

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL CALLAO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
UNIDAD DE POSTGRADO DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS**



**TESIS**

**“IMPLICANCIAS DE LA OBLIGATORIEDAD DE LA MODALIDAD DE  
DESPACHO ANTICIPADO APLICADO AL RÉGIMEN DE IMPORTACIONES  
EN EL PUERTO DEL CALLAO”**

**Para optar por el Grado Académico de Magister en Administración  
Marítima y Portuaria**

**Nancy Andrea Ramirez Lee  
Stephany Del Pino García**

**Callao, 2019  
Perú**



## HOJA DE REFERENCIA DEL JURADO

### MIEMBROS DEL JURADO:

- DR. CARLOS RICARDO ALIAGA VALDEZ : PRESIDENTE
- DR. LUIS ALBERTO CHUNGA OLIVARES : SECRETARIO
- DR. FELIX ALEJANDRO BONILLA RODRÍGUEZ : MIEMBRO
- DR. ORLANDO JUAN MÁRQUEZ CARO : MIEMBRO

ASESOR: MG. JUAN BENJAMÍN PUICAN CASTRO

N° de Libro: 001

N° de Folio: 035

N° de Acta: 034

Fecha de aprobación de tesis: Callao, 16 de noviembre de 2019.

- Resolución de sustentación de la Unidad de Posgrado N° 656-2019-CEPG-UNAC – del 29 de Octubre del 2019

## **Agradecimiento**

A mi familia por apoyarme en cada decisión y meta personal.

A mis amigos, compañeros y a todas las personas que de alguna u otra manera han contribuido para el logro de este objetivo.

*Nancy Andrea Ramirez Lee*

A mi madre por su motivación constante en la elaboración de la presente investigación.

A mis amigos, compañeros de trabajo, colegas y a todas las personas que han puesto un grano de arena en la elaboración del presente trabajo.

*Stephany Del Pino García*

## **Dedicatoria**

Esta Tesis está dedicada a mis padres por mostrarme el camino de la superación, brindándome su apoyo y sus consejos para hacer de mí, una mejor persona.

A mi futuro esposo por sus palabras de aliento, confianza y por brindarme su amor incondicional.

A mis amigos que sin esperar nada a cambio compartieron sus conocimientos logrando que esta meta se convierta en realidad.

*Nancy Andrea Ramirez Lee*

A Dios por el don de la vida, a mi madre por su gran amor, determinación y constante motivación. A mi padre, porque pese a que no se encuentra físicamente conmigo, siempre me acompaña en cada paso que doy.

A mis hermanas por ser mi mayor soporte y motivarme en todo momento, a dar lo mejor de mí.

*Stephany Del Pino García*

## ÍNDICE

RESUMEN .....	13
ABSTRACT .....	14
INTRODUCCIÓN .....	15
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	17
1.1. Descripción de la realidad problemática .....	17
1.2. Formulación del problema .....	18
1.2.1. Problema General .....	18
1.2.2. Problemas Específicos .....	18
1.3. Objetivos de la investigación (Objetivo general y objetivos específicos) .	19
1.3.1. Objetivo General .....	19
1.3.2. Objetivos Específicos .....	19
1.4. Justificación de la Investigación.....	20
Justificación Teórica .....	20
Justificación Económica.....	20
Justificación legal.....	20
Justificación personal.....	20
MARCO TEÓRICO:.....	21
2.1. Antecedentes:.....	21
2.1.1. Investigaciones Internacionales .....	21
2.1.2. Investigaciones Nacionales.....	28
2.2. Bases Teóricas .....	35

2.2.1. Políticas de Comercio Exterior: .....	35
2.2.2. Contrato de Compra – Venta Internacional .....	38
2.2.3. Incoterms.....	38
2.2.4. Transporte Marítimo .....	40
2.2.5. Régimen de Importación para el Consumo: .....	41
2.2.6. Despacho Anticipado .....	56
2.2.7. Despacho Diferido .....	66
2.2.8. Despachos Urgentes:.....	69
2.2.9. Puerto del Callao.....	71
2.2.10. SUNAT .....	75
2.2.11. Otros Sectores Competentes .....	77
2.2.12. Operadores de Comercio Exterior.....	81
2.2.13. Obligatoriedad del Despacho Anticipado .....	86
2.3. Definición de términos básicos .....	98
HIPOTESIS Y VARIABLES .....	105
3.1. Hipótesis .....	105
3.1.1. Hipótesis General.....	105
3.1.2. Hipótesis Específicas .....	105
3.2. Definición Conceptual de Variables .....	106
3.2.1. Operacionalidad de Variables .....	108
DISEÑO METODOLÓGICO .....	110
4.1. Tipo y diseño de la investigación: .....	110
4.2. Método de investigación: .....	110
4.3. Población y muestra: .....	110
4.4. Lugar de estudio y periodo desarrollado:.....	113
4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	113
4.6. Análisis y Procesamiento de Datos.....	114

RESULTADOS .....	116
5.1. Resultados descriptivos.....	116
5.1.1. Variable Independiente .....	
Obligatoriedad de Despacho Anticipado .....	116
5.1.2. Variable Dependiente.....	
Régimen de Importaciones.....	118
5.2. Resultados inferenciales.....	122
5.2.1. Hipótesis general.....	122
5.2.2. Hipótesis Específicas .....	125
5.3. Resultados estadísticos adicionales: .....	135
DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....	1388
6.1. Contrastación y demostración de las hipótesis con los resultados .....	1388
6.2. Contrastación de los resultados con otros estudios similares.....	1522
CONCLUSIONES.....	1611
RECOMENDACIONES .....	1644
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS .....	1666
ANEXOS .....	1700



## TABLAS

Tabla 1	Incoterms 2010.....	40
Tabla 2	Crecimiento del Despacho Anticipado – Régimen de Importaciones para el Consumo .....	65
Tabla 3	Productividad de grúas pórtico contenedor / hora .....	72
Tabla 4	Cantidad de naves que operaron en los terminales portuarios concesionados de uso público en el Puerto del Callao .....	73
Tabla 5	Diferencia de Tarifas y Tasas Portuarias entre DP World & APM Terminals Callao.....	74
Tabla 6	Modificaciones de la Ley General de Aduanas .....	88
Tabla 7	Obligatoriedad del Despacho Anticipado.....	116
Tabla 8	Obligatoriedad .....	117
Tabla 9	Legislación Nacional.....	117
Tabla 10	Régimen de Importaciones.....	118
Tabla 11	Costos .....	119
Tabla 12	Tiempos.....	120
Tabla 13	Modalidades de Despacho .....	120
Tabla 14	Depósito Temporal .....	121
Tabla 15	Legislación Internacional - CAN .....	122
Tabla 16	Distribución de expertos según Obligatoriedad del despacho anticipado y régimen de importaciones .....	123

Tabla 17.	Prueba de independencia (Chi-cuadrado).....	124
Tabla 18	Medidas de asociación .....	124
Tabla 19	Tabla de contingencia Obligatoriedad del Despacho Anticipado Costos .....	125
Tabla 20	Pruebas de chi-cuadrado .....	126
Tabla 21	Tabla de contingencia Tiempos.....	127
Tabla 22	Pruebas de chi-cuadrado .....	128
Tabla 23	Medidas simétricas.....	129
Tabla 24	Tabla de contingencia Modalidades de Despacho .....	130
Tabla 25	Pruebas de chi-cuadrado .....	130
Tabla 26	Medidas simétricas.....	131
Tabla 27	Tabla de contingencia Deposito Temporal .....	132
Tabla 28	Pruebas de chi-cuadrado .....	133
Tabla 29	Tabla de contingencia Legislación Internacional - CAN .....	134
Tabla 30	Pruebas de chi-cuadrado .....	134
Tabla 31	Medidas simétricas.....	135

## FIGURAS

Figura 1	Red de Acuerdos Comerciales del Perú.....	37
Figura 2	Regímenes aduaneros .....	42
Figura 3	Flujograma régimen de importaciones .....	53
Figura 4	Crecimiento de las importaciones 2012 – 2019.....	54
Figura 5	Importaciones fob, según uso o destino económico: 2017-2018.....	54
Figura 6	Principales productos importados según uso o destino económico: 2017-2018 .....	56
Figura 7	Completo SINI – Aduana Marítima del Callao .....	59
Figura 8	Flujo de despacho anticipado .....	60
Figura 9	Tiempos de atención despacho anticipado y despacho diferido .....	63
Figura 10	Flujograma despacho diferido .....	69

## GRÁFICOS

Gráfico 1	
Comparativo de tiempos Anticipado vs Diferido .....	63
Gráfico 2	
Nivel de Acogimiento Despacho Anticipado .....	66
Gráfico 3	
Modalidades de Despacho – Año 2017.....	136
Gráfico 4	
Modalidades de Despacho – Año 2018.....	1377

## **RESUMEN**

El Despacho Anticipado, ha traído consigo algunos beneficios para los importadores, tales como; reducción de costos operativos y simplificación de trámites Aduaneros. No obstante, al ser obligatoria dicha modalidad, involucraría un cambio radical para los importadores en la estructura de sus operaciones y negocios.

A través de esta investigación aplicada, no experimental, transversal y correlacional, se analizó durante los años 2017 y 2018, las operaciones de importación en el Puerto del Callao, con el objetivo identificar las implicancias de las recientes y obligatorias modificaciones aduaneras, las cuales establecen que el procedimiento de importaciones debe llevarse a cabo bajo la modalidad de Despacho Anticipado.

Finalmente, tomando como referencia estudios como los de Fernando Cosio, Javier Oyarse, Roberto Zaga, Alfredo Estrada, entre otros y haciendo uso de herramientas como entrevistas y estadísticas de despachos de importación, hemos demostrado que la aplicación de la obligatoriedad del Despacho Anticipado sería perjudicial para el normal desarrollo del Régimen de importaciones, restringiendo la facultad que tienen los importadores de elegir libremente a que modalidad de despacho destinará su mercancía y generando sobrecostos a las operaciones logísticas.

## **ABSTRACT**

The anticipated dispatch has brought some benefits to the importers such as operational costs reduction and simplification of Customs procedures. Notwithstanding, because it is obligatory this modality, it will imply a drastic charge for the importers in their change for the importers in their operational structure and their Business.

Through this applied investigation, no experimental, transversal and correlational, it was analyzed during the years 2017 and 2018, the import operations in Puerto del Callao, with the objective to identify the implications of the recent and obligatory Customs amendments; these amendments establishes the Import procedures that must be carried out under the style anticipated dispatch.

Finally, taking as a reference studies such Fernando Cosio Javier Oyarse, Roberto Zaga, Alfredo Estrada, among others and using tools such as interviews and statistics on import dispatches. We have shown that the application of the mandatory requirement of the Anticipated Dispatch would be harmful for the normal development of the Import Regime, restricting the option that importers have to freely choose which shipping method they will use for their merchandising and generating surcharges for logistical operations.

---

Key words: Mandatory, Despacho Anticipado and imports

## **INTRODUCCIÓN**

La Ley General de Aduanas tiene por objeto regular el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías desde y hacia el territorio aduanero; sin embargo, esta ha sufrido diversas modificaciones, como consecuencia de la búsqueda del Estado, de lograr la facilitación del comercio y adaptación de la normatividad a las buenas prácticas internacionales reflejadas a través de los tratados suscritos por nuestro país.

En ese sentido, una de las modificaciones más resaltantes de la Ley General de Aduanas, es la disposición mediante la cual se hace referencia a la aplicación obligatoria de la Modalidad de Despacho Anticipado para las importaciones, entrando en vigencia a partir del 31 de diciembre del 2019. Ante ello, mediante esta investigación, analizaremos si es conveniente aplicar la obligatoriedad de dicha modalidad, tomando en cuenta que los importadores deben de contar con la logística y medios necesarios para afrontar este cambio normativo, todo ello, dentro de un marco de seguridad jurídica.

En consecuencia, en el primer capítulo de la presente investigación desarrollaremos el planteamiento del problema, describiendo la realidad del mismo, trazando los objetivos generales y específicos.

En el segundo capítulo del presente trabajo, mostraremos los antecedentes mediante los cuales se sustenta la investigación, estos nos servirán como referencia para analizar las implicancias del despacho anticipado y nos ayudarán a entender la influencia de esta modalidad en las importaciones

Por otro lado, desarrollaremos la base teórica en donde expondremos a detalle cada una de las implicancias de la obligatoriedad del despacho anticipado y las definiciones de los términos básicos que encontraremos a lo largo de este trabajo.

En el tercer capítulo de la presente, detallaremos las variables y las hipótesis, que nos permitirán corroborar el trabajo de campo.

Finalmente, presentaremos las conclusiones mediante las cuales podremos constatar si se hace necesaria la obligatoriedad del despacho anticipado frente a la libre elección que actualmente tiene el operador de comercio exterior para destinar su mercancía dentro del régimen de importación.

LOS AUTORES



## **CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1. Descripción de la realidad problemática:**

El crecimiento del comercio internacional ha generado la diversificación del desarrollo económico en el mundo, lo que supone la adecuación de los procedimientos aduaneros de los países que permitan facilitar las operaciones logísticas y de esa manera lograr un comercio más efectivo, expeditivo y seguro.

Es así, que nuestro país ha tenido que adecuarse y aplicar políticas de facilitación como principio base, para lograr los objetivos propuestos ante un mundo globalizado que demanda operaciones aduaneras en un mínimo tiempo, menos costosas y más sencillas de realizar.

Cabe mencionar que la importación de mercancías constituye uno de los principales regímenes aduaneros en el Perú, por lo que se requiere dar mayor relevancia a las operaciones de destinación de mercancías, recogidas en la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053 y sus modificaciones.

Actualmente, el marco normativo permite al importador elegir entre cualquiera de las modalidades de despacho (Anticipado, Urgente y Diferido). El Despacho Anticipado se convierte en la actualidad en el “despacho ordinario”, permitiendo numerar las declaraciones antes de la llegada del medio de transporte, pudiendo obtener el levante dentro de las 48 horas siguientes, en cuanto al Despacho Diferido, este permite la destinación de la mercancía una vez arribadas a nuestro país.

De otro lado, la última modificación de la Ley General de Aduanas, publicada mediante Decreto Legislativo N° 1433, establece como máximo a partir el 31 de diciembre del 2019, la aplicación de la obligatoriedad del despacho anticipado, señalando que las excepciones para las otras modalidades serán estipuladas en el reglamento; ante esta situación es necesario determinar los efectos que ocasionaría la imposición de esta modalidad de despacho, en el normal desarrollo de las importaciones en el Puerto del Callao.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema General**

¿Qué relación existe entre la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018?

### **1.2.2. Problemas Específicos**

- ¿Qué relación existe entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos del Régimen de importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018?
- ¿Qué relación existe entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018?
- ¿Qué relación existe entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018?
- ¿Qué relación existe entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018?

- ¿Qué relación existe entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN?

### **1.3. Objetivos de la investigación (Objetivo general y objetivos específicos)**

#### **1.3.1. Objetivo General**

Determinar la relación entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- Establecer la relación entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.
- Establecer la relación entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.
- Establecer la relación entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018.
- Establecer la relación entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018.
- Establecer la relación entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

## **1.4. Justificación de la Investigación**

### **Justificación Teórica:**

Esta investigación se justifica en la oportunidad de determinar las implicancias de la obligatoriedad del Despacho Anticipado, como modalidad principal del Régimen de importaciones en el puerto del Callao.

### **Justificación Económica:**

Comprobar si la obligatoriedad del despacho anticipado generará sobrecostos o afectará el flujo de las importaciones en el Puerto del Callao.

### **Justificación legal:**

Esta investigación pretende establecer si las modificaciones del Art. 131 de la Ley General de Aduanas conforme al cual, se estipula la obligatoriedad del Despacho Anticipado, cumple con lo dispuesto en la Decisión 671 de la CAN, organización internacional de la cual el Perú es miembro.

### **Justificación personal:**

La presente investigación, tiene por finalidad demostrar los efectos negativos de la obligatoriedad del despacho anticipado como única modalidad en el régimen de Importaciones en el puerto del Callao. Asimismo, este estudio pretende hacer un llamado a la reflexión a los principales actores de las operaciones de comercio exterior con la finalidad que un futuro el comercio en el Perú no se vea afectado por las decisiones jurídicas del Estado.

## **CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO:**

### **2.1. Antecedentes:**

#### **2.1.1. Investigaciones Internacionales:**

- a. Galicia Garcia, Cindel Marlene (2013) “La importancia del despacho aduanero en el Comercio Mexicano”**

Tesis. México D.F

#### **RESUMEN:**

“Revisión del proceso de despacho aduanero, sobre todo en el manejo de documentos, automatizados de procesos y revisión de normas para la introducción o salida de mercancías del territorio nacional por medio de las dependencias de gobierno involucradas”.

#### **CONCLUSIÓN:**

“En México, se ha establecido una serie de requisitos, regulaciones, seguros, restricciones y aspectos burocráticos para proteger el mercado interno y a los productores nacionales y a su vez, protegerse de la competencia desleal, de lo contrario, en lugar de producirse resultados positivos e incrementar el intercambio y la recaudación en las aduanas, los actores involucrados se enfrentarían a situaciones ilícitas y de impunidad en perjuicio de la plata productiva.

La eliminación de trámites de revisión y control, y a la creación de manuales de operación en todas las aduanas, ha contribuido a la agilización y simplificación de los flujos de información, para todas las partes, por medio de la homologación de la información en un solo punto de contacto; brindando atención permanente

desde cualquier lugar, reduciendo tiempo y costo en la liberación de mercancías y por ende, facilitando la cadena logística y el desarrollo del comercio”.

**b. Sozoranga Sandoval, Herman Vladimir. (2016). “Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto Marítimo de Guayaquil y su Incidencia en la Nacionalización de mercancía bajo la modalidad de Despacho Anticipado”**

Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior. Guayaquil

**RESUMEN:**

“El presente trabajo de Titulación propone el análisis de los procesos de desconsolidación bajo la modalidad de despacho anticipado y la participación de los Operadores de Comercio Exterior, cuyos factores prioritarios para el Importador son el tiempo y costos en la nacionalización de las mercancías”.

