerdo”, que la Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias sea eficiente; el 33,18% precisan estar “En desacuerdo” ; mientras que el 2,82% señalan estar “Totalmente de acuerdo”, el 5,16% precisan estar “De acuerdo” y el 9,08% “No opina”.
  
- Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y con un nivel de significancia del 0.00 y 2 gl. Se concluye que, la administración de las operaciones aduaneras portuarias influye en la comisión de los delitos aduaneros.

**B.** Se ha establecido la influencia de las operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao, durante el año 2017.

- La Dimensión Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios; con sus indicadores;

Operaciones preventivas y Operaciones de investigación en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que las Operaciones practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios sea eficiente; el 34,15% precisan estar "En desacuerdo" ; mientras que el 2,82% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 5,99% precisan estar "De acuerdo" y el 8,80% "No opina".

- Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. se concluye que Las operaciones de seguridad practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios influyen negativamente en la comisión de los delitos aduaneros.

**C.** Se ha determinado la influencia de las operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuarios, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.

- La Dimensión operaciones practicadas por la Intendencia de Aduanas portuarios; con sus indicadores; Acciones de detección de delitos aduaneros, Acciones de comiso e incautación de mercaderías en valor promedio, nos muestra que el 48,24% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que la Operaciones de detección de la comisión de delitos aduaneros son eficientes; el 34,86% precisan estar "En desacuerdo"; mientras que el 2,11% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 7,04% precisan estar "De acuerdo" y el 7,75% "No opina".

- Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria influyen negativamente en la comisión de los delitos aduaneros.
- D.** Se ha establecido la influencia de las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.
- La Dimensión Normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria; con sus indicadores; normas administrativas y normas penales en valor promedio, nos muestra que el 42,02% de Policías, señalan estar "Totalmente en desacuerdo", que la normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria sean eficientes; el 29,58% precisan estar "En desacuerdo" ; mientras que el 6,34% señalan estar "Totalmente de acuerdo", el 14,32% precisan estar "De acuerdo" y el 7,75% "No opina".
  - Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. Se concluye que las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria influyen negativamente en la comisión de los delitos aduaneros.
- E.** Se ha determinado la influencia de la Gestión de Seguridad Aduanera, en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao.

- Evaluado los resultados de la encuesta anónima para la variable X "Gestión de seguridad aduanera"; se tiene que la mayoría de los policías respondieron en promedio "TOTALMENTE EN DESACUERDO" con un 47,21% y en "DESACUERDO" con un 32,70% expresando en sus respuestas el comportamiento de la variable. Que las dimensiones: Administración de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias, operaciones practicadas por la División de Investigación de Delitos Portuarios, operaciones de seguridad practicadas por la Intendencia de Aduanas portuaria y las normas legales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son operaciones deficientes.
- Estadísticamente con la aplicación del contraste de hipótesis Chi Cuadrado Bondad de Independencia y a un nivel de significancia del 0.00 y 4 gl. se concluye que la Gestión de Seguridad Aduanera, influye negativamente en la comisión de los delitos aduaneros, en el Puerto del Callao,.

## **CAPÍTULO VIII**

### **RECOMENDACIONES**

- A. El Estado peruano, debe superar el deficiente accionar de los regímenes y operaciones aduaneras portuarias; mediante la creación de una unidad especial integrada por personal policial y de Aduanas con experiencia en la materia, con dependencia de la Superintendencia Nacional de Administración tributaria (SUNAT); que tenga como función principal, supervisar controlar las acciones de prevención e investigación realizadas por la División de Investigación policial de delitos portuarios y las intendencias de Aduanas.
  
- B. La Policía Nacional a través de la División de Investigación Policial de delitos portuarios; con sus indicadores; Operaciones preventivas y Operaciones de investigación deben de ser modernizadas utilizando la informática y medios electrónicos modernos, para detectar la comisión de los delitos aduaneros en sus diferentes modalidades; para ello, el Estado debe asignar una partida especial, para que puedan implementarse las actividades de prevención asimismo, debe promover la capacitación continua del personal que presta servicios en el Aeropuerto del Callao; mediante charlas, conferencias, seminarios, en materia de normas administrativas y normas penales que regulan y reprimen la comisión de los delitos aduaneros.
  
- C. La Intendencia de Aduanas portuarios con sus indicadores: Acciones de detección de delitos aduaneros y acciones de comiso e incautación de mercaderías a través del organismo competente debe promover la capacitación en materia detección de las modalidades delictivas modernas en la comisión de los delitos

aduaneros incluso mediante medios electrónicos; con la finalidad de mejorar la detección de la defraudación de rentas, el contrabando entre otros.

- D. La SUNAT o la Policía Nacional a través del Ministerio del Interior debe gestionar la revisión de las normas legales que previenen y reprimen la comisión de los delitos aduaneros; solicitando a la vez un presupuesto especial para la implementación de nuevas estrategias.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ávila, H. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación*. México.
- Azabache, P. (2015). *Errores en la factura comercial*. Intendencia Nacional de Técnica Aduanera – Sunat. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/resources/capacitacion/16%20Errores%20en%20la%20factura%20comercial%20-SUNAT15.pdf>
- Canon, E. (2014). *La modernización en la gestión y servicios aduaneros para el siglo XXI*. Montevideo: Aduanas. Recuperado de [http://www.camaramercantil.com.uy/uploads/cms\\_news\\_docs/ADUANAS\\_c%C3%A1mara%20mercantil%20EC2.pdf](http://www.camaramercantil.com.uy/uploads/cms_news_docs/ADUANAS_c%C3%A1mara%20mercantil%20EC2.pdf)
- Cóndor, D. (2015). *Implementación de las medidas aduaneras para disminuir el contrabando en el Perú en el periodo 2013-2015*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Corpac (2013). *Plan estratégico 2013-2017*. Recuperado de [file:///C:/Users/Humberto/Downloads/PEI\\_2009-2013\\_\(IItrim2013\).pdf](file:///C:/Users/Humberto/Downloads/PEI_2009-2013_(IItrim2013).pdf)
- Corzo, J. E. (2005). *Diseño la Mejora de procesos de liquidación aduanera*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos Facultad de Ciencias Matemáticas.
- Cueva I. y Vivar L. (2015) *Análisis del código orgánico de la producción comercio e inversiones y sus impacto sobre los delitos aduaneros por el puerto de Guayaquil periodo 2010 – 2014*. (Tesis para la obtención del título de ingeniero en comercio exterior). Universidad de Guayaquil.
- Churata, R. (2014). *Estrategias técnico administrativas para la disminución del delito aduanero: Intendencia de Aduana Ilo, periodo 2010*. (Tesis de grado). Universidad Nacional del Altiplano.
- Estévez, I. (2001). *Aduanas*. Caracas: Episteme.
- Flores, E. (1991). Elementos de finanzas públicas mexicanas: los impuestos. En A. Rojas Li, *Análisis de la gestión fiscalizadora*