**CONCLUSIÓN:**

“De las entrevistas y encuestas realizadas se confirmó un mínimo interés en la aplicación del despacho anticipado para cargas suelta, donde solo un 10,21% (14.238) de las declaraciones realizadas durante el año 2015 se declaró anticipadamente la importación.

Es decir, de las 139.459 declaraciones, 125.221 fueron tramitadas normalmente.

El congestionamiento presentado en el Puerto de Guayaquil durante las temporadas altas, la publicación tardía de la programación de apertura por parte del depósito incide directamente en el retraso del proceso de desconsolidación a

los que las consolidadoras de carga deben someterse juntamente con el depósito, siendo estos dos actores los responsables de la segregación de los bienes importados y publicación final de pesos, respectivamente.

Los agentes de aduana como responsables solidarios de los importadores aseguran que el despacho anticipado presenta ventajas sustanciales al comercio exterior, más, sin embargo, este se disuade durante el control concurrente con la repetida presencia de diferencias entre el peso manifestado y el peso final de báscula al momento del levante de la carga (56%), así como también la figura de faltantes y sobrantes (44%)”.

**c. Ponce Arevalo, Alexandro Gustavo (2016) “Optimización del Proceso de Nacionalización de Mercancías Importadas”.**

Tesis. Guayaquil.

**RESUMEN:**

“El estudio propone optimizar los tiempos de nacionalización de mercancías y reducir costos económicos que son consecuencia de dilación en los sub-procesos aduaneros. Actividad que nos enfocó al análisis de la logística previa a la importación por el Puerto Marítimo de Guayaquil, orientándonos al desarrollo de un Sistema de Gestión y Control que reduzca la permanencia de la carga en zonas primarias aduaneras, basados en; perfiles de riesgos inteligentes, control concurrente automatizado y técnicas aduaneras que aprovechen las herramientas existentes en el campo logístico. Lo cual nos llevó a una investigación de nivel exploratoria, descriptiva y documental, con diseño de tipo cuali-cuantitativo que logró información del sistema informático ECUAPASS, mismo que sirvió para

evaluar variables (prevención, detección y control) a través de 165 encuestas realizadas a un universo de 289 agentes de aduana, con grado de confiabilidad del 95%, cuyo propósito fue determinar la eficiencia y eficacia del sistema aduanero vigente, dentro del proceso de nacionalización de mercancías importadas. El resultado alcanzado, evidencia la problemática existente; desorden producidos en el lugar de origen / procedencia de la carga por una logística inadecuada en el momento de la estiba que trasciende en el control aduanero en destino, pérdida de tiempo en la revisión de mercancías a nacionalizarse. La investigación denota la existencia de herramientas técnicas (lista de empaque / plano de estiba) y tecnológicas (trazabilidad / interoperabilidad) aún no implementadas y que podrían optimizar los tiempos de nacionalización, que hoy por hoy tardan entre dos a cinco días”.

### **CONCLUSIÓN:**

“Del resultados obtenido, se denota que existen herramientas técnicas y tecnológicas que aún no se han implementado o utilizado dentro del proceso de nacionalización, es por ello que se propone desarrollar un Sistema de Gestión y Control, previo y aleatorio, que reduzcan los tiempos de permanencia de las mercancías importadas en las zonas primarias aduaneras, apoyados en procesos automatizados de control concurrentes, perfiles de riesgos inteligentes que den paso a la facilitación del comercio internacional”.



**d. Hernández Mendoza, Adriana (2013) “Una propuesta de Mejora en el Despacho Aduanero para puertos Mexicanos: El Caso de Manzanillo.**

Tesis, Mexico D.F.

**RESUMEN:**

“Los puertos son infraestructuras estratégicas en la economía de un país, porque juegan un papel importante en el comercio exterior y promueven el crecimiento de las áreas en las que están ubicados.

Las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen actividades que constituyen la transferencia entre los modos de transporte marítimo y terrestre, pero además, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas.

Actualmente el transporte marítimo es el principal medio utilizado en el comercio internacional y es considerado el medio más económico por su gran capacidad de carga, es por ello que los puertos constituyen nodos fundamentales en la cadena de suministro.

Los puertos se encuentran dentro de un entorno cambiante, por lo que tienen que estar orientados a la satisfacción de sus clientes, para ello deben de contar con la infraestructura, tecnología y servicios adecuados para ser eficientes.

Debido a que los puertos mexicanos se enfrentan a una problemática operativa y logística de la segunda maniobra, el objetivo de esta tesis es elaborar “Una propuesta de mejora en el proceso de despacho aduanero para puertos

mexicanos”, para dar continuidad a los altos rendimientos operativos que existen en la primera maniobra.

### **CONCLUSIÓN:**

“Los puertos mexicanos en la denominada primera maniobra son productivos, debido a que presentan altos rendimientos en las operaciones de carga/descarga, almacenamiento y manipulación de la mercancía; sin embargo, en la segunda maniobra y todas las actividades asociadas a esta, como la revisión, documentación, liberación y despacho de las mercancías existe una problemática operativa y logística.

El organismo encargado de la revisión, documentación y despacho de las mercancías es el sistema aduanero mexicano. Es importante señalar que la problemática que se presenta dentro de este sistema no es en términos de infraestructura, tecnologías de la información y equipo, pues es uno de los más modernos del mundo; sino que los procedimientos aduaneros son complejos y rígidos, y existen interminables exigencias burocráticas para la tramitación de los documentos de aduana”.

**e. Rojas Li, Alfonso (2010). “Análisis de la Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Servicio Nacional y Políticas Públicas”.**

Tesis, Santiago de Chile

### **RESUMEN:**

“El 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.

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.

## **CONCLUSIÓN:**

“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”.

#### **2.1.2. Investigaciones Nacionales:**

- a. **Falla Bendezu, Katherine Milagros (2017) “Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las empresas importadoras en la Aduana Marítima del Callao”**

Tesis. Lima, Peru

#### **RESUMEN:**

“En el Perú las negociaciones de nuestros productos, servicios y empresas nos exigen contar con regulaciones e instrumentos que permitan disminuir los costos operativos de las importaciones.

Como objetivo tiene determinar la relación económica que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao.

## **CONCLUSIÓN:**

“El despacho anticipado es rentable para las empresas importadoras porque se reducen costos y tiempos, esto ayudaría a los importadores a contar con su mercadería con mucho tiempo antes y reduciendo costos.

Se ha demostrado que la relación económica entre el despacho anticipado y los costos logísticos, es viable porque se encontraron reducción de costos y para la economía es rentable, en especial para los importadores pequeños que todavía no cuenta con el poder de negociación.

Ha quedado demostrado que la SUNAT incentiva el uso del despacho anticipado ofreciendo los requisitos para la realización de los trámites aduaneros (automatización, presentación de fotocopia en lugar de originales, etc.). Para poder agilizar dicho proceso.

Se ha demostrado que el despacho anticipado con garantía, agiliza los trámites por que el Banco avala al importador para el pago de los impuestos y poder contar con el canal lo antes posible y agiliza los trámites para el retiro de las mercancías”.

**b. Estrada Merino, Alfredo (2018) “Análisis de la Conveniencia de la Obligatoriedad del despacho Anticipado de Importaciones en el marco de D.L. 1235, que modifica artículo 131 Ley General de Aduanas.”**

Tesis. Lima, Perú.

**RESUMEN:**

“La presente investigación está basada en las modificaciones que se dieron a raíz de la publicación del Decreto Legislativo N° 1235 en el extremo de las modificaciones de los plazos de los despachos aduaneros y más que todo a la modificación recaída en el artículo N° 131, el cual señala que la autoridad aduanera en conjunto con el MEF, propondrán determinar la obligatoriedad del despacho anticipado.

**CONCLUSIÓN:**

“Se ha demostrado que no es viable la obligatoriedad del despacho anticipado en nuestro país, toda vez que el despacho diferido es el preferido por la mayoría de los importadores en nuestro país, ya que permite tramitar el despacho con la mercancía en un depósito temporal sin la necesidad de la obligatoriedad de presentar la documentación antes de la llegada de la nave. Asimismo, podemos concluir que lo planteado referente a la existencia de un despacho es una buena sugerencia para la Aduana, para que tomen en cuenta los beneficios de ambos despachos aduaneros (anticipado y diferido), y así, poder unificar los procedimientos y facilitar el comercio exterior.

Las modificatorias de las modalidades de despachos aduaneros han generado ciertos beneficios en relación a la simplificación de los procedimientos aduaneros y mayor rigurosidad en los controles aduaneros. Sin embargo, también es cierto que, al haberse modificado los plazos del despacho diferido y despacho anticipado, esto ha generado ciertas dificultades que los importadores deben hacerse frente como por ejemplo la sobreestadía de mercancías por no contar con un depósito aduanero propio y la obligación de presentar la documentación completa antes de la llegada de la nave. En ese sentido, podemos concluir que las modificaciones al despacho aduanero no son efectivas en su totalidad, ya que el Estado peruano tiene la obligación de seguir modificándolas hasta subsanar dichas dificultades, sin dejar de lado la simplificación de procedimientos y los controles aduaneros.

**c. Avalos Inmenso, Luis Eduardo (2017). “Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector Importador, 2010-2014”**

Tesis. Lima, Perú

**RESUMEN:**

“Se procedió a analizar la validez de un mecanismo de despacho aduanero llamado “Levante en 48 horas”. La evaluación de este instrumento fue determinar el estado actual en el que se encuentra desde su implementación, para su valoración, corrección y perfeccionamiento. Esto fue realizado usando una técnica estadística a través de una encuesta a una muestra aleatoria simple de un universo de usuarios-importadores de la Intendencia de Aduana Aérea y postal

del Callao. Todo esto permitió observar, que para promover y mejorar el uso intensivo del proceso L-48 en la Aduana Aérea del Callao debe revisarse la legislación vigente y el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin que se permita el retiro de las cargas directamente desde el aeropuerto sin la obligación que éstas ingresen a los depósitos temporales.

### **CONCLUSIÓN:**

“El acogimiento de este mecanismo de despacho aduanero, se debe también, al tipo de producto que es importado. Entre estas mercancías tenemos por ejemplo: computadoras, celulares, repuestos de maquinarias, insumos para la industria farmacéutica, equipos de geodesia, etc. Otro motivo por el cual un 21% de importadores habituales no utilizan el mecanismo L-48, es que dependiendo del tipo y valor del producto, les resulta difícil acceder a una garantía bancaria haciendo poco viable el uso de este proceso de despacho”.

**d. Ruiz Chavez, Pilar Zoila (2017). “Beneficios del Nuevo sistema de despacho aduanero en la Intendencia Aduana Marítima del Callao para las empresas importadoras de la cartera de cliente de la Agencia Buena Vista SAC, situadas en la providencia de Lima – 2015.**

Tesis. Lima, Perú.

### **RESUMEN:**

“En los últimos años la eficiencia se ha convertido en una cualidad muy buscada en todas las organizaciones, para poder alcanzar los diversos objetivos buscados.



Como se sabe, ser eficaz en las instituciones implica direccionar los esfuerzos hacia metas que tengan sentido y que ayuden a la supervivencia y crecimiento. Las importaciones han tenido un gran crecimiento en estos últimos años; es por ello que SUNAT implementó el Nuevo Sistema de Despacho Aduanero en la Gestión Normal de Desaduanaje, para serle frente a esta actual situación.

La presente investigación busca demostrar los beneficios del Nuevo Sistema Despacho Aduanero (SDA) como indicador de solución en los problemas de pérdidas de tiempo, reducción de costos y simplificación administrativa a las empresas importadoras de la cartera de cliente de la Agencia Buena Vista S.A.C., el cual se realizó a través de un análisis cuali-cuantitativos Pre-Post implementación del sistema.

### **CONCLUSIÓN:**

“Se puede confirmar que el Nuevo Sistema de Despacho Aduanero es útil; lo cual significa que las empresas importadoras de la cartera de cliente de Buena Vista S.A.C. cuenta con servicios de calidad a través de una óptima cobertura en los canales de atención. Pero muy aparte de lo mencionado lo que busca la nueva plataforma es la integración de los operadores de Comercio Exterior permitiendo diversos beneficios, entre ellos, el proyecto “PAPEL CERO” que es uno de lo más esperado por las empresas importador.

Otro punto a favor de la Implementación del Nuevo SDA, es que permite obtener precios más competitivos a las empresas importadoras, ya que, al momento de implementar esta nueva plataforma a las diversas Agencias de Aduanas existirá

una reducción en los Costos de Desaduanaje de acuerdo la comparación de resultados pre-post implementación que se analizó.

Para finalizar, se puede considerar como un gran ejemplo de avance Informático; la utilización del Nuevo SDA en las empresas importadoras debido que se pudo constatar una considerable reducción en el tiempo utilizado en la Numeración de la DAM, siempre y cuando el sistema de SUNAT no colapse por cuestiones de exceso de Numeraciones por diversas Agencias de Aduanas al mismo tiempo”.

**e. Cáceres Chavez, Estefany (2017) “Factores determinantes en la elección del Despacho Anticipado por los importadores de la Agencia de Aduana Monteverde Aduanera SAC 2016.**

Tesis, Lima, Perú

**RESUMEN:**

“La presente investigación tuvo como objetivo principal Determinar los factores para la elección del despacho anticipado por los importadores de la agencia de aduana Monteverde Aduanera SAC. Implicando la búsqueda de fuentes de información científica y metodológica para la realización del estudio. Este estudio consistió en un estudio no experimental longitudinal, cuya población estuvo conformada por 50 clientes importadores de la agencia de aduana Monteverde aduanera SAC. Que trabajan con la modalidad del despacho anticipado.

## **CONCLUSIÓN:**

“Por lo que se determinó si el factor costo es determinante para la elección del despacho anticipado por los importadores de la agencia de aduana Monteverde Aduanera SAC. Por lo tanto, se concluyó que el factor costo es determinantes para el despacho anticipado siempre y cuando el importador cuenta con la disponibilidad de un almacén propio e inmediato para la llegada de su mercancía. Por lo que se determinó si el factor tiempo es determinante para la elección del despacho anticipado por los importadores de la agencia de aduana Monteverde Aduanera SAC. Por lo tanto, se concluyó que el factor tiempo no es tan determinante por lo que siempre hay retrasos operativos en el canal rojo, con mayor frecuencia.

Se determinó si el factor simplificación de trámites es determinante para la elección del despacho anticipado por los importadores de la agencia de aduana Monteverde Aduanera SAC. Por lo tanto, se concluyó que el factor simplificación de trámites si es beneficioso para los importadores, ya que reduce procesos documentarios y casi todos los procesos que queda por realizar son electrónicos”.

## **2.2. Bases Teóricas**

### **2.2.1. Políticas de Comercio Exterior:**

Según Juan Carlos Fernandez (2001), las Políticas de comercio Exterior pueden definirse como “El conjunto de normas comerciales de un país para facilitar o limitar el ingreso de bienes y servicios de otros países o grupo de países”.

Cabe mencionar, que las políticas de comercio exterior han evolucionado desde el proteccionismo al liberalismo recogido por la Organización Mundial de Comercio (OMC), pasando por los procesos de integración, mediante el cual muchos de los países efectuaron sus negociaciones estructurando grupos económicos de forma que crearon mercados de intercambio de mercancías. Finalmente tenemos la Globalización y los procesos de integración en América Latina, donde a inicios de los 90, los principales países conformaron la OMC, incorporando los principales acuerdos de este organismo a sus legislaciones; en cuanto a los procesos de integración se buscó consolidar bloques regionales como la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), así como, generar acuerdos regionales o tratados de libre comercio con otros países.

En cuanto a la Política de Comercio Exterior Peruana, en los últimos años el Perú se ha posicionado entre las economías de mayor crecimiento, implementando políticas de inserción exitosa en el Contexto Internacional de desarrollo y promoción de comercio, como facilitación del Comercio Exterior y apertura comercial mediante negociaciones con economías estratégicas y aliados políticos, mejorando las condiciones de acceso a los mercados internacionales, estableciendo reglas para el desarrollo del comercio exterior y brindado un marco de seguridad jurídica atractivo para la inversión privada.

Con la finalidad de aperturar el ingreso a nuestros productos en otros territorios, es que, a partir del 2005, el Perú empezó a negociar acuerdos comerciales con diversos países:

Figura 1



Fuente: [www.acuerdoscomerciales.gob.pe](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe)

En ese sentido, es importante tener en cuenta, que debido a las negociaciones de estos acuerdos internacionales, el Perú ha tenido que modificar normas y procedimientos aduaneros como la Ley General de Aduanas aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053 y su reglamento. Estas leyes facilitan el flujo del comercio exterior, disponiendo las medidas necesarias para que los despachos de exportación e importación, que son parte de nuestra investigación, se desenvuelvan de manera eficiente y eficaz, promoviendo de esta manera el desarrollo nacional.

En este orden de ideas, con anterioridad a los despachos de exportación e importación de mercancías, tenemos una etapa previa de negociación internacional; por medio de la cual, se materializa el contrato de compra venta

internacional y se determina los términos y condiciones de entrega de mercancías transportadas que, por lo general son transportadas por la vía marítima.

### **2.2.2. Contrato de Compra – Venta Internacional**

Según lo manifiesta Jose Andrades (2012), el contrato de compra – venta internacional es un acuerdo de voluntades, celebrado por partes contratantes (vendedor y comprador) cuyos centros de operaciones o establecimientos comerciales, se encuentran en países distintos. Estas partes desean realizar una transferencia de propiedad de mercancías de un país a otro, teniendo como retribución el pago de un precio por lo transferido.

Conforme a Luis Sandoval (2006), el vendedor y comprador pueden acordar la compra venta de mercancías por medios como correo electrónico, no siendo necesario celebrarlo por escrito, ni estando sujeto algún requisito formal.

A través del Convenio de Viena celebrado el 11 de abril de 1980, se establecieron un conjunto de reglas y precisiones sobre cómo debe entenderse la formación del contrato, así como los deberes y responsabilidades del vendedor y comprador, la transmisión del riesgo, entre otros aspectos.

### **2.2.3. Incoterms**

Son los Términos Comerciales Internacionales (International Commercial Terms), los cuales definen las obligaciones y responsabilidades de las empresas

compradoras y vendedoras en la entrega de mercancías al amparo de los contratos de compra venta internacional. Estos términos comerciales fueron elaborados por la Cámara de Comercio Internacional (ICC: International Chamber of Commerce) y han sido constantemente revisados en sus distintas versiones desde 1936 (con revisiones en 1945, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 y 2010). La última versión de los Incoterms es la del año 2010, la cual entro en vigor el 1 de enero del 2011 y es aplicada en la actualidad.

Tal como se detallan en las Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales, “las reglas Incoterms explican un conjunto de términos comerciales de tres letras que reflejan usos entre empresas en los contratos de compraventa de mercancías. Las reglas Incoterms describen principalmente las tareas, costos y riesgos que implica la entrega de mercancías de la empresa vendedora a la compradora”.

Por lo anterior, estos Términos Comerciales internacionales facilitan la gestión de los negocios globales, provocando que su uso, sea generalizado entre los vendedores y compradores a nivel mundial.

Actualmente los INCOTERMS se encuentran formados por 11 términos, los cuales, dependiendo la elegibilidad de las partes involucradas, se pueden diferenciar por el modo de transporte, tal como se detalla en la siguiente tabla:

**Tabla 1  
Incoterms 2010**

<b>Según modo de Transporte</b>	
<b>Multimodal</b>	<b>Transporte marítimo y vías navegables interiores</b>
EXW (en fábrica)	FAS (franco al costado del buque)
FCA (franco porteador)	FOB (franco a bordo)
CPT (transporte pagado hasta)	CFT (costo y flete)
CIP (transporte y seguro pagado hasta)	CIF (costo, seguro y flete)
DAT (entregada en terminal)	
DAP (entregada en lugar)	
DDP (entregada derechos pagados)	

Fuente: Incoterms 2010. ICC.

#### **2.2.4. Transporte Marítimo**

Conforme lo señala el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2009), el Transporte Marítimo es el traslado de carga o pasajeros a través del mar de un país a otro, utilizando medios de transporte como barcos u otra clase de embarcaciones. Es de carácter Internacional: debido a que es el único medio económico para transportar grandes volúmenes de mercancías entre puntos distantes.

El transporte marítimo se orienta a la explotación de buques a través de líneas regulares, ofreciendo un servicio de carácter permanente, cubriendo rutas y frecuencias habituales, las naves salen e ingresan a puertos que integran el itinerario y escalas a intervalos regulares, se maneja tarifas fijadas de ante mano, se cobra en lo que se llama normalmente "Liners Terms" y es adecuado para la carga general y contenedorizada.



En el Perú, el 90% las cargas de Importación y Exportación se moviliza vía marítima, por contar este medio con mayor capacidad y ofrecer a los usuarios, tarifas de fletes inferiores a otros medios de transporte conocidos. Con el transcurrir de los años, las embarcaciones se han ido adecuando a la naturaleza del producto a embarcar, especializándose en buques para el embarque de contenedores, carga a granel, refrigerada, líquidos, automóviles, entre otros.

### **2.2.5. Régimen de Importación para el Consumo:**

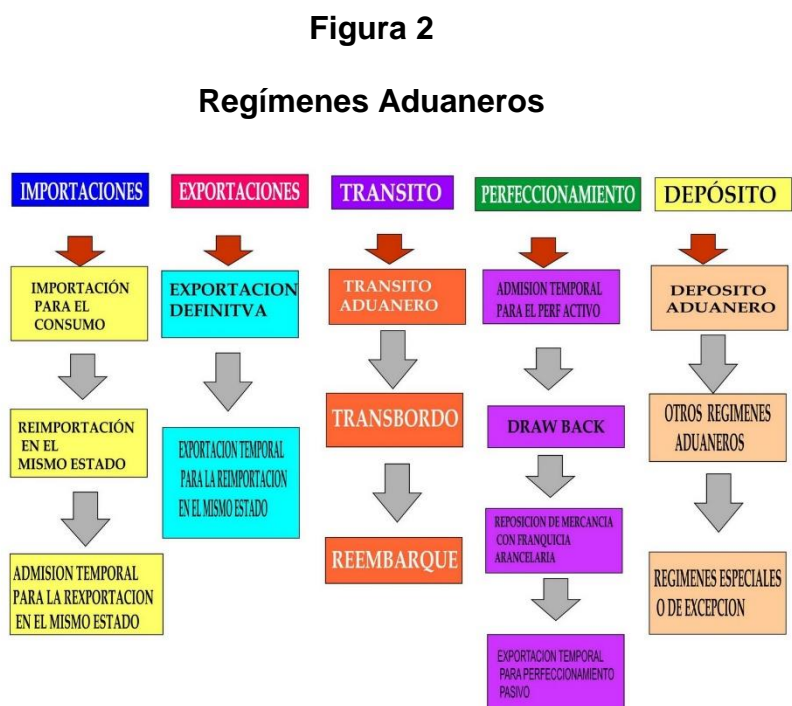
#### **a. Antecedentes:**

Conforme lo menciona Hugo Matsuura (2012), Debido al crecimiento de las operaciones comerciales realizadas entre los diversos países del Mundo, la CAN tiene adoptada la Decisión 618 que establece la incorporación progresiva, en la normativa comunitaria, de los principios y recomendaciones del Anexo General del Convenio de Kyoto Revisado, tomando como referencia los Anexos Específicos. La Decisión 671 – Armonización de Regímenes aduaneros comunitarios, establece que los países miembros, deberán adecuar su legislación nacional a las disposiciones contenidas en la Decisión adoptada, antes de su entrada en vigencia el 01 de junio del 2009. En términos generales, los regímenes aduaneros comunitarios de los países miembros de la CAN, coinciden con los regímenes aduaneros de la LGA, aunque difiere en su agrupación.

Conforme al Art. 47 de la Ley General de Aduanas: “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.

Conforme al Art. 59° del Reglamento de la LGA, los regímenes aduaneros son los siguientes:



Fuente: Ley General de Aduanas.

#### **b. Definición del Régimen de Importaciones:**

Conforme al anexo Especifico B, Capítulo 1 del Protocolo de Enmienda del Convenio de Kyoto, define a la Importación para el consumo, como el régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden ingresar y circular libremente en el territorio aduanero luego del pago de los derechos e impuestos a la importación y el cumplimiento de todas las formalidades aduaneras necesarias;

entendiéndose como mercancías de las que se puede disponer sin restricción alguna por parte de la Aduana.

En el Perú, se define de acuerdo al Artículo 49° de la Ley General de Aduanas como: “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 hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones aduaneras.

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

Según lo que indica Fernando Cosio (2017), la importación es el principal régimen aduanero en el Perú y por si misma, agrupa a más de la mitad de las declaraciones numeradas por las aduanas nacionales.

Dicho esto, podemos entender que la mercancía que ingresa es considerada mercancía extranjera, la cual pasa por un proceso de nacionalización. Ello implica que el despachador de aduanas quien representa al dueño o consignatario destine la mercancía al régimen de importación con el objeto de obtener el levante autorizado por parte de la administración aduanera, con lo cual la mercancía puede moverse libremente y permanecer en el territorio nacional de una manera indefinida.

## **c. Procedimiento de Importación:**

### **c.1 Consideraciones Generales:**

De acuerdo al Procedimiento General de Importación para el consumo DESPA-PG.01-A, constituye un requisito que los dueños y consignatarios cuenten con Registro Único al Contribuyente (RUC) activo; sin embargo conforme al artículo 3° de la Resolución de Superintendencia N° 210-2004/SUNAT, pueden solicitar la destinación aduanera al régimen de importación para el consumo utilizando su Documento Nacional de Identidad (DNI) en el caso de peruanos, o carné de extranjería, pasaporte o salvoconducto tratándose de extranjeros; considerándose entre éstos:

- a) Las personas naturales que realicen en forma ocasional importaciones de mercancías, cuyo valor FOB por operación no exceda de mil dólares americanos (US\$ 1,000.00) y siempre que registren hasta tres (3) importaciones anuales como máximo.
- b) Las personas naturales que, por única vez, en un año calendario, importen mercancías, cuyo valor FOB exceda los mil dólares americanos (US\$ 1,000.00) y siempre que no supere los tres mil dólares americanos (US\$ 3,000.00).
- c) Los miembros acreditados del servicio diplomático nacional o extranjero, así como los funcionarios de organismos internacionales que, en ejercicio de sus derechos establecidos en las disposiciones legales, destinen sus vehículos y menaje de casa.

Modalidades y plazos para la destinación aduanera de mercancías:

- **DESPACHO ANTICIPADO:** la destinación se realiza dentro del plazo de treinta (30) días calendario antes de la llegada del medio de transporte.
- **DESPACHO DIFERIDO:** se numera dentro del plazo de quince (15) días calendario contados a partir del día siguiente del término de la descarga.
- **DESPACHO URGENTE:** la destinación se realiza dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte y hasta siete (07) días calendario posteriores a la fecha del término de la descarga.

En el caso del despacho anticipado, las mercancías deben arribar al país en un plazo no superior a treinta (30) días calendario, contados a partir del día siguiente de la fecha de numeración de la declaración; vencido dicho plazo, las mercancías serán sometidas a despacho diferido, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente acreditados ante la Autoridad aduanera.

#### **c.1.1. Tributos:**

Los impuestos que gravan la importación para el consumo son los siguientes:

- Ad valorem – 0%, 6% y 11%, según subpartida nacional.
- Derechos antidumping o compensatorios, según producto y país de origen.
- Impuesto general a las ventas (IGV) - 16%.
- Impuesto de Promoción Municipal (IPM) - 2%.
- Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) - tasas variables, según subpartida nacional.

- Otros: derechos específicos, derechos correctivos provisionales, etc.

Adicionalmente, debe considerarse que de acuerdo a lo dispuesto por Ley N° 28053 del 08.08.2003, Decreto Legislativo N° 936 del 29.10.2003 y Resolución de Superintendencia Nacional de Administración Tributaria N° 203-2003/SUNAT del 01.11.2003 y modificatorias, se ha incorporado la aplicación del Régimen de Percepción del IGV a las operaciones de importación definitiva de bienes gravados con el IGV, según el cual la SUNAT, percibirá del importador un monto por concepto del impuesto que causará en sus operaciones posteriores. La tasa es de 3.5%, 5% ó 10%.

Cabe mencionar, que conforme señala Cosio Jara (2012) “La numeración de las declaraciones bajo este régimen, es supuesto de nacimiento de la obligación tributaria conforme al artículo 140° de la Ley, por lo cual, en ella se efectúan los mayores controles por tema de valor (la base imponible es el precio CIF de la mercancía) y partida arancelaria (de la cual depende la tasa aplicable) por ello, como señala el jurista argentino Riva “La solicitud de esta destinación debe ser formalizada ante el servicio aduanero con todos los datos necesarios para la correcta clasificación arancelaria y valoración de las mercancías”, además se analizan temas de origen (para verificar el correcto uso de las preferencias arancelarias) y uso adecuado de exoneraciones.

### **c.1.2. Las Garantías:**

De conformidad con el Art. 159° de la Ley General de Aduanas: “Se considerarán garantías para los efectos de este Decreto Legislativo y su Reglamento, los

documentos fiscales, los documentos bancarios y comerciales y otros que aseguren, a satisfacción de la SUNAT, el cumplimiento de las obligaciones contraídas con ella, incluidas las garantías nominales presentadas por el Sector Público Nacional, Universidades, Organismos Internacionales, Misiones Diplomáticas y en general, entidades que por su prestigio y solvencia moral sean aceptadas por la Administración Aduanera.

El Reglamento establecerá las modalidades de garantías, pudiendo ser ésta modificada por Resolución del Titular de Economía y Finanzas.

La SUNAT establecerá las características y condiciones para la aceptación de las mismas”.

En cuanto a las modalidades, conforme al Artículo 211 del Reglamento de la Ley General de Aduanas: “constituyen modalidades de garantía las siguientes:

- a) Fianza;
- b) Nota de crédito negociable;
- c) Póliza de caución;
- d) Warrant;
- e) Certificado bancario;
- f) Pagaré;
- g) Garantía mobiliaria;
- h) Hipoteca;
- i) Garantía en efectivo;
- j) Garantía nominal;

Finalmente, la norma también contempla garantías previas a la numeración de la declaración aduanera, las cuales permiten a los dueños o consignatarios iniciar con el procedimiento de importación, cuyo valor o subpartidas arancelarias se encuentran en discusión, sin tener que esperar el pronunciamiento de la autoridad aduanera.

Conforme al Artículo 160° de la Ley General de Aduanas: “Los importadores y exportadores y beneficiarios de los regímenes, podrán presentar, de acuerdo a lo que defina el Reglamento, previamente a la numeración de la declaración de mercancías, garantías globales o específicas, que garanticen el pago de la deuda tributaria aduanera, derechos antidumping y compensatorios, provisionales o definitivos, percepciones y demás obligaciones de pago que fueran aplicables.

La garantía es global cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones vinculadas a más de una declaración o solicitudes de régimen aduanero y es específica cuando asegura el cumplimiento de obligaciones derivadas de una declaración o solicitud de régimen aduanero. El plazo de estas garantías no será mayor a un (1) año y a tres (3) meses, respectivamente, pudiendo ser renovadas de acuerdo con lo que se establezca en el Reglamento. En caso no se cumpla con la renovación de la garantía, la Administración Aduanera procederá a requerirla.

De ser necesaria la ejecución de esta garantía, en el caso de deudas declaradas y otras que se generan producto de su declaración tales como antidumping, percepciones, entre otras, se procederá a hacerlo de manera inmediata una vez



que sean exigibles, no siendo necesaria la emisión ni notificación de documento alguno”.

### **c.1.3. Mercancías Prohibidas y Restringidas:**

Se debe tomar en cuenta que las mercancías, que por mandato legal se encuentren prohibidas de ingresar a nuestro país, no pueden ser destinadas al régimen de importación para el consumo.

En cuanto a las mercancías restringidas, las cuales requieren de una autorización de una o más sectores competentes para ser sometidas a un régimen aduanero, estas pueden ser objeto del régimen de importación siempre que cumplan con los requisitos exigidos por la ley específica para su internamiento al país.

### **c.1.4. Solicitud de Autorización Especial de Zona Primaria**

Conforme al DESPA.PG.01: “La autoridad aduanera puede autorizar el traslado y almacenamiento de las mercancías a una zona primaria con autorización especial, cuando la cantidad, volumen, naturaleza de las mercancías o las necesidades de la industria o el comercio así lo ameriten, para lo cual, la solicitud debe contener la información y la documentación sustentatoria pertinente, así como las especificaciones necesarias que demuestren el carácter excepcional, que justifique el traslado y almacenamiento, según sea el caso a esta zona primaria”.

En ese sentido, se permite que la mercancía que se destina al régimen de importación sea trasladada al almacén del dueño o consignatario, sin que esta tenga levante autorizado, siempre que la Aduana declare procedente la solicitud de Autorización Especial de Zona Primaria que presente el importador.

Dicho lo anterior, entramos a explicar cada una de las fases del proceso de importación:

### **c.2 Numeración de la Declaración:**

El despachador de aduanas solicita la destinación al régimen de importaciones mediante la transmisión electrónica de la información, de acuerdo al instructivo Declaración Aduanera de Mercancías DESPA-IT.00.04.

El sistema de la aduana (Sistema de despacho Aduanero – SDA), valida la información recibida por vía electrónica, de ser conforme, genera el número de la declaración, de tratarse de la Aduana Marítima del Callao, el código es 118, seguido del año y del código del régimen que es 10, finalmente se agregan los dígitos de la DAM (Declaración aduanera de mercancías).

### **c.3. Cancelación de la Deuda Aduanera:**

El procedimiento de Importación hace diferencia entre los despachos que cuentan con garantía previa, brindándole plazos diferentes y beneficiosos para los importadores:

- En los despachos que cuenten con garantía previa conforme al artículo 160º de la Ley:

Los despachos anticipados y urgentes numerados antes de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta el vigésimo día calendario del mes siguiente a la fecha del término de la descarga.

Los despachos diferidos y urgentes numerados después de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta el vigésimo día calendario del mes siguiente a la fecha de numeración de la declaración.

- En los despachos que no cuenten con la garantía previa conforme al artículo 160° de la Ley:

Los despachos anticipados y urgentes numerados antes de la llegada del medio de transporte, desde la fecha de numeración de la declaración hasta la fecha del término de la descarga;

Los despachos diferidos y urgentes numerados después de la llegada del medio de transporte, el mismo día de la fecha de numeración de la declaración.

Vencido el plazo previsto en la Ley para la cancelación de la deuda tributaria aduanera y recargos, se liquidan los intereses moratorios por día calendario hasta la fecha de pago inclusive, excepto para la percepción del Impuesto General a las Ventas.

#### **c.4. Asignación de Canal:**

Una vez cancelada la deuda y en el caso de la modalidad de despacho anticipado, de transmitida la información complementaria, el canal de control es asignado a

la DAM, la asignación de canal es aleatoria y de acuerdo al reporte de riesgo que mantiene SUNAT en su sistema.

Son canales de control:

### **Canal verde**

La DAM - importación seleccionada a este canal no requiere de revisión documentaria ni reconocimiento físico.

### **Canal naranja**

La DAM - importación seleccionada a este canal es sometida a revisión documentaria, esto consiste en verificar y comparar que la información consignada en la DAM - importación corresponda a los documentos sustentatorios.

### **Canal rojo**

La DAM - importación seleccionada a este canal está sujeta a reconocimiento físico por parte de la autoridad aduanera, mediante el cual se verifica que la mercancía que ingreso al país, sean las mismas que se declararon ante la administración aduanera.

### **c.5. Retiro de mercancías:**

Respecto al retiro de mercancía de los puertos, depósitos temporales o aduaneros, Céticos entre otros; estos permiten el retiro de las mercancías de sus recintos, previa verificación del otorgamiento del levante en el portal WEB de la SUNAT. Asimismo, es necesario que se haya dejado sin efecto la medida preventiva dispuesta por la autoridad aduanera, de corresponder.