- aduanera en el servicio nacional de aduanas de Chile*. México D.F.: MX Porrúa. Recuperado el 15 de Diciembre de 2016, de [http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2010/cf-rojas\\_al/pdfAmont/cf-rojas\\_al.pdf](http://repositorio.uchile.cl/tesis/uchile/2010/cf-rojas_al/pdfAmont/cf-rojas_al.pdf)
- Garavito, J. A. (2007). *Proyecto de Cooperación UE-CAN - Asistencia Relativa al Comercio I* (Primera ed.). (U. E.-S. (CAN), Ed.) Lima, Perú: Bellido Ediciones S.I.R.L.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación científica* (5ª ed.). México: Mc Graw Hill.
- Kearney, D. (1993). *La organización y la gestión en Aduanas en el marco de la integración: Los Servicios Aduaneros y el Proceso de Apertura al Mercado Mundial*. (C. d. Regional, Ed.) Irlanda: Declan.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2008). *Política aduanera: Perú: Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de Perú: Ministerio de Economía y Finanzas. Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/es/economia-internacional/politica-aduanera/definiciones>
- Mincetur. *Guía Práctica del Importador*. Volumen II. Lima: Mincetur. Recuperado de [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/Sites/Pecex/lecturas\\_complementarias/02\\_GUIA\\_DEL\\_IMPORTADOR.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/Sites/Pecex/lecturas_complementarias/02_GUIA_DEL_IMPORTADOR.pdf)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2013). *El ABC del Comercio Exterior*.
- Ojeda, P. (2008). *El Proceso Penal para la sanción del delito tributario aduanero*. (Tesis de maestría). Universidad Andina Simón Bolívar-Ecuador.
- Oyarse, J. (2016). *Fiscalización Aduanera*. Recuperado de <http://www.parthenon.pe/columnistas/javier-oyarse-cruz/fiscalizacion-aduanera/>



- Pajuelo, C. A. (26 de Octubre de 2016). *carlospajuelo: Blogspot.pe/*. Recuperado el 15 de Diciembre de 2016, de [blogspot.pe](http://blogspot.pe): <http://carlospajuelo.blogspot.pe/>
- Pérez, E. y Arce, J. (2012). *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la aduana marítima del Callao*. (Tesis de grado). Universidad Nacional de Ingeniería.
- Pilco, J. (2008). *La gestión aduanera en el Puerto del Callao como instrumento de facilitación del comercio: Perú 1995-2006*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Presidencia de la República. (2008). *Decreto Legislativo N° 1053 Ley General de Aduanas*. Lima, Perú: Diario El Peruano. Recuperado de <file:///C:/Users/CABRERA/Downloads/Documents/DLeg.1053.pdf>
- Rivas, H. (2002). *Legislación aduanera*. Caracas, Venezuela: Volúmen S.R.L.
- Rojas, A. (2010). *Análisis de la Gestión fiscalizadora aduanera en el servicio nacional de aduanas*. Santiago de Chile: Universidad de Chile Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas.
- Rosas, R. (2011). *Regímenes Aduaneros*. Peru:Entrelines SRL
- Sabino, C. (1992). *El proceso de investigación*. (5ª ed.). Bogotá, Colombia: Lumen.
- Sánchez, J. (2016), *Regulación Aduanera en Colombia*. Bogotá: Dian.
- Vila, G. (2017). *El comercio internacional continúa siendo explotado por los delincuentes para el lavado y otros delitos*. Recuperado de <https://www.delitosfinancieros.org/el-lavado-de-dinero-a-traves-del-comercio-internacional-necesita-mejor-analisis-de-datos-y-mayor-intercambio-de-informacion/>

INTA-PG.01-A Importación para el Consumo

Ley General de Aduanas (DL 1053, 2008)

Reglamento de la Ley General de Aduanas (D.S 010-2009-EF)

Reglamento para la Valoración de Mercancías según el Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC.

Ley de Facilitación de Comercio Exterior (28977)

Ley N° 27595 de lucha contra los delitos aduaneros y la piratería

# **ANEXOS**

ANEXO 1

CUESTIONARIO ANÓNIMO						
GRADO _____		EDAD _____		SEXO M F		
ESTADO CIVIL S C V D			AÑOS DE SERVICIOS _____			
INSTRUCCIONES						
El presente cuestionario tiene por finalidad medir las dimensiones que intervienen en la variable "GESTION DE SEGURIDAD ADUANERA " y "LA COMISIÓN DE LOS DELITOS ADUANEROS"; motivo por el cual, se solicita su especial colaboración anónima, sobre su experiencia policial; respondiendo con veracidad y certeza, marcando una "X", en los casilleros de la escala que se indica.						
TOTALMENTE DE ACUERDO ( TA ) DE ACUERDO ( A ) NO OPINO ( NO ) DESACUERDO ( D ) TOTALMENTE EN DESACUERDO ( TD )						
No.	ITEMS	Escala de respuestas				
		TA	A	NO	D	TD
1	A su criterio sincero, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, detecta todos los casos de delitos aduaneros?					
2	Considera que, ¿las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?					
3	¿Las acciones de verificación que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan utilizando tecnología moderna?					
4	¿Las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?					
5	¿Considera que, las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?					
6	¿Las acciones de control que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?					
7	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, utiliza la tecnología moderna?					
8	Considera que, ¿las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, se realizan con el menor tiempo contribuyendo a un mejor servicio?					
9	¿Las acciones de supervisión que actualmente practica la Administración aduanera en los regímenes y operaciones aduaneras portuarias en el Callao, verifica el cumplimiento de las acciones de gestión de riesgo que deben cumplirse?					
10	¿Percibe que las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?					
11	Considera que, ¿las operaciones de prevención practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son coordinadas con a administración aduanera?					

12	Percibe que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son eficaces?					
13	Considera que, ¿las operaciones de investigación practicadas por la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP son coordinadas con la administración aduanera?					
14	Percibe Ud., ¿que la administración aduanera detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?					
15	Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP detecta eficazmente la comisión de delitos aduaneros?					
16	Percibe Ud., ¿que la administración aduanera comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?					
17	Percibe Ud., ¿que la División de Investigación de delitos portuarios de la PNP comisa e incauta mercaderías eficazmente por la comisión de delitos aduaneros?					
18	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas nacionales que regulan la gestión de seguridad?					
19	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales administrativas internacionales que regulan la gestión de seguridad?					
20	En su concepto ¿las normas legales administrativas que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?					
21	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales nacionales que regulan la gestión de seguridad?					
22	¿Los operadores encargados de la seguridad aduanera portuaria cumplen con las normas legales penales internacionales que regulan la gestión de seguridad?					
23	En su concepto ¿las normas legales penales que regulan la gestión de seguridad aduanera portuaria son eficaces?					
24	Está convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca extraen, consumen, utilizan o disponen de mercaderías de zonas primarias sin autorización?					
25	Percibe que, ¿No es un delito común la extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización?					
26	Considera Ud. que, ¿los importadores o exportadores nunca consumen, almacenan, utilizan o disponen de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?					
27	Percibe que, ¿No es un delito común el consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente?					
28	Es un convencido que, ¿los importadores o exportadores nunca internan mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?					
29	Puede precisar que, ¿No es un delito común el internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades de contrabando?					
30	¿Los importadores o exportadores nunca embarcan, desembarcan o transbordan mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?					