### c.6 Regularización del despacho anticipado y urgente:

La regularización comprende la transmisión de la información del ingreso, recepción de la mercancía, actualización de los pesos definitivos de la declaración por el dueño o consignatario o su representante y adicionalmente, en el caso del despacho urgente, la presentación de los documentos sustentatorios.

La regularización debe realizarse en un plazo de quince días calendarios siguientes a la fecha del término de la descarga.

**Figura 3**

#### **Flujograma Régimen de Importaciones**

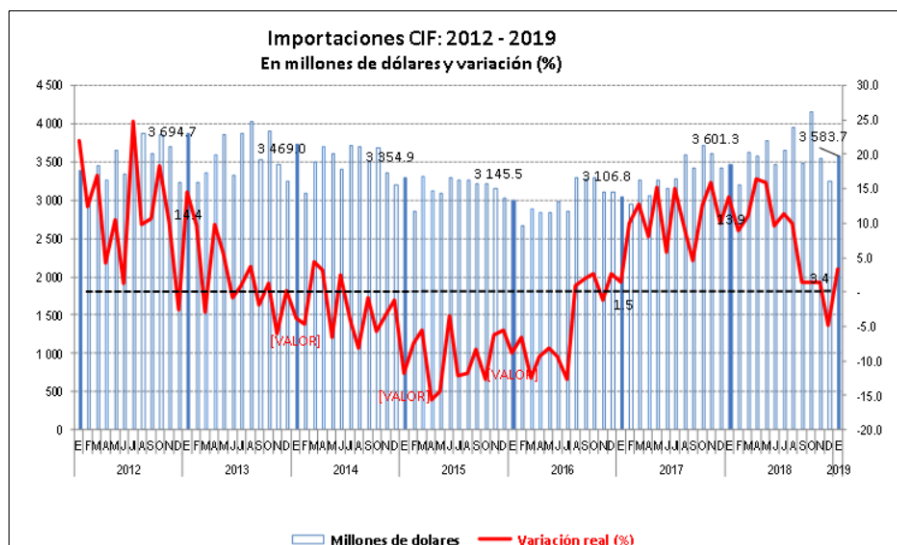


### d. El régimen de Importaciones en el Perú:

Conforme al Portal de SUNAT, para enero del 2019, las Importaciones CIF ascendieron a US \$ 3 584 millones, reflejando un crecimiento de 3,4%. A nivel de componentes, los bienes de consumo sumaron US\$ 790 millones y registraron crecimiento de 5,4%; mientras que las materias primas y productos intermedios totalizaron US\$ 1 288 millones (10,9%). Por su parte los bienes de capital alcanzaron los US\$ 679 millones y crecieron 2,1%.

Figura 4

Crecimiento de las Importaciones 2012 – 2019



Fuente: <http://www.sunat.gob.pe/estadisticasestudios/index.html>

En el año 2018, conforme INEI en su Informe Técnico: Evolución de las Exportaciones e Importaciones, el volumen total de importación FOB creció en 3,7%, debido principalmente al aumento en las compras de materia prima y productos intermedios para la industria (10,5%), bienes de consumo no duradero (4,3%), equipos de transporte (6,5%) y materiales de construcción (6,5%).

Figura 5

Importaciones FOB, según uso o destino económico: 2017-2018

Importación FOB, según uso o destino económico: 2017-2018 (Millones de US dólares de 2007)			
Uso o destino económico	2017	2018	Var. %
<b>Total 1/</b>	<b>37 250,6</b>	<b>38 627,0</b>	<b>3,7</b>
<b>I Bienes de Consumo</b>	<b>8 837,6</b>	<b>9 119,8</b>	<b>3,2</b>
1. Bienes de Consumo no Duradero	4 906,7	5 117,3	4,3
2. Bienes de Consumo Duradero	3 930,8	4 002,5	1,8
<b>II Materias Primas y Productos Intermedios</b>	<b>17 692,3</b>	<b>18 694,8</b>	<b>5,7</b>
3. Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos	6 011,5	6 009,1	0,0
4. Materias Primas y Productos Intermedios para la Agricultura	1 242,6	1 149,8	-7,5
5. Materias Primas y Productos Intermedios para la Industria	10 438,2	11 535,9	10,5
<b>III Bienes de Capital y Materiales de Construcción</b>	<b>10 663,9</b>	<b>10 763,2</b>	<b>0,9</b>
6. Materiales de Construcción	934,3	995,0	6,5
7. Bienes de Capital para la Agricultura	143,7	142,5	-0,9
8. Bienes de Capital para la Industria	7 071,9	6 947,5	-1,8
9. Equipos de Transporte	2 514,1	2 678,3	6,5
<b>IV Diversos</b>	<b>20,4</b>	<b>20,0</b>	<b>-1,9</b>

Nota: Información preliminar.  
1/ incluye donaciones.

Fuente: [www.inei.com.pe](http://www.inei.com.pe)

El volumen importado de bienes de consumo creció en 3,2% respecto al nivel alcanzado en el año anterior, por las mayores compras de bienes de consumo no duradero (4,3%) y bienes de consumo duradero (1,8%). Los principales países de origen fueron China y México, con tasas de crecimiento de 11,4% y 13,7%, respectivamente. Destacaron los televisores, medicamentos para uso humano, calzados, colas de langostino con caparazón y motocicletas.

Las materias primas y productos intermedios aumentaron en 5,7%, destacando las mayores compras de materias primas y productos intermedios para la industria (10,5%), principalmente de maíz amarillo duro, aceite de soya en bruto y polipropileno en formas primarias. Otros productos que contribuyeron con el resultado obtenido fueron la gasolina sin tetraetilo de plomo para motores de automóvil, diésel B5 con un contenido de azufre menor e igual 50 ppm en el rubro de combustibles, lubricantes y productos conexos.

El volumen importado de bienes de capital y materiales de construcción se expandió en 0,9% impulsado por las importaciones de equipos de transporte y materiales de construcción. A nivel de productos destacaron los de origen chino que se elevó en 9,6%. Asimismo, los productos más demandados fueron las camionetas, máquinas para el procesamiento de datos de peso menor e igual a 10 kg, partes de máquinas y aparatos para clasificar, lavar y triturar, y llantas utilizadas en vehículos y máquinas para la construcción y minería.

**Figura 6**

**Principales productos importados según uso o destino económico: 2017-2018**

**CUADRO N° 07**

Principales productos importados según uso o destino económico: 2017 - 2018  
(Millones de US dólares de 2007)

Producto	2017	2018	Var. %
<b>Bienes de Consumo</b>			
Automóviles	1 567,8	1 352,0	-13,8
Televisores	623,1	758,3	21,7
Medicamentos para uso humano	357,9	389,1	8,7
Calzados	272,2	300,1	10,3
Colas de langostino con caparazón	163,7	237,7	45,2
Motocicletas	131,3	132,0	0,5
Jurel congelado	177,9	117,9	-33,7
Demás manufacturas de plástico	90,4	113,8	25,9
Juegos activados con ficha o artículo similar	83,3	109,0	30,8
Arroz semiblanqueado o blanqueado, incluso pulido o gaseado	161,1	103,3	-35,9
<b>Materias Primas y Productos Intermedios</b>			
Aceite crudo de petróleo	2 526,2	2 365,8	-6,3
Diésel 2	1 795,0	1 643,4	-8,4
Gasolina sin tetraetilo de plomo para motores de automóvil	664,0	672,9	2,9
Diésel B5, con un contenido de azufre ≤ 50 ppm	357,4	649,6	81,8
Trigo duro excepto para siembra	594,1	573,6	-3,4
Maíz amarillo duro	422,5	448,4	6,1
Tortas y residuos sólidos de la extracción de aceite de soya	285,9	315,7	10,4
Aceite de soya en bruto	257,8	303,1	17,6
Polipropileno en formas primarias	235,2	279,5	18,8
Carburoreactores tipo queroseno, para reactores y turbinas	255,0	249,4	-2,2
<b>Bienes de Capital y Materiales de Construcción</b>			
Teléfonos móviles y los de otras redes inalámbricas	1 070,0	1 019,0	-4,8
Camionetas	525,0	573,2	9,2
Máquinas para el procesamiento de datos de peso ≤ 10 kg	322,4	340,7	5,7
Aparatos de telecomunicación digital	310,2	300,2	-3,2
Partes de máquinas y aparatos para clasificar, lavar y triturar	199,0	223,1	12,1
Tractores de carretera para semimovible	212,7	203,5	-4,3
Llantas utilizadas en vehículos y máquinas para la construcción y minería	173,7	197,8	13,8
Automotores para vías férreas y tranvías	185,7	173,3	-6,7
Vehículos diésel para el transporte > de 16 personas	131,6	155,0	17,8
Unidades de proceso digital, excluye las partidas 84714100 y 84714900	104,5	150,2	43,7

Fuente: [www.inei.com.pe](http://www.inei.com.pe)

**2.2.6. Despacho Anticipado**

**a. Antecedentes:**

El despacho Anticipado fue una modalidad impulsada por el Tratado de Libre Comercio con EE.UU. (2006), que, en su Capítulo V, artículo 5.3 señala: “Automatización: “cada parte...(c) preverá la remisión y procesamiento electrónico de información y datos antes de la llegada del envío, a fin de permitir el despacho de mercancías antes de su llegada. Así como también señala la necesidad de



mantener procedimientos aduaneros simplificados, adoptar procedimientos para que el despacho pueda realizarse dentro de las 48 de la llegada de la mercancía y el desaduanaje en el punto de llegada.

El Sistema de despacho anticipado aduanero (SADA), como muchos lo recuerdan, fue admitido por el Convenio de Kyoto y como menciona Fernando Cosío (2017) en un principio, la ley lo otorgó como un beneficio para los Buenos Contribuyentes, posición que sufre un quiebre con la Ley actual donde a fin de cumplir con el mandato del TLC con Estados Unidos busca imponerse como la modalidad de despacho normal.

En ese sentido, con las modificaciones de la Ley General de Aduanas en el año 2008, con la publicación del Decreto Legislativo N° 1053, se tuvo como principal objetivo que el Despacho anticipado fuera tomado en cuenta como la principal modalidad de despacho, esto no solamente permite que el levante se pueda autorizar dentro de las 48 horas siguientes a la llegada de la nave, sino que la administración aduanera tiene la posibilidad de obtener la información de las mercancías con anticipación a su llegada y así ejercer un mejor control sobre ellas.

**b. Concepto:**

Según la Guía de Orientación para el Usuario del despacho Anticipado (2012), el despacho Anticipado es una modalidad de Despacho que permite que las mercancías procedentes del exterior sean declaradas antes del arribo del medio

de transporte a nuestro territorio y despachadas en el puerto para su pronto retiro, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras.

Esta modalidad permite numerar una DAM antes de la llegada del medio de transporte al territorio aduanero, por lo que, la mercancía deba de arribar en un plazo no mayor a 30 días calendario, contados a partir del día siguiente de la fecha de numeración de la declaración.

El importador puede optar por los siguientes tipos de despacho anticipado:

Código 03 - Punto de Llegada: Terminal Portuario o Depósito Temporal.

Código 04 - Zona Primaria con Autorización Especial, el cual le permite al importador trasladar la mercancía a sus almacenes previa autorización de SUNAT.

**c. Procedimiento:**

El importador entrega los documentos al agente de aduanas, el cual numera la DAM. Luego de lo cual, se pagan los tributos o en caso de tener garantía se transmite el número de cuenta corriente al momento de destinar la mercancía.

Una vez enviada la información del manifiesto de carga, el agente de aduana debe de actualizarla, lo que permitirá que aparezca el canal de control, se debe de tomar en cuenta que las mercancías seleccionadas a canal Rojo, deben pasar el aforo en el complejo SINI:

Figura 7

Completo SINI – Aduana Marítima del Callao



Fuente: SUNAT

Una vez realizada la revisión documentaria o reconocimiento físico, se otorga el levante de mercancías, que conforme al Procedimiento DESPA.PG.01, puede ocurrir dentro de las 48 y hasta 24 horas para lo cual se debe de cumplir con lo siguiente:

- a) Contar con garantía global o específica previa a la numeración de la declaración, de conformidad con el artículo 160º de la Ley.
- b) Transmitir el manifiesto de carga antes de la llegada del medio de transporte.
- c) Numerar la declaración antes de la llegada del medio de transporte.
- d) Contar con toda la documentación requerida por la legislación aduanera, así como lo señalado en el artículo 194º del Reglamento.
- e) No se haya dispuesto sobre la mercancía una medida preventiva de inmovilización o incautación, o la suspensión del despacho por aplicación del

procedimiento específico “Aplicación de Medidas en Frontera” DESPA-PE.00.12.

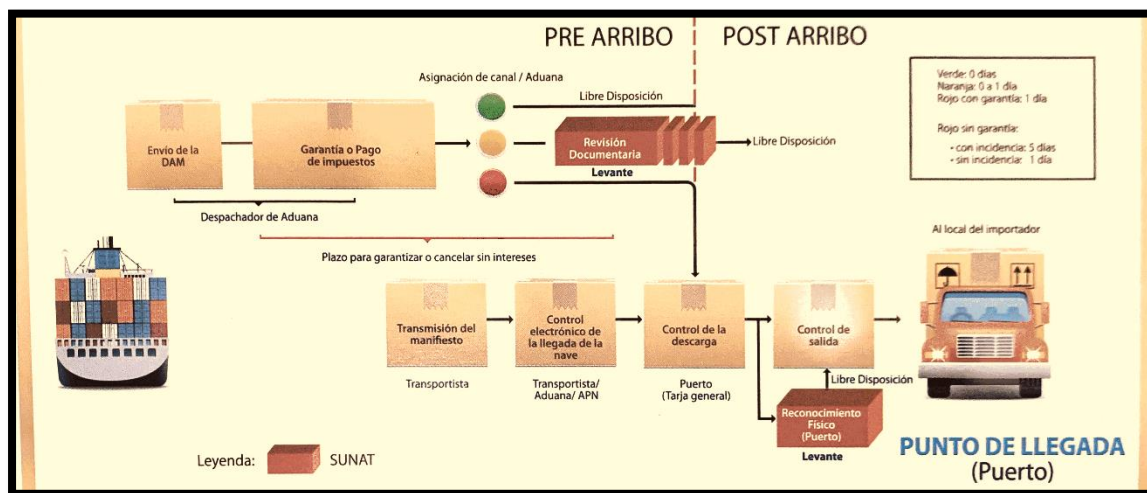
f) Transmitir la fecha de llegada del medio de transporte.

Cabe indicar, que la administración no está obligada a otorgar el levante dentro de las 48 o 24 horas cuando no se pueda culminar con el proceso por motivos imputables al propio importador, por lo que, no es seguro que el levante sea otorgado dentro de los plazos mencionados.

En cuanto a la regularización del despacho anticipado, se debe transmitir la información de ingreso recepción de la mercancía y actualización de los pesos definitivos de la declaración.

**Figura 8**

**Flujo de Despacho Anticipado**



Fuente: Guía de orientación para el usuario del Despacho Aduanero – SUNAT

Finalmente, debemos tomar en cuenta las siguientes consideraciones que el Despacho Anticipado permite realizar la operación usual de reconocimiento previo, habiendo sido numerada la declaración. Asimismo, se puede rectificar sin sanción hasta 15 días calendario después de la descarga.

La obligación tributaria es exigible a partir del día calendario siguiente de la fecha del término de la descarga.

Los indicadores de riesgo para la modalidad de despacho anticipado se han actualizado para elevar el porcentaje de DAMs Canal verde (70%) y canal naranja (22%).

La mercancía cae en abandono legal de no haberse culminado con el trámite dentro del plazo de 45 días calendario, contado a partir del día siguiente a la numeración de la declaración.

#### **d. Costos Operativos en Despacho Anticipado**

En cuanto a los costos operativos, los importadores pueden optar por destinar su mercancía bajo la modalidad de despacho anticipado con punto de llegada puerto, lo que quiere decir, que pueden obtener el levante sin necesidad de trasladar su mercancía a un depósito temporal, por lo que, no asumirían los costos por concepto de almacenaje, movimientos de la carga, flete de transporte hacia el depósito temporal, entre otros. Ello no exime al importador de pagar las operaciones estándar o especiales, que el puerto estime y cotiza en su tarifario oficial; asimismo, de no obtener el levante el importador podría incurrir en sobrecostos de almacenaje dentro del puerto, además de sobreestadía por no

devolver el contenedor, dentro de los días libres otorgados por la línea naviera que ha transportado su mercancía.

Sin perjuicio a lo mencionado, el importador puede optar por numerar despacho anticipado con punto de llegada depósito temporal, en este caso los costos operativos serían los mismos que un despacho diferido, lo cual no asegura tampoco que no pueda incurrir en sobrecostos.

Esta elección dependerá, de la estructura de negocio de los importadores, si cuentan con un almacén propio, de la naturaleza de la mercancía si esta necesita de permisos o inspecciones luego de su llegada, entre otros.

Cabe mencionar que un despacho diferido los costos operativos incluyen no solo las operaciones en el puerto, sino también el costo del traslado del contenedor a un depósito temporal además del almacenaje y los gastos por posicionamiento, cuadrilla y manipuleo de los contenedores dentro del depósito, costos que se asemejan con los costos de un despacho anticipado con punto de llegada depósito temporal.

#### **e. Tiempos en el Despacho Anticipado**

Respecto a los tiempos, en una comparación de horas entre el despacho anticipado y el despacho diferido, con la primera modalidad se puede obtener el levante hasta en plazo de 12,77 horas y con el despacho diferido el tiempo máximo de atención es de 152,69 horas, es decir aproximadamente 6 días.