31	¿No es un delito común el embarque, desembarque o transbordo de mercaderías sin el ejercicio del control aduanero?					
32	A su criterio, ¿los importadores o exportadores nunca realizan el contrabando fraccionado?					
33	A su parecer, ¿No es un delito común el contrabando fraccionado?					
34	Considera Ud., ¿que los importadores nunca importan mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados?					
35	Es consciente que, ¿nunca se simula ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior?					
36	Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la sobrevaluación o subvaluación del precio de las mercaderías, o variación de la cantidad de estas?					
37	Considera Ud., ¿que ya no se viene produciendo la alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias?					
38	A su criterio, ¿ya no es común la comisión del delito en la modalidad de almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque?					
39	Considera que, ¿No es común el delito por adquisición o de recibir en donación, en prenda, almacenamiento, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas tributarias?					
40	Considera que, ¿No es común el delito por ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?					
41	A su criterio, ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento por cuenta propia?					
42	A su criterio ¿ya no se produce la comisión del delito en la modalidad de financiamiento de otras u otras personas?					
43	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias?					
44	A su parecer, ¿no es posible la comisión del delito de defraudación en la modalidad de infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importancia importación o exportación está prohibida o restringida?					
MUCHAS GRACIAS POR SU GENTIL COLABORACIÓN						

## ANEXO 2

<b>MATRIZ DEL INSTRUMENTO</b>				
TITULO: "GESTIÓN DE SEGURIDAD ADUANERA EN EL PUERTO DEL CALLAO COMO INSTRUMENTO PARA DETECTAR DELITOS ADUANEROS Y SU INFLUENCIA EN LA COMISIÓN DE LOS DELITOS ADUANEROS"				
AUTOR: CABRERA CARRANZA, Emilio Nicolás				
No.	INDICADORES	PESO RELATIVO	No. REACTIVOS	AJUSTE ENTEROS
1	Acciones de verificación	6	2.64	3
2	Acciones de Control	6	2.64	3
3	Acciones supervisión	6	2.64	3
4	Operaciones preventivas	4	1.76	2
5	Operaciones de investigación	4	1.76	2
6	Acciones de detección de delitos aduaneros	4	1.76	2
7	Acciones de comiso e incautación de mercaderías	4	1.76	2
8	Normas administrativas	7	3.08	3
9	Normas penales	6	2.64	3
10	Extracción, consumo, utilización o disposición de mercaderías de zonas primarias sin autorización	4	1.76	2
11	Consumo, almacenamiento, utilización o disposición de mercaderías autorizadas para su traslado para reconocimiento físico, sin el pago correspondiente.	4	1.76	2
12	Internamiento de mercancías en sus diferentes modalidades	4	1.76	2
13	Embarcar, desembarcar o transbordar mercaderías sin el ejercicio del control aduanero	4	1.76	2
14	contrabando fraccionado	4	1.76	2
15	Importación de mercaderías amparadas en documentos falsos o adulterados	3	1.32	1
16	Simulación ante la administración aduanera, total o parcialmente una operación de comercio exterior	3	1.32	1
17	Sobrevaluar o subvaluar el precio de las mercaderías, o variar la cantidad de estas.	3	1.32	1
18	Alteración de la descripción, marcas, códigos, series y otras características; y modificación del origen de las subpartidas arancelarias	3	1.32	1
19	Almacenamiento, consumo, utilización o disposición de mercancías en tránsito o reembarque.	3	1.32	1
20	Adquirir o recibir en donación, en prenda, almacena, mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía	3	1.32	1

	presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana.			
21	Ocultar, vender o ayudar a comercializar mercancías cuyo valor sea superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias y que de acuerdo a las circunstancias tenía conocimiento o se comprueba que debía presumir que provenía de los delitos de contrabando y defraudación de rentas de aduana.	3	1.32	1
22	Financiamiento por cuenta propia	3	1.32	1
23	Financiamiento de otras u otras personas	3	1.32	1
24	Utilización de cualquier medio o artificio, para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.	3	1.32	1
25	Infringir normas específicas para introducir o extraer del país mercancías por cuantía superior a cuatro (4) Unidades Impositivas Tributarias cuya importación o exportación está prohibida o restringida.	3	1.32	1
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>	<b>44</b>	<b>44</b>



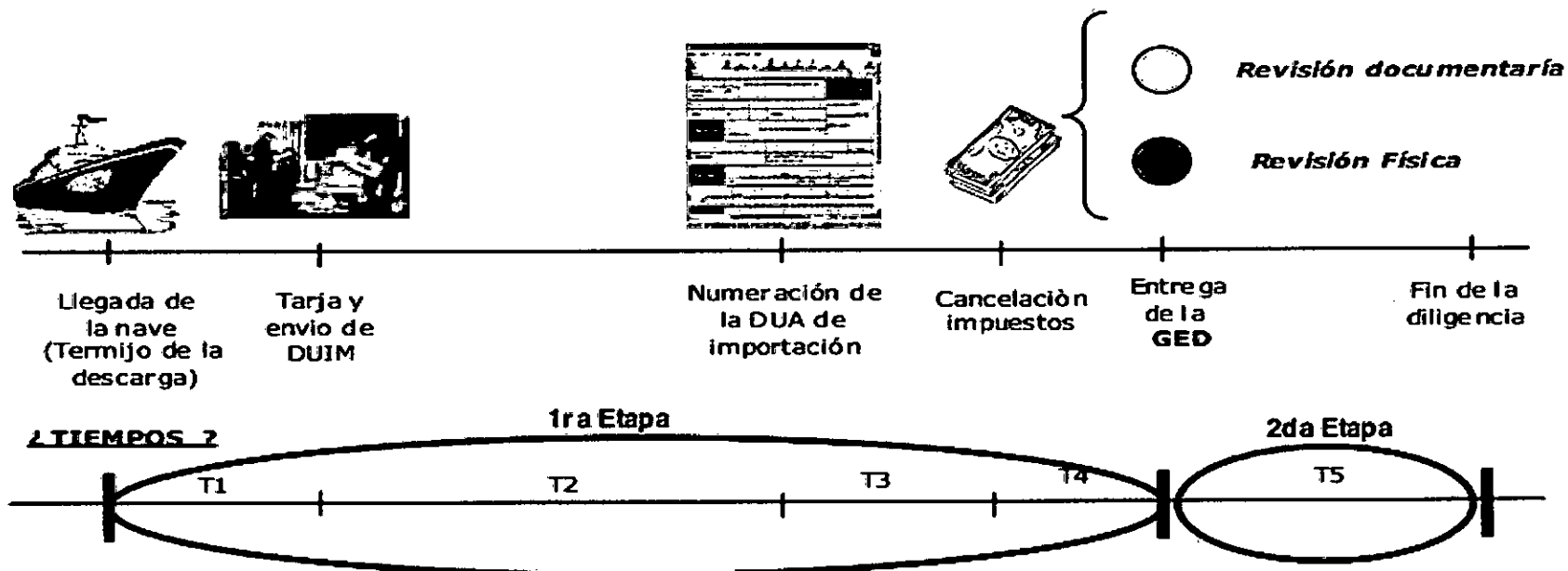
# ANEXO 3 : MANIFIESTO DE CARGA

## MANIFIESTO DE CARGA

1	IDENTIFICACIÓN DEL TRANSPORTISTA	1.1. NOMBRE O RAZON SOCIAL			RUC/DNI	2	REGISTRO ADUANA
1.2 DIRECCIÓN						NUMERO F. NUMERAC. ESPECIALISTA	
3	IDENTIFICACIÓN DE VEHICULOS	PLACA/MATRICULA	PLACA/MATRICULA	PLACA/MATRICULA			
PLACA/MATRICULA		PLACA/MATRICULA	PLACA/MATRICULA	PLACA/MATRICULA			
4	DATOS DEL TRANSPORTE	4.1 PAIS DE EMBARQUE	COD	4.2 PUERTO DE EMBARQUE	COD		
4.3 ADUANA DE DESTINO			COD.	4.4 DEPOSITO TEMPORAL		RUC	
4.5 CARTA PORTE N°	4.6 CONSIGNATARIO	4.7 MARCAS /PRECINTOS	4.8 CANTIDAD DE BULTOS	4.9 DESCRIPCIÓN DE MERCANCIAS		4.10 PESO BRUTO (KGS)	
TOTAL VEHICULO KGS		TOTAL DE BULTOS		TOTAL PESO BRUTO (Kgs.)			
4.11 N° CONTENEDOR				4.12 N° CARTA PORTE			
5	CONTROL ADUANERO FRONTERIZO			6	DEPOSITO TEMPORAL		
AUTORIZACION DE TRASLADO AL ALMACEN				FECHA DE RECEPCION .....			
FECHA SALIDA .....				HORA DE RECEPCION .....			
HORA DE SALIDA .....				FIRMA - SELLO			
7	TRANSPORTISTA			8	OBSERVACIONES		
FECHA DE ELABORACION .....				FIRMA - SELLO			
FECHA TERMINO DE DESCARGA .....							

A

## Estudio de tiempo de levante de mercancías Proceso de despacho actual



**Tipo de Despacho**

**Normal : 94 %**  
**Anticipado y urgente : 6 %**

**TIEMPO TOTAL DE IMPORTACION VIA MARITIMA**

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El 59% de DUA's ⇒ 5 días (42% CIF)</li> <li>2. El 23% de DUA's ⇒ 7 días (36% CIF)</li> <li>3. El 12% de DUA's ⇒ 10 días (22% CIF)</li> </ol>	} Despacho Normal
4. El resto (6%) son las DUAS Anticipadas y/o Urgentes	

Fuente: Superintendencia Nacional de Aduanas

Retroceder | Inicio

Manifiesto	118-2017-2892	No Buftos:	1711484
Fecha de Llegada:	04/11/2017 17:15	P.Bruto:	42,716,474.49
Fecha de Descarga:	05/11/2017 17:26		
Matricula de la Nave	SANTA RITA	Nacionalidad:	DE
Empresa de Transporte	0217-COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	No Detalles:	0

Puerto	Conocimiento	B/L Master/Directo	Detalle	Codigo de Terminal	Peso Orig.	Bufts Orig.	Peso Manif.	Bufts Manif.	Peso Recib.	Bufts Recib.	Fecha de Transmisión	Saldo Peso	Saldo Bufts	Consignatario	Embarcador	Fecha Tarja	Puerto Destino
TWKEL	CCNRT7TPE004201X	CCNRT7TPE004201X	1		0.00	0	23,210.10	4551	0.00	0	26/10/2017 04:43:04 pm	0.00	0	IMPORT EXPORT FINISTERRA SPA	ASIA CONCORD GROUP LIMITED	--/--/----	CLIQQ
JPHBK	CCNRN7420A70M002	CCNRN7420A70M002	2		0.00	0	229,979.00	49	0.00	0	26/10/2017 04:52:25 pm	0.00	0	BRIDGESTONE OFF THE ROAD TIRE LATIN	BRIDGESTONE CORPORATION	--/--/----	CLPAG
CNSHA	COSU6088693730	COSU6088693730	3	3985	0.00	0	2,530.18	19	2,530.00	19	30/10/2017 01:45:05 pm	2,530.00	19	PLAZA MOTORS S.A.C.	CHERY AUTOMOBILE CO.,LTD	07/11/2017	PECLL
CNYTN	COSU6132163830	COSU6132163830	4	3951	0.00	0	7,650.00	236	7,480.00	236	30/10/2017 01:45:06 pm	7,480.00	236	B'MODA STRECHMING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - B'MODA STRECHMI	XIAMEN IO SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNYTN	COSU6138885070	COSU6138885070	5		0.00	0	2,864.88	648	0.00	0	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	SAMSUNG ELECTRONICS PERU SAC	SAMSUNG ELECTRONICS HUIZHOU CO. LTD	--/--/----	PECLL
HKHKG	COSU6139460160	COSU6139460160	6	3951	0.00	0	6,334.00	830	5,840.00	830	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	SIGMA ENTERPRISES PERU S.A.C.	Zhuohai Kindly Medical Devices CO.,LTD	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6152196410	COSU6152196410	7	3880	0.00	0	5,302.98	540	5,300.00	540	30/10/2017 01:45:06 pm	5,300.00	540	TECHNOLOGY ENVISION PERU S.A.C.	TPV DISPLAY TECHNOLOGY XIAMEN CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6152197450	COSU6152197450	8	3880	0.00	0	6,250.49	896	6,110.00	896	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	TECHNOLOGY ENVISION PERU S.A.C.	TPV DISPLAY TECHNOLOGY XIAMEN CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6153004700	COSU6153004700	9	4076	0.00	0	7,336.00	322	7,240.00	322	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	MAR'K AIR S.A.C.	XIAMEN SICHENG IMPORT & EXPORT TRADING CO.,LTD.	06/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157551710	COSU6157551710	17	3951	0.00	0	20,865.00	1070	19,870.00	1070	30/10/2017 01:45:06 pm	19,870.00	1070	ALARCOTEX S.A.C.	XINCHANG KAITIAN THREAD CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157917350	COSU6157917350	21	4224	0.00	0	7,500.00	460	7,615.00	460	30/10/2017 01:45:06 pm	7,615.00	460	IMPORTACIONES IMPORT WILLY S S.R.L	DIDOU TRADE LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157917780	COSU6157917780	23	3951	0.00	0	4,580.00	199	3,970.00	199	30/10/2017 01:45:06 pm	3,970.00	199	JIMADU E.I.R.L.	D.P EXPORT & IMPORT CO.,LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6158050290	COSU6158050290	24	3951	0.00	0	19,466.00	2654	19,355.00	2654	30/10/2017 01:45:06 pm	19,355.00	2654	TO THE ORDER OF THE SCOTIABANK CHILE	ZHUJI GOLDENKEY TRADING LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6162197000	COSU6162197000	27	3033	0.00	0	24,012.00	78	24,100.00	78	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	TO ORDER	TIONALE PTE.LTD.	06/11/2017	PECLL
HKHKG	COSU6163354790	COSU6163354790	29	3951	0.00	0	20,082.00	1320	23,900.00	1320	30/10/2017 01:45:06 pm	23,900.00	1320	TRE PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - TRE PERU SAC	TOZZI GREEN SPA	07/11/2017	PECLL
TWKEL	RSUKELCLL1709029	COSU6164231360	36	3803	0.00	0	5,558.40	379	5,200.00	379	30/10/2017 02:29:16 pm	5,200.00	379	GRUPO BONNETT S.A.	ACTWELL MACHINERY CO. LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	GOS217100174	COSU6157622130	37	4076	0.00	0	6,000.00	318	5,590.00	318	30/10/2017 02:30:24 pm	5,590.00	318	IMP. EXPORT ROMELTEX E.I.R.L.	YIWU SHUZHOU IMPORT & EXPORT CO.LTD.	06/11/2017	PECLL
CNNGB	LGA2017100001	COSU6157827500	38	4224	0.00	0	13,580.00	463	13,800.00	463	30/10/2017 03:49:11 pm	13,800.00	463	GRABIZ PERU S.A.C.	GB UNION CO., LIMITED	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090846	COSU6157276560	39	3985	0.00	0	7,287.50	658	7,320.00	658	30/10/2017 03:55:21 pm	0.00	0	PROD NAVID ELECTRI-PLAST PERU PACIF. SAC	SHAOXING KEQIAO SHENGTAI TEXTILES CO., LTD	07/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090845	COSU6157276530	40	3181	0.00	0	13,690.00	657	13,520.00	657	30/10/2017 03:55:21 pm	13,520.00	657	EMPRESA MEI MEI SOCIEDAD ANONIMA	JACK IMP & EXP CO LTD	07/11/2017	PECLL