**Figura 9**

**Tiempos de atención Despacho Anticipado y Despacho Diferido**

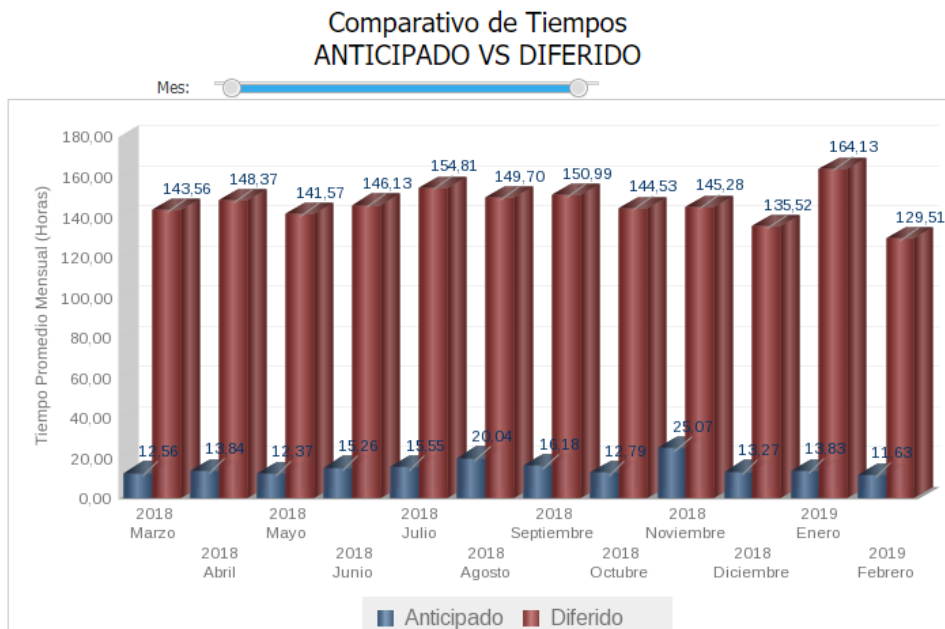


Fuente: SUNAT

En un comparativo de horas a febrero del 2019, los rangos son los siguientes:

**Gráfico 1**

**Comparativo de tiempos Anticipado vs Diferido**



Fuente: SUNAT

Sin embargo, para llegar a alcanzar este ahorro de tiempo, el importador debe de contar los requisitos detallados el Procedimiento de Importaciones DESPA.PG.01, siendo como principal requisito el de contar con una garantía previa global o específica que le permita agilizar el trámite de despacho.

Finalmente, cabe resaltar que, en el análisis de tiempo mencionado, solo se considera desde la llegada de la mercancía, hasta el levante de esta; sin tomar en cuenta el tiempo de despacho en el puerto, ni la congestión del tráfico local. Por lo que, aún no se ha llegado a medir con precisión, cual es el promedio de tiempo de despacho desde el arribo de la mercancía hasta su llegada a los almacenes del importador o consignatario.

#### **f. Despacho Anticipado en el Perú**

Las últimas modificaciones de la Ley General de aduanas vienen anunciando la aplicación obligatoria de la modalidad de despacho anticipado; sin embargo, pese a todos los beneficios recibidos con esta modalidad, no ha alcanzado un acogimiento mayor al 36.6% para el año 2017:



**Tabla 2**  
**Crecimiento del Despacho Anticipado – Régimen de Importaciones para el Consumo**

<b>CUADRO 10</b>						
<b>CRECIMIENTO DEL DESPACHO ANTICIPADO</b>						
<b>REGIMEN DE IMPORTACION PARA EL CONSUMO</b>						
<b>CONCEPTO</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
ANTICIPADO	154,753	181,225	166,273	164,437	220,664	231,246
TOTAL DAMS	603,319	697,100	620,050	627,937	634,403	631,795
NIVEL DE ACOGIMIENTO	<b>22.65%</b>	<b>25.99%</b>	<b>26.44%</b>	<b>26.19%</b>	<b>34.78%</b>	<b>36.60%</b>

Fuente: OGCA – División de Procesos de Ingreso SUNAT

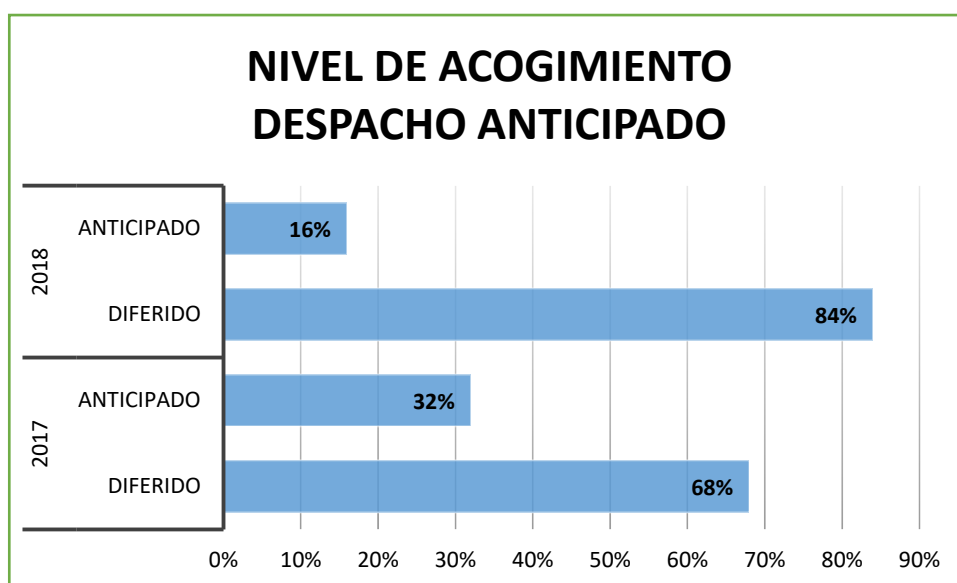
Hasta el momento, SUNAT no ha revelado las cifras de acogimiento a esta modalidad en el año 2018; sin embargo, como parte de nuestra investigación, hemos elaborado un cuadro comparativo entre las modalidades anticipado y diferido, tomando en cuenta como muestra un porcentaje de las declaraciones numeradas en el año 2017 y 2018, en la Aduana Marítima del Callao, para medir la elección de los importadores.

Los resultados son los siguientes:

En el año 2017 el 32% de las DAM's de importación fueron numeradas bajo la modalidad de despacho anticipado y el 68% bajo la modalidad de despacho diferido; para el 2018 solo el 16% de las DAM's fueron numeradas bajo la modalidad de despacho anticipado y el 84% fueron numeradas bajo la modalidad de despacho diferido, conforme se ilustra en el siguiente cuadro:

**Gráfico 2**

**Nivel de Acogimiento Despacho Anticipado**



Fuente: Elaboración Propia

**2.2.7. Despacho Diferido**

**a. Antecedentes**

Este despacho era considerado el despacho normal, sin embargo, con las modificaciones de la Ley General de Aduanas, paso a llamarse despacho Excepcional.

Según Fernando Cosio (2017), es una especie de despacho residual donde se acogen todas las declaraciones numeradas con la mercancía en tierra.

Cabe mencionar que el plazo para solicitar la destinación aduanera bajo esta modalidad se ha reducido de 30 días calendario, computados a partir de día

siguiente del término de la descarga a 15 días, los cuales pueden ser prorrogables por 15 días más en casos debidamente justificados.

Finalmente, con las modificaciones previstas en el Decreto Legislativo N° 1235, publicado el 26 de septiembre del 2015, cambio su denominación a Despacho Diferido.

#### **b. Definición**

Conforme al Artículo 130 de la Ley General de Aduanas (2015), la declaración se transmite bajo las siguientes modalidades de despacho aduanero y plazos: a) Diferido: dentro del plazo de quince (15) días calendario contados a partir del día siguiente del término de la descarga. Vencido el plazo previsto en el literal b) las mercancías caen abandono legal.

La administración puede prorrogar el plazo establecido, previa solicitud del dueño o consignatario y la presentación de una garantía por el pago de la deuda tributaria aduanera eventualmente exigible.

En este caso, la mercancía destinada bajo esta modalidad debe permanecer en un depósito temporal, como prenda aduanera hasta que la aduana conceda el levante autorizado.

Una vez numerada al DAM y pagado los tributos, aparece el canal de control (verde, naranja y rojo), de ser naranja el agente de aduanas entregará los documentos para la revisión correspondiente por parte de la autoridad aduanera,

de ser rojo; el agente de aduanas debe enviar una SERF (Solicitud electrónica de reconocimiento físico) con la finalidad que sea programado por la administración aduanera y de no existir observaciones, se autoriza el levante.

Esta modalidad permite realizar operaciones usuales durante el almacenamiento, para la conservación, cuidado, traslado o correcta declaración.

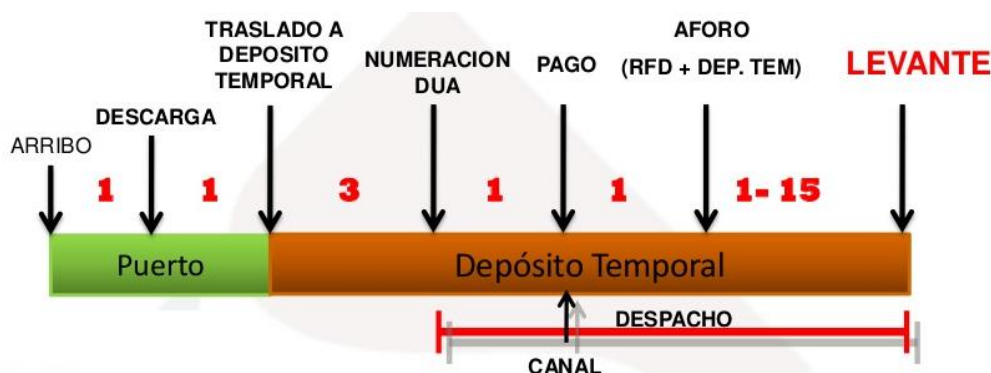
Conforme al Artículo 141 del Reglamento de la Ley General de Aduanas, las operaciones usuales pueden ser las siguientes:

- a) Reconocimiento previo.
- b) Pesaje, medición o cuenta.
- c) Colocación de marcas o señales para la identificación de bultos.
- d) Desdoblamiento.
- e) Reagrupamiento.
- f) Extracción de muestras para análisis o registro.
- g) Reembalaje.
- h) Trasiego.
- i) Vaciado o descarga parcial de contenedores.
- j) Control del funcionamiento de maquinaria o su mantenimiento, siempre y cuando no se modifique su estado o naturaleza.
- k) Cuidado de animales vivos.
- l) Las necesarias para la conservación de las mercancías perecibles.
- m) Aquellas que tengan que adoptarse en caso fortuito o de fuerza mayor.
- n) Otras que determine la Administración Aduanera.

Cabe mencionar que el caso del Despacho anticipado, solo se puede realizar el reconocimiento previo de la mercancía, limitando la posibilidad del importador de realizar las demás operaciones usuales mencionadas.

**Figura 10**

**FLUJOGRAMA DESPACHO DIFERIDO**



Fuente: Charla SUNAT.

**2.2.8. Despachos Urgentes:**

Según Fernando Cosio (2017), este es un trámite especial que se concede en razón de la naturaleza de las mercancías, se inicia (15) días calendario antes de la llegada de las mercancías o hasta siete (7) días calendarios posteriores a la fecha del término de la descarga, según el artículo 230° del Reglamento.

Cabe mencionar que el despacho urgente se divide en:

- a) Envíos de urgencia conforme al Artículo 231° de la Ley General de Aduanas, referente a mercancías que por su naturaleza o el lugar donde deben ser almacenadas, requieran de un tratamiento preferencial, tal como

órganos, sangre y plasma sanguíneo de origen humano; mercancías y materias perecederas susceptibles de descomposición o deterioro, destinadas a la investigación científica, alimentación u otro tipo de consumo; materiales radioactivos; animales vivos; explosivos, combustibles y mercancías inflamables; documentos, diarios, revistas y publicaciones periódicas; medicamentos y vacunas; piedras y metales preciosos, billetes, cuños y monedas; mercancías a granel; maquinarias y equipos de gran peso y volumen, incluso aeronaves; partes y piezas o repuestos para maquinaria para no paralizar el proceso productivo, solicitados por el productor; carga peligrosa; insumos para no paralizar el proceso productivo, solicitados por el productor; y otras mercancías que a criterio de la Administración Aduanera merezcan tal calificación.

- b) Envíos de Socorro: que conforme al artículo 232 de la LGA, lo constituyen, las mercancías destinadas a ayudar a las víctimas de catástrofes naturales, de epidemias y siniestros, tales como vehículos u otros medios de transporte; alimentos; contenedores para líquidos y agua, bolsas y purificadores de agua; medicamentos, vacunas, material e instrumental médico quirúrgico; ropa y calzado; tiendas y toldos de campaña; casas o módulos prefabricados; hospitales de campaña y otras mercancías.

Esta investigación no desarrolla a fondo el estudio de la modalidad de despacho urgentes debido a que el Reglamento de la Ley General de Aduanas especifica claramente en qué casos solamente se puede destinar utilizando esta modalidad;

por lo que, el importador se limita a solo utilizar este despacho cuando su mercancía se encuentre dentro de los parámetros de la Ley.

### **2.2.9. Puerto del Callao**

#### **a. Definición:**

De acuerdo con la Ley del Sistema Portuario Nacional N° 27943, “El puerto es la localidad geográfica y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias”.

#### **b. Puerto del Callao**

Es el principal puerto del país, el cual se encuentra situado en la costa central del Perú. Asimismo, es uno de los más importantes de Latinoamérica. En el año 2018, el puerto del Callao recibió 3,494 naves y despachó 3,481. Actualmente el puerto del Callao cuenta con dos terminales portuarios, los cuales se encuentran concesionados a las empresas DP World Callao (Muelle Sur) y APM Terminals Callao (Muelle Norte) respectivamente.

#### **c. DP World Callao**

Es el Terminal Portuario concesionario del Muelle Sur desde el 24 de Julio del 2006, mientras que, en el año 2010 inicio sus operaciones. Es el recinto portuario que cuenta con 01 muelle, especializado exclusivamente en la atención de buques portacontenedores.

#### **d. APM Terminals Callao**

Es el Terminal Portuario concesionario del Muelle Norte desde el 11 de Mayo del 2011, iniciando sus operaciones en el mes de Julio del mismo año. El recinto portuario cuenta con 07 muelles, en los cuales se efectúan operaciones de buques portacontenedores, Multipropósito, Tanqueros y de Hidrocarburos.

APM Terminals Callao, cuenta con una capacidad en TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit) de 1,050,000 y una capacidad para carga general de 12,000.000 en toneladas métricas.

A continuación, detallaremos algunas diferencias entre los Terminales Portuarios que se encuentran actualmente operando en el Puerto del Callao:

En cuanto a la productividad de cada Terminal Portuario, en lo que respecta al uso de sus grúas pórtico por contenedor por hora, contamos con la siguiente información:

**Tabla 3**  
**Productividad de grúas pórtico contenedor / hora**

Terminal Portuario	Años	
	2017	2018
DP World	33	31
APM Terminals	28	29

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN)



De acuerdo se detalla en el Reporte RO 03 elaborado por el Departamento de Estadística de la Autoridad Portuaria Nacional, con respecto a la Tasa de Ocupación en los muelles de los terminales concesionados de uso público, durante el año 2018 el Terminal Norte Multipropósito atendió 1790 naves, mientras que el Terminal Sur atendió 753 naves, tal como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 4**  
**Cantidad de naves que operaron en los terminales portuarios**  
**concesionados de uso público en el Puerto del Callao**  
 Año 2018

Terminal Portuario	Muelle	N° de naves
DP World	Muelle Sur	753
APM Terminals Callao	Muelle 1	234
	Muelle 2	168
	Muelle 3	295
	Muelle 4	145
	Muelle 5	685
	Muelle 7	108
	Muelle 11	155

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional (APN)

En el caso de las Tarifas y/o tasas Portuarias de cada Terminal Portuario, estas se diferencian de acuerdo con el Servicio Brindado; pudiendo ser Servicios Estándar y/o Especiales.

**Tabla 5**  
**Diferencia de Tarifas y Tasas Portuarias entre DP World & APM Terminals Callao**  
**Año 2019**

Item	Nombre del Servicio	Unidad de Medida	DP World			APM Terminals Callao			
			Tarifa			Tarifa			
			Moneda	IGV	Total	Moneda	IGV	Total	
<b>Servicios Estándar</b>									
1	Uso o alquiler de amarradero	Eslora Total (m) x Horas Ventana	\$0.70	Exonerado	\$0.70	\$1.04	Exonerado	\$1.04	
2	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 20´	Por movimiento	\$96.51	\$17.37	\$113.88	\$121.10	\$21.80	\$142.90	
3	Embarque o Descarga de Contenedores Llenos 40´	Por movimiento	\$145.02	\$26.10	\$171.12	\$185.50	\$33.39	\$218.89	
4	Transbordo de contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) 20´	Por contenedor / Ciclo completo	\$50.11	Exonerado	\$50.11	\$106.00	Exonerado	\$106.00	
5	Transbordo de contenedores dentro del Terminal (Llenos o vacíos) 40´	Por contenedor / Ciclo completo	\$70.70	Exonerado	\$70.70	\$159.10	Exonerado	\$159.10	
<b>Servicios Estándar</b>									
6	Uso de Área Operativa – Importaciones								
	Días 0-2 (tiempo libre)		-	-			-		
	Días 3-6 (tarifa por día ó fracción de día)		Por TEU/día				\$23.00	\$4.14	\$27.14
	Día 7 (tarifa por día o fracción de día)		Por TEU/día				\$75.00	\$13.50	\$88.50
	Días 3-7 (tarifa por día ó fracción de día)		Por TEU/día	S/139.90	S/25.18	S/165.08			
7	Servicio especial Depósito Temporal - Importaciones								
8	Servicio Especial Depósito Temporal - Contenedor 20' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por contenedor	S/400.00	S/72.00	S/472.00				
9	Servicio Especial Depósito Temporal - Contenedor 40' - incluye uso de Área del día 3 al día 7	Por contenedor	S/410.00	S/73.80	S/483.80				
10	Servicio integrado de depósito temporal - Contenedor 20' - Incluye uso de área hasta el día 10	Por contenedor				\$221.00	\$39.78	\$260.78	
11	Servicio integrado de depósito temporal - Contenedor 40' - Incluye uso de área hasta el día 10	Por contenedor				\$286.00	\$51.48	\$337.48	

Fuente: Tarifarios de DP World y APM Terminals Callao

### **2.2.10. SUNAT**

De acuerdo a su Ley de creación N° 24829, Ley General aprobada por Decreto Legislativo N° 501 y la Ley 29816 de Fortalecimiento de la SUNAT, la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y goza de autonomía funcional, técnica, económica, financiera, presupuestal y administrativa.