													CERRADA - EMPRESA MEI MEI S				
CNNGB	NBE17090852	COSU6157276570	41	3029	0.00	0	9,846.00	551	9,130.00	551	30/10/2017 03:55:21 pm	9,130.00	551	HUAAN CHINA S.A.C	HONGKONG ANYUE GOODS PROXY LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090886	COSU6157276540	42	3029	0.00	0	12,480.00	693	12,270.00	693	30/10/2017 03:55:21 pm	12,270.00	693	HUAAN CHINA S.A.C	HONGKONG ANYUE GOODS PROXY LIMITED	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090866	COSU6157276320	43	4076	0.00	0	13,150.00	785	13,130.00	785	30/10/2017 03:55:21 pm	13,130.00	785	KAI DI S.A.C.	YIWU ONETOUCH BUSINESS SERVICE CO.,LTD	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090855	COSU6157276550	44	4076	0.00	0	9,009.00	543	8,940.00	543	30/10/2017 03:55:21 pm	8,940.00	543	DA RUN FA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA -DA RUN FA S.A.C.	YIWU ONETOUCH BUSINESS SERVICE CO.,LTD	06/11/2017	PECLL
CNSHA	COSU6113370020	COSU6113370020	45		0.00	0	12,661.40	17	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	Embassy Freight Chile Ltda	Acg Logistics Limited	--/--/----	CLVAP
CNTAO	COSU6125259770	COSU6125259770	46		0.00	0	12,924.00	43	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	SAAHER ASCENSORES S.A.	NIDEC ELEVATOR QINGDAO CO., LTD.	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6128204030	COSU6128204030	47		0.00	0	66,800.00	4	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	ASIA SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPO	ASIA SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPO	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132149930	COSU6132149930	48		0.00	0	7,500.00	458	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	Comercializadora Aldo Javier	HIGHPRO ENTERPRISE CO.,LTD.	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132157850	COSU6132157850	49		0.00	0	1,622.50	85	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	TGO LOGISTICA CHILE LTDA.	TOLL GLOBAL FORWARDING BEIJING	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132166301	COSU6132166301	50		0.00	0	51,504.84	2593	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	METALVAL LTDA.	SHENZHEN ORIENTAL TURDO IRONWARES	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132195710	COSU6132195710	51		0.00	0	4,187.50	25	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	ZTE BOLIVIA S.R.L.	ZTE CORPORATION	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6142693060	COSU6142693060	52		0.00	0	15,623.40	483	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CIA. DE TEJIDOS PRIMATEX S.A.	JIANGYIN DONGHUI SPECIAL	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794030	COSU6143794030	53		0.00	0	14,120.00	411	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	RFC LOGISTICS SPA,CIRUJANO GUZMAN 40 PROVIDENCIA SA	AVALON HOLDINGS LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794330	COSU6143794330	54		0.00	0	19,923.00	258	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CASA TEX LTDA	ZHONGRUN NANTONG HOMETEXTILE	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6143794350	COSU6143794350	55		0.00	0	20,127.00	260	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CASA TEX LTDA	ZHONGRUN NANTONG HOMETEXTILE	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6143794580	COSU6143794580	56		0.00	0	52,248.00	913	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	RFC LOGISTICS SPA,CIRUJANO GUZMAN 40 PROVIDENCIA SA	AVALON HOLDINGS LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794720	COSU6143794720	57		0.00	0	13,260.00	44	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CEVA FREIGHT MANAGEMENT LOGISTICADE CHILE LTDA	CEVA FREIGHT SHANGHAI LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6144583080	COSU6144583080	58		0.00	0	46,368.00	1840	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	COMPANY:DUAS RODAS CHILE S.A.	HUBEI XINGFA CHEMICALS	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6144584360	COSU6144584360	59		0.00	0	24,477.60	1736	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	COMERCIALIZADORA Y DISTRIBUIDORARIFFO ROSALES LTDA	CHINA WIND INTERNATIONAL TRADING	--/--/----	CLVAP
LKCMB	COSU6145227140	COSU6145227140	60		0.00	0	7,936.00	1280	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	VIT LOGISTICA CHILE LTDA.	OCEAN LEADER SHIPPING AND LOGISTICS	--/--/----	CLVAP
LKCMB	COSU6145228690	COSU6145228690	61		0.00	0	7,936.00	1280	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	VIT LOGISTICA CHILE LTDA.	OCEAN LEADER SHIPPING AND LOGISTICS	--/--/----	CLVAP
CNTAO	COSU6149284940	COSU6149284940	62		0.00	0	15,435.00	735	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	UNIFIED FOODS INTERNATIONAL S.A.	QINGDAO KEY FOODS CO.,LTD	--/--/----	CLVAP
CNFOC	COSU6153004720	COSU6153004720	63		0.00	0	23,948.00	1474	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	SUPERFIL SPA	BRILLIANCE GROUP CORPORATION	--/--/----	CLVAP
CNXMN	COSU6153006060	COSU6153006060	64		0.00	0	5,320.80	309	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORTADORA Y EXPORTADORAANTAMOS LTDA.	ZHEJIANG WENKING COMMERCIAL CORP.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6153006680	COSU6153006680	65		0.00	0	5,561.20	365	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORTADORA Y EXPORTADORAANTAMOS LTDA.	ZHEJIANG WENKING COMMERCIAL CORP.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6153468330	COSU6153468330	66		0.00	0	11,190.00	345	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORT EXPORT Y.L.R S.A.	XIAMEN YIJIANSHANG TRADE CO., LTD.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6154744170	COSU6154744170	67		0.00	0	5,643.00	1200	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	LOGISTICA LEROL LTDA.	GLOBE EXPRESS LOGISTICS CO.,LTD.	--/--/----	CLVAP
CNXMN	COSU6154744340	COSU6154744340	68		0.00	0	7,995.00	629	0.00	0	30/10/2017	0.00	0	MAC-KAY CARGO LTDA.	TRANS-CHINA LOGISTICS	--/--/----	CLVAP

Manifiesto	118-2017-2892	No Bultos:	1711484
Fecha de Llegada:	04/11/2017 17:15	P.Bruto:	42,716,474.49
Fecha de Descarga:	05/11/2017 17:26		
Matrícula de la Nave	SANTA RITA	Nacionalidad:	DE
Empresa de Transporte	0217-COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC	No Detalles:	0

Puerto	Conocimiento	B/L Master/Directo	Detalle	Codigo de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib.	Bultos Recib.	Fecha de Transmisión	Saldo Peso	Saldo Bultos	Consignatario	Embarcador	Fecha Terja	Puerto Destino
TWKE	CCNRT7TPE004201X	CCNRT7TPE004201X	1		0.00	0	23,210.10	4551	0.00	0	26/10/2017 04:43:04 pm	0.00	0	IMPORT EXPORT FINISTERRA SPA	ASIA CONCORD GROUP LIMITED	--/------	CLIQQ
JPHBK	CCNRN7420A70M002	CCNRN7420A70M002	2		0.00	0	229,979.00	49	0.00	0	26/10/2017 04:52:25 pm	0.00	0	BRIDGESTONE OFF THE ROAD TIRE LATIN	BRIDGESTONE CORPORATION	--/------	CLPAG
CNSHA	COSU6088693730	COSU6088693730	3	3985	0.00	0	2,530.18	19	2,530.00	19	30/10/2017 01:45:05 pm	2,530.00	19	PLAZA MOTORS S.A.C.	CHERY AUTOMOBILE CO.,LTD	07/11/2017	PECLL
CNYTN	COSU6132163830	COSU6132163830	4	3951	0.00	0	7,650.00	236	7,480.00	236	30/10/2017 01:45:06 pm	7,480.00	236	B'MODA STRECHMING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - B'MODA STRECHMI	XIAMEN IO SUPPLY CHAIN MANAGEMENT CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNYTN	COSU6138885070	COSU6138885070	5		0.00	0	2,864.88	648	0.00	0	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	SAMSUNG ELECTRONICS PERU SAC	SAMSUNG ELECTRONICS HUIZHOU CO. LTD	--/------	PECLL
HKHKG	COSU6139460160	COSU6139460160	6	3951	0.00	0	6,334.00	830	5,840.00	830	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	SIGMA ENTERPRISES PERU S.A.C.	Zhuohai Kindly Medical Devices CO.,LTD	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6152196410	COSU6152196410	7	3880	0.00	0	5,302.98	540	5,300.00	540	30/10/2017 01:45:06 pm	5,300.00	540	TECHNOLOGY ENVISION PERU S.A.C.	TPV DISPLAY TECHNOLOGY XIAMEN CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6152197450	COSU6152197450	8	3880	0.00	0	6,250.49	896	6,110.00	896	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	TECHNOLOGY ENVISION PERU S.A.C.	TPV DISPLAY TECHNOLOGY XIAMEN CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNXMN	COSU6153004700	COSU6153004700	9	4076	0.00	0	7,336.00	322	7,240.00	322	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	MAR'K AIR S.A.C.	XIAMEN SICHENG IMPORT & EXPORT TRADING CO.,LTD.	06/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157551710	COSU6157551710	17	3951	0.00	0	20,865.00	1070	19,870.00	1070	30/10/2017 01:45:06 pm	19,870.00	1070	ALARCOTEX S.A.C.	XINCHANG KAITIAN THREAD CO.,LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157917350	COSU6157917350	21	4224	0.00	0	7,500.00	460	7,615.00	460	30/10/2017 01:45:06 pm	7,615.00	460	IMPORTACIONES IMPORT WILLY'S S.R.L	DIDOU TRADE LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6157917780	COSU6157917780	23	3951	0.00	0	4,580.00	199	3,970.00	199	30/10/2017 01:45:06 pm	3,970.00	199	JIMADU E.I.R.L	D.P EXPORT & IMPORT CO.,LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6158050290	COSU6158050290	24	3951	0.00	0	19,466.00	2654	19,355.00	2654	30/10/2017 01:45:06 pm	19,355.00	2654	TO THE ORDER OF THE SCOTTABANK CHILE	ZHUJI GOLDENKEY TRADING LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	COSU6162197000	COSU6162197000	27	3033	0.00	0	24,012.00	78	24,100.00	78	30/10/2017 01:45:06 pm	0.00	0	TO ORDER	TONALE PTE.LTD.	06/11/2017	PECLL
HKHKG	COSU6163354790	COSU6163354790	29	3951	0.00	0	20,082.00	1320	23,900.00	1320	30/10/2017 01:45:06 pm	23,900.00	1320	TRE PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - TRE PERU SAC	TOZZI GREEN SPA	07/11/2017	PECLL
TWKE	RSUKELCLL1709029	COSU6164231360	36	3803	0.00	0	5,558.40	379	5,200.00	379	30/10/2017 02:29:16 pm	5,200.00	379	GRUPO BONNETT S.A.	ACTWELL MACHINERY CO. LTD.	07/11/2017	PECLL
CNNGB	GOS217100174	COSU6157622130	37	4076	0.00	0	6,000.00	318	5,590.00	318	30/10/2017 02:30:24 pm	5,590.00	318	IMP. EXPORT ROMELTEX E.I.R.L.	YIWU SHUZHOU IMPORT & EXPORT CO.LTD.	06/11/2017	PECLL
CNNGB	LGA2017100001	COSU6157827500	38	4224	0.00	0	13,580.00	463	13,800.00	463	30/10/2017 03:49:11 pm	13,800.00	463	GRABIZ PERU S.A.C.	GB UNION CO., LIMITED	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090846	COSU6157276560	39	3985	0.00	0	7,287.50	658	7,320.00	658	30/10/2017 03:55:21 pm	0.00	0	PROD NAVID ELECTRI-PLAST PERU PACIF. SAC	SHAOXING KEQIAO SHENGTAI TEXTILES CO., LTD	07/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090845	COSU6157276530	40	3181	0.00	0	13,690.00	657	13,520.00	657	30/10/2017 03:55:21 pm	13,520.00	657	EMPRESA MEI MEI SOCIEDAD ANONIMA	JACK IMP & EXP CO LTD	07/11/2017	PECLL