Es importante mencionar que, conforme al Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, se decretó la Fusión por Absorción de la Superintendencia Nacional de Aduanas con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria. SUNAT.

El control es la principal función de la aduana, asegurando el cumplimiento de la legislación aduanera. Son cuatros las funciones de la aduana: administrar, recaudar, controlar y fiscalizar.

Finalmente, según Javier Oyarse (2010), se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, independientemente que estén o no sujetos al pago de derechos e impuestos. Asimismo, este control aduanero se ejerce también sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las

operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas al citado control.

#### **i. Potestad Aduanera**

Todas las funciones y obligaciones no podrían ser cumplidas por aduanas, si no contara con las atribuciones legales que para los efectos se requiere.

Según el Artículo 164° de la Ley General de Aduanas, la Potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.

La Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio de la potestad aduanera.

Los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera las instalaciones e infraestructura idóneas para el ejercicio de su potestad.

Sobre el territorio aduanero peruano, existen 17 aduanas: Tumbes, Paita, Lamabayeque, Salaverry, Chimbote, Pisco, Mollendo, Ilo, Tacna, Puno, Puerto Maldonado, Cusco, Pucallpa, Iquitos, Tarapoto, Aerea-Postal y Marítima.

Es importante mencionar, que existen otras entidades públicas relacionadas al negocio aduanero, dentro de las cuales se destacan las siguientes:

#### **2.2.11. Otros Sectores Competentes**

##### **a. Autoridad Portuaria Nacional (APN)**

Es el organismo público descentralizado encargado de promover el desarrollo y la competitividad de los puertos, facilitar el transporte multimodal, modernizar los puertos y desarrollar las cadenas logísticas que existen en los terminales portuarios. Entidad que fue creada a través de la Ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional el 1 de marzo del 2003 y la cual se encuentra adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

##### **b. Dirección General de Salud Ambiental e Inocuidad Alimentaria – DIGESA**

Es el organismo adscrito al Ministerio de Salud, encargado de la vigilancia de los factores de riesgos físicos, químicos y biológicos en materia de salud ambiental; ingreso y salida de productos como los alimentos, bebidas destinados para el consumo humano, aditivos, juguetes y útiles de escritorio. Asimismo, es la entidad encargada de otorgar los Certificados sanitarios para la exportación, autorizaciones, permisos y registros para las mercancías que son importadas.

### **c. Dirección General de Medicamentos Insumos y Drogas – DIGEMID**

Es la institución encargada de garantizar la eficacia, seguridad y calidad de los productos farmacéuticos, dispositivos médicos y productos sanitarios, contribuyendo con el acceso y uso racional de los mismos en beneficio de la salud. Asimismo, se encarga de la Autorización Sanitaria, control y vigilancia para el ingreso y/o salida de medicamentos e insumos en las Importaciones y Exportaciones.

### **d. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI**

Es el organismo público encargado de garantizar y hacer cumplir las normas que regulan la libre y leal competencia, a través de la promoción del mercado y la protección de los derechos de los consumidores.

Esta entidad vigila que las normas que evitan y corrigen las distorsiones de la competencia provenientes de las importaciones de productos a precio dumping o subsidiado, sean cumplidas dentro del Territorio Peruano. Asimismo, pone énfasis en la protección de los derechos de marcas y patentes en las mercancías que son importadas a nuestro país.

### **e. Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte - OSITRAN**

Es el organismo público, adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, el cual tiene como funciones; regular los mercados; supervisar los contratos de concesión de los operadores portuarios y las entidades prestadoras en la

infraestructura de transporte de uso público; generando confianza a los inversionistas e impulsando la competitividad del país, fomentando el cumplimiento de la normativa vigente.

**f. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)**

Es el órgano rector encargado de definir, dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar la política de comercio exterior y turismo en el país. Dentro de los principales objetivos del MINCETUR se encuentran; la promoción del Perú como destino turístico sostenible; el fomentar las exportaciones y la diversificación de los mercados de destino; la optimización de la facilitación del comercio exterior y la eficiencia de la cadena logística internacional.

Esta entidad se encarga de otorgar los permisos para la importación de máquinas tragamonedas y memorias de solo lectura de programas de juego.

**g. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**

Es el órgano rector el cual define las políticas sectoriales y la normatividad general asociada a todas las actividades orientadas al desarrollo de sistemas de transporte, y de la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones. El MTC a través de la “Dirección Nacional de Transporte Acuático”, se encarga de promover, normar y administrar el desarrollo de las actividades marítimas, fluviales, lacustres, portuarias y servicios conexos, así como de la infraestructura del sistema portuario y vías navegables.

El MTC otorgo los permisos para la importación de equipos o aparatos de telecomunicaciones, vehículos usados motorizados y no motorizados sujetos al reglamento nacional de vehículos.

#### **h. Organismo Nacional de Sanidad Pesquera – SANIPES**

Organismo adscrito al Ministerio de la Producción, encargado garantizar la sanidad e inocuidad en toda la cadena productiva de la actividad pesquera y acuícola (desde su extracción hasta su consumo final), con el propósito de proteger la vida y la salud pública, interviniendo mediante la vigilancia, control, habilitación y certificación sanitaria. De igual manera, se encarga de verificar, a través de la inspección, supervisión, fiscalización y auditorías, que se cumplan las normativas sanitarias, incluso de la mercancía que ingresa a nuestro país, vigilando que los productos pesqueros, acuícolas y sus derivados, no se encuentren afectados de enfermedades y agentes químicos.

#### **i. Servicio Nacional de Sanidad Agraria - SENASA**

Es el organismo Público adscrito al Ministerio de Agricultura con injerencia en materia de Sanidad Agraria, Calidad de Insumos, Producción Orgánica e Inocuidad agroalimentaria.

El SENASA, mantiene un sistema de Vigilancia Fitosanitaria y Zoosanitaria, que protegen al país del ingreso de plagas y enfermedades que no se encuentran en el Perú. Esta institución se encarga de desarrollar programas de protección de moscas de la fruta, control biológico y fiebre aftosa. Asimismo, posee un sistema de cuarentena de plagas de vegetales y animales, en lugares donde se



desarrollan las operaciones de importación y/o Exportación dentro de nuestro territorio.

**j. Superintendencia Nacional de Control de Servicios de Seguridad, Armas, Municiones y Explosivos de uso Civil – SUCAMEC**

Es el ente encargado de regular, supervisar y fiscalizar, a nivel nacional, los servicios de seguridad privada y el uso civil de armas de fuego, municiones, explosivos y productos pirotécnicos. Por ende, se encarga de regular el ingreso y salidas de este tipo de mercancías dentro del territorio nacional.

**2.2.12. Operadores de Comercio Exterior**

En la actualidad, existen diversos operadores de comercio exterior, los cuales han sido incluidos en el artículo 15 de la Ley General de Aduanas, el cual señala: “Son operadores de comercio exterior los despachadores de aduana, transportistas o sus representantes, agentes de carga internacional, almacenes aduaneros, empresas del servicio postal, empresas de servicio de entrega rápida, almacenes libres (Duty Free), beneficiarios de material de uso aeronáutico, dueños, consignatarios y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria, por sí o por otro, en los regímenes aduaneros previstos en el presente Decreto Legislativo sin excepción alguna”.

En el presente estudio describiremos de manera breve, a los operadores relacionados con el despacho de importaciones.

#### **a. Agencia de Aduanas**

Conforme al Artículo 23 de la Ley general de Aduanas: son las personas naturales o jurídicas autorizadas por la Administración Aduanera para prestar servicios a terceros, en toda clase de trámites aduaneros de sus mercancías.

Los agentes de aduanas actúan en representación del dueño o consignatario de la mercancía, quienes, a través del mandato, el cual en la actualidad puede ser electrónico, encomiendan el despacho aduanero de su carga.

#### **b. Agente de carga internacional**

Son las personas naturales o jurídicas que pueden realizar y recibir embarques, consolidar y desconsolidar mercancías, actuar como operador de transporte y emitir conocimientos de embarque, certificados y/o documentos similares a cuenta de un tercero.

Según Cosío Jara (2017), el agente de carga es un intermediario entre el transportista y los importadores o exportadores, compra un espacio en el buque a cambio del cual recibe un documento de transporte (llamado BL master en la vía Marítima), luego vende ese espacio a uno o varios sujetos y se encarga de agrupar sus cargas (consolida), entregándoles a su vez un documento individual a cada uno que los acreditará como dueños o consignatarios ante la aduana (documento denominado como BL o conocimiento hijo en la vía marítima).

#### **c. Agente Marítimo o Transportista**

Es el Representante Operativo y Comercial del propietario de la nave o línea naviera en cada puerto, facultados de esta manera, de realizar todas las

gestiones documentarias y de representación ante las autoridades locales del País. De igual manera, son los encargados de apoyar a las embarcaciones con el avituallamiento, abastecimiento de combustible y alimentos, como el apoyo en el atraque y desatraque de dichas naves.

**d. Almacenes aduaneros**

Los almacenes pueden ser personas naturales o jurídicas, los cuales albergan en sus locales mercancía que conforme al artículo 30 de la Ley general de aduanas: podrán almacenar en cualquiera de los lugares o recintos autorizados, además de mercancías extranjeras, mercancías nacionales o nacionalizadas.

Estos almacenes pueden ser:

- Depósitos de aduanas en los que ingresan mercancías acogidas al régimen de depósito.
- Depósitos temporales donde ingresa mercancía de manera temporal a la espera del levante aduanero, quienes brindan los servicios de almacenamiento de mercancía, cuadrilla, posicionamiento para operaciones usuales (reconocimiento previo, etiquetado, rotulado, trasegado, entre otros), posicionamiento para reconocimiento físico, posicionamiento para inspecciones con los sectores competentes, llenado de contenedores, precintado de contenedores, almacenaje de contenedores vacíos, reparación de contenedores, entre otros.

**e. Dueño o Consignatario:**

El dueño es el propietario de la carga, sin embargo, no siempre es quien figura como consignatario de la mercancía, por lo que, para fines del despacho

aduanero, quien se consigna en el documento de transporte como titular es quien se presume como importador y tiene los derechos sobre la carga.

Quien actualmente tiene la potestad de elegir a que modalidad de despacho destinará su mercancía conforme a las indicaciones que le brinde a su agente de aduanas.

Entre otros operadores del despacho aduanero tenemos:

#### **i. Línea Naviera**

Es la empresa responsable del transporte marítimo de mercancías desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga, estas no son consideradas operadores de comercio exterior, no obstante, se encuentran dentro de la cadena de importación.

Las líneas navieras pueden especializarse en el transporte de contenedores, carga rodante (ro-ro), carga a granel, combustible, entre otros. A su vez, son quienes proporcionan a los usuarios de contenedores, los cuales tendrán un plazo máximo para ser devueltos, una vez que estos hayan arribado al puerto de Destino final.

#### **ii. Operador Económico Autorizado**

Es el operador de comercio exterior certificado que cumple con las condiciones establecidas en el Artículo 44° de la Ley General de Aduanas, las cuales son:

a) Trayectoria satisfactoria de cumplimiento de la normativa vigente;

- b) Sistema adecuado de registros contables y logísticos que permita la trazabilidad de las operaciones;
- c) Solvencia financiera debidamente comprobada; y
- d) Nivel de seguridad adecuado.

El ser considerado un Operador Económico Autorizado, implica el contribuir con la facilitación y seguridad del comercio internacional, favorecer a que las empresas controlen sus procesos y la trazabilidad de su cadena Logística. Asimismo, permite a la Administración Aduanera, gestionar el riesgo maximizando sus esfuerzos con la finalidad de disminuir las operaciones de “alto riesgo”, fortaleciendo de esta manera, la relación del sector privado con la Administración Aduanera, como un aliado contra la criminalidad.

Cabe mencionar que, a partir del 30 de junio del 2019, dejara de estar vigente las disposiciones de los importadores frecuentes, quienes contaban con medidas de facilitación durante el despacho aduanero, respecto a la no observación del valor en aduanas de su mercancía. En ese sentido, uno de los objetivos de la administración es que estos importadores frecuentes puedan convertirse en operadores económicos autorizados y cuenten con los siguientes beneficios: disminución del control aduanero en el despacho de importaciones y exportaciones, reducción de plazos y atención preferencial en trámites aduaneros, garantías nominales para los despachos de importación, acceso a las facilidades previstas en los acuerdos de reconocimiento mutuo, entre otros.

### **2.2.13. Obligatoriedad del Despacho Anticipado**

Mucho se ha hablado de la necesidad de impulsar el Despacho Anticipado en estos últimos años, como parte de la facilitación del comercio que viene implementándose como principio fundamental después de la suscripción de diversos tratados internacionales, para lo cual se han realizado numerosas modificaciones a la Ley General de Aduanas.

En ese sentido, mediante esta investigación nos remontaremos a revisar los cambios que ha sufrido la legislación aduanera vinculados al Despacho Anticipado, además de brindar detalles sobre los tratados suscritos con el Perú y las Normas Andinas relacionadas con los regímenes aduaneros y modalidades de despacho:

#### **a. Modificaciones de la Ley General De Aduanas**

Como marco general tenemos el Decreto Legislativo N° 809, en esta Ley General de aduanas se incluyen los lineamientos de la OMC, los regímenes de Kyoto de 1973 y los despachos llamados hoy: diferidos y envíos de urgencia. El Decreto se fue transformando con una serie de modificaciones y mediante el Decreto Legislativo N° 951, se sustituyeron varios artículos del Decreto Legislativo N° 809, adaptándose de esta manera a la evolución del comercio exterior.

De otro lado, luego de la adecuación a la Decisión 671 de la CAN, de los protocolos de Enmienda del Convenio de Kyoto Revisado de 1999 y de la firma del TLC, se derogó el Decreto Legislativo N° 809, entrando en vigencia el

Decreto Legislativo N° 1053, el cual es considerada actualmente como la Ley General de Aduanas, en el que se incluye los regímenes de importación y se establecían las modalidades de despacho aduanero: Anticipado, Urgente y Excepcional.

Al igual que las anteriores leyes generales de aduanas, esta última no ha sido exenta de modificaciones; no obstante, no ha llegado a derogarse por completo. Entre las últimas modificaciones de la Ley General Aduanas, tenemos a Decreto Legislativo N° 1235, mediante el cual se modifican los plazos de las modalidades de despacho, cambiándose el nombre de Despacho Excepcional a Diferido; además de incluir en el artículo N° 131, la aplicación de la obligatoriedad del Despacho Anticipado, estableciendo que sería implementada de manera gradual previo informe sobre su conveniencia.

Finalmente, mediante Decreto Legislativo N° 1433, se publican las últimas modificaciones de la Ley General de Aduanas. Si bien es cierto, en su artículo N° 130, aún se contemplan la destinación aduanera bajo las modalidades anticipada, diferido y urgente; en su Artículo N° 131, también se establece que la obligatoriedad de la modalidad de despacho anticipado se aplicará como máximo, a partir del 31 de diciembre del 2019, determinando entonces directamente el uso de esta modalidad al momento de la destinación de las mercancías en los diversos regímenes aduaneros.

**Tabla 6**  
**Modificaciones de la Ley General de Aduanas**

NORMA	ASUNTO	FECHA DE PUBLICACIÓN	ESTADO
1433	Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas, modifica artículo 131	16.09.2018	vigente
1235	Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas, modifica artículo 131	26.09.2015	vigente
1235	Decreto Legislativo que modifica la Ley General de Aduanas, modifica artículo 130	26.09.2015	vigente
1053	Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas	27.06.2008	vigente
951	Modifica la Ley General de Aduanas	03.02.2004	derogado
809	Ley General de Aduanas	19.04.1996	derogado

Fuente: Propia

#### **b. Tratado de Libre Comercio con EEUU**

Este tratado fue suscrito en Washington D.C. el 12 de abril del 2006, entrando en vigencia el 01 de febrero del 2009.

Con este documento se negociaron los siguientes puntos: Administración Aduanera y Facilitación del Comercio, Acceso a Mercados, Textiles y Vestido, Trato Nacional, Reglas de Origen, Obstáculos Técnicos al Comercio, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Contratación Pública, Defensa Comercial, Inversión, Comercio Transfronterizo de Servicios, Solución de Controversias, entre otros.



Cabe mencionar que con el TLC con EEUU, en palabras de Cosío Jara (2012): “El esquema de importación en el que llegaba un buque, que entregaba un manifiesto y luego procedía a la descarga de la mercancía para su ulterior traslado a un almacén, donde recién quedaba apta para el levante previa numeración de una declaración, pago y aforo, sea físico o documentario, había sido el sistema abajo el cual se habían edificado el sistema jurídico aduanero en el Perú, y este modelo resultaba inadmisibles frente al esquema americano”.

En el TLC se incluyó en el Capítulo Cinco: Administración Aduanera y Facilitación del Comercio, lo siguiente:

***Artículo 5.2: Despacho de Mercancías***

*1. Cada Parte adoptará o mantendrá procedimientos aduaneros simplificados para el despacho eficiente de las mercancías, con el fin de facilitar el comercio entre las Partes.*

*2. De conformidad con el párrafo 1, cada Parte adoptará o mantendrá procedimientos que:*

*(a) prevean que el despacho de mercancías se haga dentro de un período no mayor al requerido para asegurar el cumplimiento de su legislación aduanera y, en la medida en que sea posible, que se despache las mercancías dentro de las 48 horas siguientes a su llegada;*

*(b) permitan que las mercancías sean despachadas en el punto de llegada, sin traslado temporal a depósitos u otros recintos; y*

*(c) permitan que los importadores retiren las mercancías de sus aduanas antes de y sin perjuicio de la decisión final por parte de su autoridad aduanera acerca de los aranceles aduaneros, impuestos y cargos que sean aplicables*

Lo cual exige, no solo una agilización en los procesos aduaneros, sino una reducción de tiempos en la importación lo que podría implicar un mayor porcentaje en canales verdes y una mayor cooperación entre los diferentes operadores de comercio exterior para lograr el despacho de las mercancías en el tiempo establecido. Asimismo, la disposición establece permitir al importador retirar su mercancía desde el punto de llegada sin que se espere la decisión final referente al pago de tributos y aranceles, lo cual contribuiría a la reducción en los tiempos de despacho.