													CERRADA - EMPRESA MEI MEI S				
CNNGB	NBE17090852	COSU6157276570	41	3029	0.00	0	9,846.00	551	9,130.00	551	30/10/2017 03:55:21 pm	9,130.00	551	HUAAN CHINA S.A.C	HONGKONG ANYUE GOODS PROXY LIMITED	07/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090886	COSU6157276540	42	3029	0.00	0	12,480.00	693	12,270.00	693	30/10/2017 03:55:21 pm	12,270.00	693	HUAAN CHINA S.A.C	HONGKONG ANYUE GOODS PROXY LIMITED	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090866	COSU6157276320	43	4076	0.00	0	13,150.00	785	13,130.00	785	30/10/2017 03:55:21 pm	13,130.00	785	KAI DI S.A.C.	YIWU ONETOUCH BUSINESS SERVICE CO.,LTD	06/11/2017	PECLL
CNNGB	NBE17090855	COSU6157276550	44	4076	0.00	0	9,009.00	543	8,940.00	543	30/10/2017 03:55:21 pm	8,940.00	543	DA RUN FA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA -DA RUN FA S.A.C.	YIWU ONETOUCH BUSINESS SERVICE CO.,LTD	06/11/2017	PECLL
CNSHA	COSU6113370020	COSU6113370020	45		0.00	0	12,661.40	17	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	Embassy Freight Chile Ltda	Acg Logistics Limited	--/--/----	CLVAP
CNTAO	COSU6125259770	COSU6125259770	46		0.00	0	12,924.00	43	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	SAAHER ASCENSORES S.A.	NIDEC ELEVATOR QINGDAO CO., LTD.	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6128204030	COSU6128204030	47		0.00	0	66,800.00	4	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	ASIA SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPO	ASIA SHIPPING INTERNATIONAL TRANSPO	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132149930	COSU6132149930	48		0.00	0	7,500.00	458	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	Comercializadora Aldo Javier	HIGHPRO ENTERPRISE CO.,LTD.	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132157850	COSU6132157850	49		0.00	0	1,622.50	85	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	TGO LOGISTICA CHILE LTDA.	TOLL GLOBAL FORWARDING BEIJING	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132166301	COSU6132166301	50		0.00	0	51,504.84	2593	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	METALVAL LTDA.	SHENZHEN ORIENTAL TURDO IRONWARES	--/--/----	CLVAP
CNYTN	COSU6132195710	COSU6132195710	51		0.00	0	4,187.50	25	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	ZTE BOLIVIA S.R.L.	ZTE CORPORATION	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6142693060	COSU6142693060	52		0.00	0	15,623.40	483	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CIA. DE TEJIDOS PRIMATEX S.A.	JIANGYIN DONGHUI SPECIAL	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794030	COSU6143794030	53		0.00	0	14,120.00	411	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	RFC LOGISTICS SPA.CIRUJANO GUZMAN 40 PROVIDENCIA SA	AVALON HOLDINGS LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794330	COSU6143794330	54		0.00	0	19,923.00	258	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CASA TEX LTDA	ZHONGRUN NANTONG HOMETEXTILE	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6143794350	COSU6143794350	55		0.00	0	20,127.00	260	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CASA TEX LTDA	ZHONGRUN NANTONG HOMETEXTILE	--/--/----	CLIQQ
CNSHA	COSU6143794580	COSU6143794580	56		0.00	0	52,248.00	913	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	RFC LOGISTICS SPA.CIRUJANO GUZMAN 40 PROVIDENCIA SA	AVALON HOLDINGS LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6143794720	COSU6143794720	57		0.00	0	13,260.00	44	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	CEVA FREIGHT MANAGEMENT LOGISTICADE CHILE LTDA	CEVA FREIGHT SHANGHAI LIMITED	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6144583080	COSU6144583080	58		0.00	0	46,368.00	1840	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	COMPANY:DUAS RODAS CHILE S.A.	HUBEI XINGFA CHEMICALS	--/--/----	CLVAP
CNSHA	COSU6144584360	COSU6144584360	59		0.00	0	24,477.60	1736	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	COMERCIALIZADORA Y DISTRIBUIDORARIFFO ROSALES LTDA	CHINA WIND INTERNATIONAL TRADING	--/--/----	CLVAP
LKCMB	COSU6145227140	COSU6145227140	60		0.00	0	7,936.00	1280	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	VIT LOGISTICA CHILE LTDA.	OCEAN LEADER SHIPPING AND LOGISTICS	--/--/----	CLVAP
LKCMB	COSU6145228690	COSU6145228690	61		0.00	0	7,936.00	1280	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	VIT LOGISTICA CHILE LTDA.	OCEAN LEADER SHIPPING AND LOGISTICS	--/--/----	CLVAP
CNTAO	COSU6149284940	COSU6149284940	62		0.00	0	15,435.00	735	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	UNIFIED FOODS INTERNATIONAL S.A.	QINGDAO KEY FOODS CO.,LTD	--/--/----	CLVAP
CNFOC	COSU6153004720	COSU6153004720	63		0.00	0	23,948.00	1474	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	SUPERFIL SPA	BRILLIANCE GROUP CORPORATION	--/--/----	CLVAP
CNXMN	COSU6153006060	COSU6153006060	64		0.00	0	5,320.80	309	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORTADORA Y EXPORTADORAANTAMOS LTDA.	ZHEJIANG WENKING COMMERCIAL CORP.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6153006680	COSU6153006680	65		0.00	0	5,561.20	365	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORTADORA Y EXPORTADORAANTAMOS LTDA.	ZHEJIANG WENKING COMMERCIAL CORP.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6153468330	COSU6153468330	66		0.00	0	11,190.00	345	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	IMPORT EXPORT Y.L.R S.A.	XIAMEN YIJIANSHANG TRADE CO., LTD.	--/--/----	CLIQQ
CNXMN	COSU6154744170	COSU6154744170	67		0.00	0	5,643.00	1200	0.00	0	30/10/2017 04:16:59 pm	0.00	0	LOGISTICA LEROL LTDA.	GLOBE EXPRESS LOGISTICS CO.,LTD.	--/--/----	CLVAP
CNXMN	COSU6154744340	COSU6154744340	68		0.00	0	7,995.00	629	0.00	0	30/10/2017	0.00	0	MAC-KAY CARGO LTDA.	TRANS-CHINA LOGISTICS	--/--/----	CLVAP

Retroceder | Inicio

<b>Manifiesto</b>	235-2017-32909	<b>No Detalles:</b>	12
<b>Fecha de Llegada:</b>	07/11/2017 00:38	<b>P.Bruto:</b>	8,327.50
<b>Aerolínea</b>	LP-LAN PERU S.A.	<b>Nacionalidad:</b>	CL
<b>Número de Vuelo</b>	2477.	<b>No Bultos:</b>	205
<b>Fecha termino de Descarga:</b>	07/11/2017 0104		
<b>Fecha de Transmisión</b>	06/11/2017	<b>Hora de Transmisión :</b>	18:06:42

Puerto	Guía Aerea Nro.Detalle	Guía Master/Directa	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib.	Bultos Recib.	Fecha de Transmisión	Saldo Peso	Saldo Bultos	Consignatario	Embarcador	Puerto Embarque	Fecha Tarja	Puerto Destino	Descripción de la Mercadería
USLAX	004570424723	04570424723	1	3507	799.00	38	799.00	38	798.60	38	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	LYNDEN INTERNATIONAL	USLAX	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED OTHER DDG CLASS 9
CNSZX	099984267142	99984267142	2	3507	1,360.00	5	1,360.00	5	1,358.80	5	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	TECH MIND SA	3NSTAR INC	CNSZX	07/11/2017	AREZE	READER
USLAX	004511578350	04511578350	3	3507	228.00	1	228.00	1	166.00	1	06/11/2017 06:06:48 pm	166.00	1	FARVET S.A.C	GE HEALTHCARE HYCLONE LABOPRATORIES INC	USLAX	07/11/2017	PELIM	ANIMAL SERUM
CNCAN	014505589695	14505589695	4	3507	264.00	25	264.00	25	262.40	25	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	IMP EXP MI MUNDO LTDA	SHENZHEN JILIAN TECHNOLOGY CO LTD	CNCAN	07/11/2017	CLIQQ	NETWORK PLAYER
JPKIX	004597058824	04597058824	5	3507	1,938.50	6	1,938.50	6	1,939.20	6	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	mitsubishi LOGISTICS CORPORATION	JPKIX	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
USLAX	004501984743	04501984743	6	3507	725.00	7	725.00	7	723.60	7	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	DAMCO CHILE SA	DAMCO USA INC	USLAX	07/11/2017	CLPUQ	CONSOLIDATED
KRICN	004531627201	04531627201	7	3507	149.00	10	149.00	10	147.60	10	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAVINO DEL BENE CHILE SA	SAVINO DEL BENE KOREA CO LTD SEOUL	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
TWTPE	004531164291	04531164291	8	3507	141.00	15	141.00	15	142.20	15	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	KETRAS CARGO ARGENTINA SA	IFB INTL FREIGHTBRIDGE TAIWAN LTD	TWTPE	07/11/2017	AREZE	CONSOLIDATED
KRICN	004531298013	04531298013	9	3507	259.00	17	259.00	17	257.60	17	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAMSUNG SDS GLOBAL SCL CHILE LTDA	QUINCE INTERNATIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
HKHKG	004531384102	04531384102	10	3507	926.00	2	926.00	2	932.60	2	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	AGILITY LOGISTICS CHILE S	AGILITY LOGISTICS LIMITED	HKHKG	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
HKHKG	004531039142	04531039142	11	3507	1,336.00	78	1,336.00	78	1,333.20	78	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	GEODIS WILSON ARGENTINA SA	GEODIS WILSON HONG KONG LIMITED	HKHKG	07/11/2017	ARCOR	CONSOLIDATED
KRICN	004531627234	04531627234	12	3507	202.00	1	202.00	1	202.80	1	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	HRI SA	CHINANG SHIN INTERNAIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CS POWER HAMMER

Otra Consulta

<b>Manifiesto</b>	235-2017-32909	<b>No Detalles:</b>	12
<b>Fecha de Llegada:</b>	07/11/2017 00:38	<b>P.Bruto:</b>	8,327.50
<b>Aerolínea</b>	LP-LAN PERU S.A.	<b>Nacionalidad:</b>	CL
<b>Número de Vuelo</b>	2477.	<b>No Bultos:</b>	205
<b>Fecha término de Descarga:</b>	07/11/2017 0104		
<b>Fecha de Transmisión</b>	06/11/2017	<b>Hora de Transmisión :</b>	18:06:42