### **c. Organizaciones Internacionales**

La sociedad Internacional sufrió grandes cambios en su estructura con la aparición de las organizaciones internacionales, la idea de que los efectos de las transacciones financieras, comerciales, inversiones, no sólo se reflejaran dentro un país sino que trasciendan sus fronteras, obteniendo repercusión en dimensiones internacionales, trajo consigo la necesidad de creación de estas organizaciones con la finalidad de establecer disposiciones regulatorias y forjar la cooperación entre estados para alcanzar objetivos que por sí mismos no pueden conseguir.

Es preciso mencionar que estas organizaciones, cuentan con una estructura institucional conformada por diversos órganos permanentes e independientes de

los estado miembros que la conforman, asimismo se caracterizan por poseer personalidad jurídica autónoma, siendo titulares de derechos y obligaciones.

#### **d. Comunidad Andina**

Conforme lo menciona Jorge Lay (2014): “El acuerdo de Cartagena fue suscrito el 26 de mayo de 1969 creando el Grupo Andino, hoy conocido con el nombre de Comunidad Andina, cuyos objetivos eran promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración económica y social”.

La CAN está conformada por Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia, estos países buscan integrar sistemas institucionales, estableciendo políticas y mecanismos con la finalidad de acelerar el desarrollo de los habitantes de cada uno de los países miembros

De acuerdo a Alfonso Cornejo (2007): “El grupo Andino comenzó formalmente sus actividades el 21 de noviembre de 1969, cuando se instaló en Lima el órgano máximo del Acuerdo, La Comisión.

Es importante señalar, que la Comunidad Andina establece una serie de parámetros a través de decisiones en diversos temas como Competencia y Defensa del Comercio, Migraciones, minería ilegal, origen, promoción comercial, inocuidad alimentaria, gravámenes y restricciones, facilitación de comercio y aduanas, identidad andina y cultura, interconexión eléctrica, entre otros.

En temas aduaneros, la Comunidad Andina tiene una serie de Decisiones, disponiendo en ellas un marco normativo que llega a fortalecer las capacidades de todos los servicios aduaneros de los países miembros y facilitar el comercio exterior. Entre las principales Decisiones tenemos: Las que desarrollan el tema de Nomenclatura Común NANDINA (Decisiones 812, 821 y Resolución 1243 que la reglamenta), las de Valoración Aduanera (Decisión 571 y resoluciones que la reglamentan), Asistencia Mutua y Cooperación entre Administraciones Aduaneras (Decisión 728), Transito Aduanero Comunitario (Decisión 617, modificada por la Decisión 636 y 787), Régimen Andino sobre control aduanero (Decisión 778), Programa común de Formación aduanera (Decisión 573) y Armonización de Regímenes Aduaneros (Decisiones 618 y 671), estas últimas se encuentran vinculadas directamente con el despacho de importaciones.

#### **e. Decisión 618**

Mediante esta Decisión 618, la CAN establece que sus países miembros deben de incorporar progresivamente el Anexo General y referencia de los Anexos Específicos del Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los regímenes aduaneros (Convenio de Kyoto).

Esta Decisión establece “Que una simplificación y armonización de los regímenes aduaneros y, en particular, la adopción de un instrumento internacional único pueden facilitar a los usuarios el acceso a las disposiciones internacionales en vigor, en materia de los procedimientos aduaneros y contribuir

de una forma eficaz al desarrollo del comercio internacional y de otras formas de intercambio internacional”.

Cabe mencionar, que los países de la CAN no son parte del Convenio de Kyoto; sin embargo, a través esta decisión, los miembros incluyen en sus legislaciones nacionales, los principios, normas y prácticas orientadas a la simplificación de procedimientos aduaneros.

#### **f. Convenio de Kyoto Original y su Revisión**

De acuerdo a Hernan Narbona (2001): “El convenio de Kyoto surgió como un instrumento internacional para la estandarización de los procedimientos aduaneros, conformada por el Cuerpo del Convenio y 31 anexos, y entró en vigencia en 1974”.

En 1995 la OMA, decide revisar el Convenio para iniciar acciones de actualización incorporando modernas y avanzadas prácticas en aduanas.

En cuanto al anexo general este tiene carácter de obligatorio y cuenta con 10 capítulos, además cuenta con anexos específicos.

En el mismo sentido, cabe mencionar que en el Capítulo 3, sobre las Formalidad de desaduanamiento y otras formalidades aduaneras, incluye uno de los principios que también fue recogido en el TLC, el cual es realizar el despacho de mercancía en el menor tiempo posible.

Finalmente, el Convenio de Kyoto dispone como regla general que las aduanas permitan el almacenamiento temporal de bienes, no establece un límite para el almacenamiento de las mercancías en un depósito temporal; no obstante, señala que si en la legislación nacional se estableciera un límite este debe ser suficiente como para permitir que el importador complete las formalidades necesarias para su destinación aduanera.

**g. Decisión 671**

La Decisión 671 de la CAN está relacionada a la armonización de los Regímenes Aduaneros, es una de las Normas Andinas más claras respecto al tratamiento de los procedimientos aduaneros en cada uno de los países miembros.

**Las disposiciones en esta decisión se han ido adoptando en nuestra legislación aduanera, a través de la Ley General de aduanas, la cual contempla los regímenes aduaneros y las regulaciones para el ingreso, permanencia, traslado y salida de todas las mercancías del territorio aduanero.**

**Sin embargo, cabe mencionar que el Artículo N° 20 establece la oportunidad para presentar destinar la mercancía: “La declaración aduanera para la importación de mercancías, se podrá presentar con antelación no superior a quince (15) días calendario del arribo de las mercancías o dentro del plazo de permanencia en el depósito temporal establecido en el artículo 15 de la presente Decisión”.**

**Artículo 15.- Plazo de permanencia de las mercancías en los depósitos temporales: “Las mercancías en depósito temporal podrán permanecer durante un plazo de hasta treinta (30) días calendario, computados a partir de la fecha que establezca la legislación nacional de cada País Miembro.**

En ese sentido, la Norma Andina dispone, que la destinación de la carga puede realizarse antes o con posterioridad al arribo o llegada de las mercancías al territorio nacional, es decir sin darle un nombre como si lo hace la Ley General de Aduanas, la cual contempla dos modalidades de despacho, el diferido y el anticipado.

No obstante, esta Decisión fue plasmada tal cual en el Decreto Legislativo N° 1053, Ley General de aduanas; no obstante, en el año 2015 esta fue modificada con el Decreto Legislativo N° 1235 en cual se establece en su artículo N° 130, los plazos de destinación: “(...) Las declaraciones se tramitan bajo las siguientes modalidades de despacho aduanero y plazos:

a) Anticipado: dentro del plazo de treinta (30) días calendario antes de la llegada del medio de transporte;

b) Diferido: dentro del plazo de quince (15) días calendario contados a partir del día siguiente del término de la descarga;

(...)

Con señalado anteriormente, se puede verificar que los plazos que se encontraban estipulados en la Decisión 671 de la CAN y establecidos en el Decreto Legislativo N° 1053, fueron modificados, reduciéndose el tiempo para destinar las mercancías en la modalidad de diferido, lo cual tiene como consecuencia la reducción del plazo de almacenaje en un depósito temporal.

Cabe precisar que el artículo 4 del Tratado de creación del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, establece que: Los Países Miembros están obligados a adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Se comprometen, asimismo, a no adoptar ni emplear medida alguna que sea contraria a dichas normas o que de algún modo obstaculice su aplicación.

En efecto, los países miembros están obligados a aplicar las Decisiones emitidas por la Comunidad Andina, sin excepción alguna.

No obstante, cabe mencionar que estas modificaciones han sido motivo de una demanda ante la CAN, en la cual diversos depósitos temporales reclaman el incumplimiento de la Decisión 671.

La Secretaria General de la Comunidad Andina en el Dictamen N° 04-2016, resuelve que el incumplimiento de la norma por parte del Estado Peruano es flagrante y recomienda al Estado Peruano modificar el Decreto Legislativo 1235 y ajustar el plazo de destinación.



En ese mismo sentido, a pesar de lo resuelto por la Secretaria General, el Estado Peruano modificó con el Decreto Legislativo N° 1433, la Ley de General de Aduanas estableciendo como obligatorio la modalidad de Despacho Anticipado; por lo que se ha interpuesto una acción de incumplimiento de la Decisión 671, contra la República del Perú ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina la cual ha sido admitida a trámite, a la espera del pronunciamiento correspondiente.

Finalmente, si con la sentencia del Tribunal se resuelve el incumplimiento, el Estado debe adoptar las medidas necesarias para modificar la norma en un plazo no mayor de noventa días siguientes a su notificación.

En el caso de que el Estado Peruano no cumpliera con modificar la norma aduanera, el Tribunal determinará los límites dentro de los cuales, cualquier otro País Miembro podrá restringir o suspender, total o parcialmente, las ventajas del Acuerdo de Cartagena que beneficien al Perú, como son preferencias arancelarias, eliminación de aranceles, no imposición de gravámenes o restricciones para la importación y exportación de mercancías, protección de los derechos de los creadores sobre las obras de ingenio en el campo literario, artístico o científico, traslado de un lugar de origen a un lugar de destino sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos, entre otros.

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

Conforme al Artículo 2° de la Ley General de Aduanas tenemos las siguientes definiciones:

#### **Administración Aduanera**

Órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo, así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros, y ejercer la potestad aduanera.

#### **Acciones de control extraordinario**

Aquellas que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros.

#### **Aforo**

Facultad de la autoridad aduanera de verificar la naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida, y clasificación arancelaria de las mercancías, para la correcta determinación de los derechos arancelarios y demás tributos aplicables, así como los recargos de corresponder, mediante el reconocimiento físico y/o la revisión documentaria.

**Autoridad aduanera**

Funcionario de la Administración Aduanera que, de acuerdo con su competencia, ejerce la potestad aduanera.

**Carga consolidada**

Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o a varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto, aeropuerto o terminal terrestre con destino a otro puerto, aeropuerto o terminal terrestre, en contenedores o similares, siempre y cuando se encuentren amparadas por un mismo documento de transporte.

**Comiso**

Sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías, a favor del Estado.

**Consignante**

Es la persona natural o jurídica que envía mercancías a un consignatario en el país o hacia el exterior

**Consignatario**

Persona natural o jurídica a cuyo nombre se encuentra manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso del documento de transporte.

### **Declaración aduanera de mercancías (DAM)**

Documento mediante el cual el declarante indica el régimen aduanero que deberá aplicarse a las mercancías, y suministra los detalles que la Administración Aduanera requiere para su aplicación.

### **Declarante**

Persona que suscribe y presenta una declaración aduanera de mercancías en nombre propio o en nombre de otro, de acuerdo con la legislación nacional.

### **Depositario**

La persona jurídica autorizada por la Administración Aduanera para operar un almacén aduanero.

### **Despachador de aduana**

Persona facultada para efectuar el despacho aduanero de las mercancías.

### **Despachador Oficial**

Es la persona encargada del manejo aduanero en las entidades públicas.

### **Despacho aduanero**

Cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías sean sometidas a un régimen aduanero.

**Destinación aduanera**

Manifestación de voluntad del declarante expresado mediante la declaración aduanera de mercancías, con la cual se indica el régimen aduanero al que debe ser sometida la mercancía que se encuentra bajo la potestad aduanera.

**Factura comercial**

Se entiende como facturas originales las emitidas por el proveedor, que acreditan los términos de la transacción comercial, de acuerdo con los usos y costumbres del comercio. Dicho documento podrá ser transmitido, emitido, impreso o recibido por cualquier medio, físico o electrónico.

**Formalidades aduaneras**

Todas las acciones que deben ser llevadas a cabo por las personas interesadas y por la Administración Aduanera a los efectos de cumplir con la legislación aduanera.

**Garantía**

Instrumento que asegura, a satisfacción de la Administración Aduanera, el cumplimiento de las obligaciones aduaneras y otras obligaciones cuyo cumplimiento es verificado por la autoridad aduanera.

**Incautación**

Medida preventiva adoptada por la Autoridad Aduanera que consiste en la toma de posesión forzosa y el traslado de la mercancía a los almacenes de la SUNAT, mientras se determina su situación legal definitiva.

**Inmovilización**

Medida preventiva mediante la cual la Autoridad Aduanera dispone que las mercancías deban permanecer en un lugar determinado y bajo la responsabilidad de quien señale, a fin de someterlas a las acciones de control que estime necesarias.

**Levante**

Acto por el cual la autoridad aduanera autoriza a los interesados a disponer de las mercancías de acuerdo con el régimen aduanero solicitado.

**Manifiesto de carga**

Documento que contiene información respecto del medio o unidad de transporte, número de bultos, peso e identificación de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel.

**Mercancía**

Bien susceptible de ser clasificado en la nomenclatura arancelaria y que puede ser objeto de regímenes aduaneros.

**Mercancía extranjera**

Aquella que proviene del exterior y no ha sido nacionalizada, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.

**Mercancía nacional**

La producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.

**Reconocimiento físico**

Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza, origen, estado, cantidad, calidad, valor, peso, medida, o clasificación arancelaria.

**Reconocimiento previo**

Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar la constatación y verificación de las mercancías o extraer muestras de las mismas, antes de la numeración y/o presentación de la declaración de mercancías, conforme a lo que establezca el Reglamento.

**Revisión documentaria**

Examen realizado por la autoridad aduanera de la información contenida en la declaración aduanera de mercancías y en los documentos que la sustentan.

**Término de la descarga**

Fecha y hora en que culmina la descarga del medio de transporte.

**Territorio aduanero**

Parte del territorio nacional que incluye el espacio acuático y aéreo, dentro del cual es aplicable la legislación aduanera. Las fronteras del territorio aduanero coinciden con las del territorio nacional.

**Zona primaria**

Parte del territorio aduanero que comprende los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Adicionalmente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera.



## **CAPITULO III. HIPOTESIS Y VARIABLES**

### **3.1. Hipótesis**

#### **3.1.1. Hipótesis General**

- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

#### **3.1.2. Hipótesis Específicas**

- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.
- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.
- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018.
- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018.
- Existe una relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

## **3.2. Definición Conceptual de Variables**

### **VARIABLES:**

#### **Variable Independiente (X)**

X: Obligatoriedad del Despacho Anticipado: Es una modalidad de Importación que permite que las mercancías importadas sean declaradas antes del arribo del medio de transporte a nuestro territorio, pudiendo incluso obtener el levante una vez arribadas al Puerto y previo cumplimiento de los procedimientos aduaneros, conforme a la última modificación de la Ley General de Aduanas será obligatoria desde a partir del 31 de diciembre del 2019.

#### **Dimensiones:**

- 1.1 Obligatoriedad: obligación ante algo.
- 1.2 Legislación vigente; norma que se encuentra activa dentro de la actualidad.

#### **Indicadores:**

- X<sub>1</sub>: Grado de Aceptación: Porcentaje del efecto de aceptar.
- X<sub>2</sub>: Modificaciones de la Ley General de Aduanas: Actualización a la actual Normativa Aduanera.

#### **Variable Dependientes (Y)**

Y: Régimen de Importaciones: Régimen por el cual se permite el ingreso de mercancías al Territorio Aduanero para su consumo, luego del pago o garantía de los derechos arancelarios y demás impuestos aplicables, así como el pago de los recargos y multas que hubiere, y del cumplimiento de las formalidades y otras obligaciones Aduaneras.

### Dimensiones:

- 1.1 Costos; Cantidades que se dan o cancelan a cambio de algo.
- 1.2 Tiempos; Espacio de tiempo disponible para la realización de una actividad.
- 1.3 Modalidad de Despacho; Formas o maneras en que se realizan los despachos o entregas.
- 1.4 Depósito Temporal; Local destinado al almacenamiento de carga por un determinado momento.
- 1.5 Legislación Internacional – CAN; Ley o regulaciones establecidas por la Comunidad Andina de Naciones.

### Indicadores:

- Y<sub>1</sub>: Operaciones; Acciones y efectos de operar.
- Y<sub>2</sub>: Sobrecostos; Incrementos a los costos ya establecidos, usualmente estos son inesperados.
- Y<sub>3</sub>: Trámites: Pasos a realizarse de manera sucesiva para solucionar un determinado proceso.
- Y<sub>4</sub>: Elección de modalidad; Acción de elegir las formas o maneras en que se realizará cierta operación.
- Y<sub>5</sub>: Servicios prestados; Prestación de atenciones y/o asistencias.
- Y<sub>6</sub>: Decisión 671; Herramienta legal impulsada por la Comunidad Andina de Naciones.