Puerto	Guía Aerea Nro.Detalle	Guía Master/Directa	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib.	Bultos Recib.	Fecha de Transmisión	Saldo Peso	Saldo Bultos	Consignatario	Embarcador	Puerto Embarque	Fecha Tarja	Puerto Destino	Descripción de la Mercadería
USLAX	004570424723	04570424723	1	3507	799.00	38	799.00	38	798.60	38	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	LYNDEN INTERNATIONAL	USLAX	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED OTHER DDG CLASS 9
CNSZX	099984267142	99984267142	2	3507	1,360.00	5	1,360.00	5	1,358.80	5	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	TECH MIND SA	3NSTAR INC	CNSZX	07/11/2017	AREZE	READER
USLAX	004511578350	04511578350	3	3507	228.00	1	228.00	1	166.00	1	06/11/2017 06:06:48 pm	166.00	1	FARVET S.A.C	GE HEALTHCARE HYCLONE LABOPRATORIES INC	USLAX	07/11/2017	PELIM	ANIMAL SERUM
CNCAN	014505589695	14505589695	4	3507	264.00	25	264.00	25	262.40	25	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	IMP EXP MI MUNDO LTDA	SHENZHEN JILIAN TECHNOLOGY CO LTD	CNCAN	07/11/2017	CLIQQ	NETWORK PLAYER
JPKIX	004597058824	04597058824	5	3507	1,938.50	6	1,938.50	6	1,939.20	6	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	MITSUBISHI LOGISTICS CORPORATION	JPKIX	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
USLAX	004501984743	04501984743	6	3507	725.00	7	725.00	7	723.60	7	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	DAMCO CHILE SA	DAMCO USA INC	USLAX	07/11/2017	CLPUQ	CONSOLIDATED
KRICN	004531627201	04531627201	7	3507	149.00	10	149.00	10	147.60	10	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAVINO DEL BENE CHILE SA	SAVINO DEL BENE KOREA CO LTD SEOUL	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
TWTPE	004531164291	04531164291	8	3507	141.00	15	141.00	15	142.20	15	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	KETRAS CARGO ARGENTINA SA	IFB INTL FREIGHTBRIDGE TAIWAN LTD	TWTPE	07/11/2017	AREZE	CONSOLIDATED
KRICN	004531298013	04531298013	9	3507	259.00	17	259.00	17	257.60	17	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAMSUNG SDS GLOBAL SCL CHILE LTDA	QUINCE INTERNATIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
HKHKG	004531384102	04531384102	10	3507	926.00	2	926.00	2	932.60	2	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	AGLITY LOGISTICS CHILE S	AGLITY LOGISTICS LIMITED	HKHKG	07/11/2017	CLSCL	CONSOLIDATED
HKHKG	004531039142	04531039142	11	3507	1,336.00	78	1,336.00	78	1,333.20	78	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	GEODIS WILSON ARGENTINA SA	GEODIS WILSON HONG KONG LIMITED	HKHKG	07/11/2017	ARCOR	CONSOLIDATED
KRICN	004531627234	04531627234	12	3507	202.00	1	202.00	1	202.80	1	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	HRI SA	CHNANG SHIN INTERNAIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSCL	CS POWER HAMMER

[Otra Consulta](#)



Manifiesto	235-2017-32909	No Detalles:	12
Fecha de Llegada:	07/11/2017 00:38	P.Bruto:	8,327.50
Aerolínea	LP-LAN PERU S.A.	Nacionalidad:	CL
Número de Vuelo	2477.	No Bultos:	205
Fecha término de Descarga:	07/11/2017 0104		
Fecha de Transmisión	06/11/2017	Hora de Transmisión :	18:06:42

Puerto	Guía Aerea Nro.Detalle	Guía Master/Directa	Detalle	Código de Terminal	Peso Orig.	Bultos Orig.	Peso Manif.	Bultos Manif.	Peso Recib.	Bultos Recib.	Fecha de Transmisión	Saldo Peso	Saldo Bultos	Consignatario	Embarcador	Puerto Embarque	Fecha Tarja	Puerto Destino	Descripción de la Mercadería
USLAX	004570424723	04570424723	1	3507	799.00	38	799.00	38	798.60	38	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	LYNDEN INTERNATIONAL	USLAX	07/11/2017	CLSC	CONSOLIDATED OTHER DDG CLASS 9
CNSZX	099984267142	99984267142	2	3507	1,360.00	5	1,360.00	5	1,358.80	5	06/11/2017 06:06:47 pm	0.00	0	TECH MIND SA	3NSTAR INC	CNSZX	07/11/2017	AREZE	READER
USLAX	004511578350	04511578350	3	3507	228.00	1	228.00	1	166.00	1	06/11/2017 06:06:48 pm	166.00	1	FARVET S.A.C	GE HEALTHCARE HCYCLONE LABOPRATORIES INC	USLAX	07/11/2017	PELIM	ANIMAL SERUM
CNCAN	014505589695	14505589695	4	3507	264.00	25	264.00	25	262.40	25	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	IMP EXP MI MUNDO LTDA	SHENZHEN JILIAN TECHNOLOGY CO LTD	CNCAN	07/11/2017	CLIQ	NETWORK PLAYER
JPKIX	004597058824	04597058824	5	3507	1,938.50	6	1,938.50	6	1,939.20	6	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	INTEGRAL CHILE SA	MITSUBISHI LOGISTICS CORPORATION	JPKIX	07/11/2017	CLSC	CONSOLIDATED
USLAX	004501984743	04501984743	6	3507	725.00	7	725.00	7	723.60	7	06/11/2017 06:06:48 pm	0.00	0	DAMCO CHILE SA	DAMCO USA INC	USLAX	07/11/2017	CLPU	CONSOLIDATED
KRICN	004531627201	04531627201	7	3507	149.00	10	149.00	10	147.60	10	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAVINO DEL BENE CHILE SA	SAVINO DEL BENE KOREA CO LTD SEOUL	KRICN	07/11/2017	CLSC	CONSOLIDATED
TWTPE	004531164291	04531164291	8	3507	141.00	15	141.00	15	142.20	15	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	KETRAS CARGO ARGENTINA SA	IFB INTL FREIGHTBRIDGE TAIWAN LTD	TWTPE	07/11/2017	AREZE	CONSOLIDATED
KRICN	004531298013	04531298013	9	3507	259.00	17	259.00	17	257.60	17	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	SAMSUNG SDS GLOBAL SCL CHILE LTDA	QUINCE INTERNATIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSC	CONSOLIDATED
HKHKG	004531384102	04531384102	10	3507	926.00	2	926.00	2	932.60	2	06/11/2017 06:06:49 pm	0.00	0	AGILITY LOGISTICS CHILE S	AGILITY LOGISTICS LIMITED	HKHKG	07/11/2017	CLSC	CONSOLIDATED
HKHKG	004531039142	04531039142	11	3507	1,336.00	78	1,336.00	78	1,333.20	78	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	GEODIS WILSON ARGENTINA SA	GEODIS WILSON HONG KONG LIMITED	HKHKG	07/11/2017	ARCOR	CONSOLIDATED
KRICN	004531627234	04531627234	12	3507	202.00	1	202.00	1	202.80	1	06/11/2017 06:06:50 pm	0.00	0	HRI SA	CHNANG SHIN INTERNAIONAL CO LTD	KRICN	07/11/2017	CLSC	CS POWER HAMMER

Otra Consulta