### 3.2.1. Operacionalidad de Variables

Variable Independiente: Obligatoriedad del Despacho Anticipado				
Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Items	Técnicas e Instrumentos
Es una modalidad de Importación que permite que las mercancías importadas sean declaradas antes del arribo del medio de transporte a nuestro territorio, pudiendo incluso obtener el levante una vez arribadas al Puerto y previo cumplimiento de los procedimientos aduaneros, conforme a la última modificación de la Ley General de Aduanas será obligatoria desde a partir del 31 de diciembre del 2019.	1.1 Obligatoriedad	Grado de Aceptación	¿Está Ud. en desacuerdo con que la Modalidad de Despacho anticipado sea obligatoria para las Importaciones?	Entrevista
	1.2. Legislación vigente	Modificaciones de la Ley General de Aduanas	¿Cree Ud. que la entrada en vigencia de la obligatoriedad del despacho anticipado afectaría negativamente en el normal desarrollo de las importaciones en el Puerto del Callao?	Entrevista

Variable Dependiente: Régimen de Importaciones

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Items	Técnicas e Instrumentos
Régimen por el cual se permite el ingreso de mercancías al Territorio Aduanero para su consumo, luego del pago o garantía 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.	2.1. Costos	Operaciones	¿Cree ud. que la obligatoriedad del despacho anticipado generaría un incremento en los costos operativos de importación en el Puerto del Callao?	Entrevista
		Sobrecostos	¿Considera ud. que con la obligatoriedad del despacho anticipado los importadores continuarían incurriendo en los sobrecostos en sus operaciones?	Entrevista
	2.2. Tiempos	Trámites	¿Considera Ud. que con la obligatoriedad del despacho anticipado no se agilizarían los trámites administrativos en el despacho de importaciones? ¿Cree Ud. que la SUNAT no estaría en la capacidad de atender apropiadamente el desarrollo de las importaciones bajo la modalidad de despacho anticipado obligatorio? ¿Cree Ud. que la infraestructura portuaria no es suficiente para atender las importaciones bajo la modalidad de despacho anticipado obligatorio?	Entrevista
	2.3. Modalidades de Despacho	Elección de modalidad	¿Cree Ud. que la obligatoriedad de despacho anticipado vulnera la libertad de elección del importador afectando el normal funcionamiento de las importaciones en el puerto del Callao?	Entrevista Análisis de Documentos
				Entrevista Análisis de Documentos
	2.4. Depósito Temporal	Servicios prestados	¿Considera Ud. Que con la obligatoriedad del Despacho Anticipado se verían afectados los servicios brindados por los Depósitos Temporales?	Entrevista
	2.5. Legislación Internacional - CAN	Decisión 671	¿Cree Ud. que el Estado Peruano debe adecuar la legislación aduanera conforme a la Decisión 671 de la CAN?	Entrevista

## CAPÍTULO IV. DISEÑO METODOLÓGICO

### 4.1. Tipo y diseño de la investigación:

Esta investigación es de tipo **aplicada**, debido a que busca resolver un determinado los problemas en el contexto de la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado. Asimismo, tiene un diseño **no experimental** porque se observan situaciones ya existentes dentro del contexto actual. Finalmente, también es **Transversal** debido a que los datos para realizar esta investigación fueron recolectados en dentro de los años 2017-2018.

### 4.2. Método de investigación:

Según las características de la investigación, es **correlacional** porque se pretenden conducir a un sentido de comprensión o entendimiento de un fenómeno, evaluando el grado de relación entre las dos variables que hemos identificado en nuestro estudio.

### 4.3. Población y muestra:

Se plantea el diseño de la investigación no probabilístico, es por ello que la población está conformada por todos los expertos en aduanas y comercio exterior en el Puerto del Callao, la muestra es de 15 expertos en el área de importación. Se aplicó el muestreo no probabilístico por conveniencia porque las

preguntas son especializadas para conocedores de materia y evitar subjetividad en las respuestas.

Asimismo, hemos realizado un estudio probabilístico adicional, que nos ha ayudado a complementar uno de los objetivos de nuestro trabajo de investigación relacionado a la elección de la modalidad de despacho de importaciones. En este caso, la población está conformada por 524,047.00 y 517,768.00 DAM's de importaciones numeradas en el Puerto del Callao durante los años 2017 y 2018 respectivamente.

Muestra:

Se plantea utilizar las estadísticas brindadas por la SUNAT, para cuyo efecto tomaremos un tamaño de muestra mediante el sistema de muestreo aleatorio simple, como herramienta para determinar el tamaño óptimo de la muestra, cuya fórmula se detalla a continuación, considerando un nivel de confianza del 95% y 5% como margen de error muestral.

Entonces:

$$n = \frac{Z^2 P (1-P) N}{e^2 (N-1) + Z^2 P (1-P)}$$

Donde para el año 2017:

Z Número de desviaciones estándar = 1.96 (Asociado a un nivel de Confianza de 95%)

P = 0.5

e Margen de error muestral = 5% (0.05)

N Tamaño de la población

n Tamaño óptimo de la muestra

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.95) (0.05) (524,047)}{(0.05)^2 (524,047) + (1.96)^2 (0.05) (0.05)} = 384$$

n = 384

La muestra para el año 2017 está conformada por 384 DAM

Donde para el año 2018:

Z Número de desviaciones estándar = 1.96 (Asociado a un nivel de Confianza de 95%)

P = 0.5

e Margen de error muestral = 5% (0.05)

N Tamaño de la población

n Tamaño óptimo de la muestra

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.95) (0.05) (517,768)}{(0.05)^2 (517,768) + (1.96)^2 (0.05) (0.05)} = 384$$

n = 384

La muestra para el año 2018 está conformada por 384 DAM

El número de despachos de importaciones realizadas en el Puerto del Callao, nos permitió deducir el número óptimo de operaciones de la muestra que es de 384 para ambos años, los cuales fueron seleccionados aleatoriamente.



#### **4.4. Lugar de estudio y periodo desarrollado:**

Esta investigación se realizó dentro la circunscripción del Puerto del Callao, tomando en cuenta solo los despachos realizados en la vía marítima.

El periodo de estudio se encuentra asociado a los años 2017-2018.

#### **4.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La información se recolectó empleando la técnica de la guía de la entrevista. La primera pregunta mide la dimensión de Obligatoriedad, la segunda mide la dimensión de Legislación vigente y estas se encuentran dentro de la variable independiente de Obligatoriedad del Despacho Anticipado. Por otro lado, dentro de la variable Dependiente de Régimen de Importaciones, tenemos dos preguntas que miden la dimensión de Costos, tres preguntas relacionadas a la dimensión de tiempos, una pregunta dentro de la dimensión de Modalidades de despacho; en cuanto a las dimensiones de Deposito Temporal y Legislación tenemos una pregunta para cada una de ellas. Estas interrogantes, cuyas respuestas son dicotómicas (si/no), además son abiertas con la finalidad que el entrevistado brinde mayor detalle.

La guía de la entrevista fue evaluada para conocer si cumple con los requisitos de validez y confiabilidad. Se evaluó el contenido mediante la revisión de 3 jueces expertos en comercio exterior y 1 juez experto en metodología y estadística.

Los resultados de los jueces expertos, se observa a continuación:

PREGUNTAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	INDICE V DE AIKEN
E1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	100%
E2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	100%
E3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	100%
E4	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	100%

El promedio del porcentaje de acuerdo es 100%, por lo tanto, el cuestionario tiene validez

La aplicación de la entrevista se realizó durante las semanas de 04/03/2019 al 24/03/2019, se citó a cada uno de los expertos para que responda de acuerdo a sus conocimientos y experiencia en temas aduaneros. El tiempo de administración del instrumento es de 40 minutos.

El personal encargado de la aplicación del instrumento estaba capacitado en el contenido de las preguntas y la solución de dudas durante su ejecución.

#### **4.6. Análisis y Procesamiento de Datos**

Los datos recolectados fueron ingresados al software Excel 2013, donde se realizó la revisión de las respuestas y el control de calidad. Posteriormente, se codificaron y las respuestas u se crearon niveles o categorías para algunas preguntas. Luego, los datos se exportaron al software estadístico SPSS 24, donde se elaboró las etiquetas para los códigos.

El análisis se realizó mediante la estadística descriptiva e inferencial.

En el análisis descriptivo se obtuvieron tablas y gráfico de frecuencias absolutas y porcentuales; asimismo, se determinaron las medidas de resumen (promedio, desviación estándar, etc.).

En el análisis inferencial se realizó la prueba de normalidad mediante el estadístico de Kolmogorov-Smirnov con una significancia del 5%. Posteriormente, se determinaron los coeficientes de correlación de Pearson y Spearman según corresponda.

## CAPÍTULO V. RESULTADOS

### 5.1. Resultados descriptivos.

#### 5.1.1. Variable Independiente: Obligatoriedad de Despacho Anticipado:

**Tabla 7**  
**Obligatoriedad del Despacho Anticipado**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Bueno</i>	1	6.7
<i>Regular</i>	2	13.3
<i>Malo</i>	12	80.0
<i>Total</i>	15	100.0

Como se demuestra en la tabla 7, de acuerdo a las entrevistas realizadas a los especialistas en importación, identificamos que la mayoría de estos, considera que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado repercutiría negativamente en las operaciones de comercio exterior en el Puerto del Callao. Pudimos evidenciar, que estas disposiciones han sido publicadas sin contar las observaciones o propuestas de mejora de los expertos y de los operadores de comercio exterior, los cuales han manifestado su desaprobación a esta obligatoriedad. Asimismo, los entrevistados consideran que esta medida afectará la cadena logística en las operaciones de importación, esto debido a que elimina la posibilidad que actualmente tienen los importadores para elegir a que modalidad de despacho destinaran sus mercancías.

Finalmente, en cuanto a las disposiciones normativas impuestas mediante la Ley General de aduanas los expertos consideran la obligatoriedad del Despacho Anticipado contraviene la normativa internacional, debido a que la Comunicad Andina no contempla esta disposición en su Decisión N° 671.

A. Dimensión Obligatoriedad de la Variable 1:

**Tabla 8**  
**Obligatoriedad**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>No</i>	2	13.3
<i>Si</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

Tal como se detalla en el cuadro anterior, de la totalidad de encuestados, 13 de los expertos consultados refieren que la Obligatoriedad del Despacho anticipado, afectaría negativamente a las operaciones de Importación en el puerto del Callao. En ese sentido, el grado de aceptación entre los expertos en comercio exterior es mínima, debido a que esta medida no facilitan las operaciones de comercio exterior, ya que no promueven la certeza y previsibilidad de las mismas, además son contrarias a las normas y estándares internacionales en materia aduanera.

B. Dimensión Legislación Vigente de la Variable 1:

**Tabla 9**  
**Legislación Nacional**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>No</i>	2	13.3
<i>Si</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

De acuerdo a la tabla 9, conforme a las entrevistas realizadas a los expertos especialistas en importación, se encontró que el 86.7%, que representa la mayoría de los mismos, está de acuerdo en que lo establecido en el Artículo 131 de la última modificación de la Ley General de Aduanas – Decreto Legislativo N° 1433, contraviene la disposiciones establecida por la Comunidad Andina; los fundamentos por los cuales se llevó a cabo la modificación de Ley General de

aduanas, no justifican que el Estado Peruano pueda incumplir la mencionada norma, específicamente la Decisión N° 671 que establecen la posibilidad de que el importador pueda destinar sus mercancías 15 días antes de su llegada o dentro del plazo de 30 días siguientes a su descarga o llegada.

Asimismo, la obligatoriedad contraviene lo establecido en el artículo 1º de la Decisión 618 de la Comunidad Andina, que señala que las normas comunitarias sobre armonización en materia, se efectuaran incorporando de manera progresiva, los principios, normas y recomendaciones establecidos en el Anexo General del Convenio de Kyoto revisado, el cual señala que la legislación nacional establecerá la posibilidad de que el declarante pueda la destinar sus mercancías presentando la declaración aduanera antes o con posterioridad a su llegada.

### 5.1.2. Variable Dependiente: Régimen de Importaciones

**Tabla 10.**  
**Régimen de Importaciones**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Positivo</i>	2	13.3
<i>Negativo</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

De acuerdo a la Tabla 10, con las entrevistas realizadas a los expertos especialistas en importación, se encontró que el 86.7%, de expertos consideran que la operatividad del régimen de importaciones se vería afectada por la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado. Si bien es cierto, los costos operativos no variarían; en cuanto a los tiempos los expertos consideran que los importadores se verían perjudicados por la demora que esta disposición

ocasionaría al momento de realizar sus trámites administrativos con otros operadores, en la SUNAT y en el puerto.

Asimismo, los expertos señalan que los importadores verían vulnerada la posibilidad de elegir a que modalidad de despacho destinaran su mercancía, afectando su estructura de negocio.

Finalmente, considerar que el Estado Peruano debe de modificar esta disposición normativa, con la finalidad que exista una concordancia de normas entre las disposiciones nacionales e internacionales.

Dimensión Costos de la Variable 2:

**Tabla 11**  
**Costos**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Positivo</i>	12	80.0
<i>Negativo</i>	3	20.0
<i>Total</i>	15	100.0

De acuerdo con las entrevistas realizadas a los expertos en importación, se encontró que el 80.0% considera que la entrada en vigencia de la obligatoriedad no generaría un incremento en los costos operativos de importación en el Puerto del Callao; puesto que, por el hecho de que exista una obligatoriedad en la modalidad, no significa que los costos se vean incrementados en las operaciones portuarias. En ese sentido, con la obligatoriedad de la modalidad anticipada, el Importador deberá de considerar todos los costos que usualmente generan sus operaciones, así como los sobrecostos que estas generan.

#### A. Dimensión Tiempos de la Variable 2:

**Tabla 12**  
**Tiempos**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Positivo</i>	2	13.3
<i>Negativo</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

Como se puede evidenciar en la tabla anterior, del total de los expertos entrevistados, 02 de ellos consideran que la entrada en vigencia de la obligatoriedad agilizaría los trámites administrativos en el despacho de importaciones, puesto que, para acogerse a dicha modalidad, esta se debe de declarar con anticipación al arribo de la nave al puerto de destino final (puerto del Callao). Sin embargo, 13 de los expertos encuestados opinan que si bien, al declarar dicha modalidad se realiza con anticipación, de nada serviría si los operadores de comercio exterior, SUNAT y los terminales portuarios, no se encuentran en la capacidad de atender la demanda que originaría esta medida. Tomando en cuenta que la infraestructura e instalaciones no es la adecuada, actualmente no existe una mejora en los procesos para la importación y el número de personal para la atención sigue siendo el mismo.

#### B. Dimensión Modalidades de Despacho de la Variable 2:

**Tabla 13**  
**Modalidades de Despacho**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Positivo</i>	2	13.3
<i>Negativo</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

Respecto a la Tabla 13, conforme a las entrevistas realizadas a los expertos especialistas en importación, se encontró que, el 86.7% de los entrevistados



consideran que la obligatoriedad del Despacho Anticipado vulnera la libertad de elección del importador, tomando en cuenta que actualmente la mayoría de los importadores eligen la modalidad de despacho diferido para destinar su mercancía en el régimen de importaciones, debido a que, una vez que se encuentran en los depósitos temporales pueden efectuar las operaciones usuales necesarias para el despacho, como obtener los permisos correspondientes si se trata de mercancía restringida, así como utilizar los días libres que brinda el depósito temporal, para financiar el pago de los derechos arancelarias, sin necesidad de obtener una garantía bancaria.

**C. Dimensión Depósito Temporal de la Variable 2:**

**Tabla 14**  
**Depósito Temporal**

	<i>Frecuencia</i>	<i>Porcentaje</i>
<i>Positivo</i>	2	13.3
<i>Negativo</i>	13	86.7
<i>Total</i>	15	100.0

En base a la respuesta obtenida por parte de los especialistas en Importación entrevistados, se encontró que, la mayoría considera que con la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado, no se verían afectados los servicios brindados por los Depósitos Temporales, puesto que, en muchas de las importaciones declaradas como Modalidad anticipada, los Importadores solicitan que sus unidades sean trasladadas a un Depósito Temporal. Por ende, los depósitos no dejarían de percibir los ingresos que actualmente perciben por los servicios de Almacenaje y demás servicios que brindan a las cargas. Sin embargo, la minoría de los especialistas entrevistados, indica que dichos

terminales, si se verán afectados debido a la falta de demanda de los Servicios de Deposito (Almacenaje).

#### **D. Dimensión Legislación Internacional de la Variable 2:**

**Tabla 15**  
**Legislación Internacional - CAN**

	Frecuencia	Porcentaje
Positivo	2	13.3
Negativo	13	86.7
Total	15	100.0

De acuerdo con las entrevistas realizadas a los especialistas en importación, se encontró que el 86.7%, los cuales consideran el Estado Peruano debería de adecuar la legislación aduanera conforme a la Decisión 671 de la CAN, ello debido a que con la obligatoriedad del despacho anticipado no se estaría respetando la Norma Andina, obligando de esta manera al importador a destinar bajo la modalidad de despacho anticipado. No obstante, en aras de conservar la concordancia de las normas nacionales e internacionales en el Perú, se debió de seguir impulsando del despacho anticipado, sin dejar de reconocer las otras modalidades e incumplir los plazos establecidos en la Decisión 671.

## **5.2. Resultados inferenciales**

### **5.2.1. Hipótesis general**

Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

### Hipótesis estadísticas.

**Ho:** No existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**H1:** Existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**Tabla 16**  
**Distribución de expertos según Obligatoriedad del despacho anticipado y régimen de importaciones**

			Régimen de Importaciones		Total
			Positivo	Negativo	
Obligatoriedad del Despacho Anticipado	Bueno	Frecuencia	1	0	1
		%	100.0%	0.0%	100.0%
	Regular	Frecuencia	1	1	2
		%	50.0%	50.0%	100.0%
	Malo	Frecuencia	0	12	12
		%	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Frecuencia	2	13	15	
	%	13.3%	86.7%	100.0%	

Del total de expertos entrevistados, 12 de ellos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho anticipado es mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Asimismo, relacionado al régimen de importaciones la mayoría de los expertos, los cuales representan un 86.7%, opinan que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado tendrá efectos negativos sobre el régimen de importaciones en el Puerto del Callao. Por lo que, esta disposición no es aceptada por la mayoría de los especialistas, los

cuales opinan que esta medida no facilita las operaciones de comercio exterior en el Puerto del Callao.

**Tabla 17.**  
**Prueba de independencia (Chi-cuadrado)**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
<i>Chi-cuadrado de Pearson</i>	10,673 <sup>a</sup>	2	.005
<i>Razón de verosimilitudes</i>	9.008	2	.011
<i>Asociación lineal por lineal</i>	9.962	1	.002
<i>N de casos válidos</i>	15		

*a. 5 casillas (83,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,13.*

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 9.008 con P valor= 0.011 < 0.05, entonces se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, existe asociación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao.

**Tabla 18**  
**Medidas de asociación**

		Valor	Sig. aproximada
<i>Nominal por nominal</i>	<i>Phi</i>	.844	.005
	<i>V de Cramer</i>	.844	.005
	<i>N de casos válidos</i>	15	

*a. Asumiendo la hipótesis alternativa.*

*b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.*

El estadístico V de Cramer es igual a 0.844 con p valor= 0.005 < 0.05, entonces se puede afirmar que las dos variables tienen asociación alta y positiva (directa).

## 5.2.2. Hipótesis Específicas

1. Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

### Hipótesis estadísticas.

**Ho:** No existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el aumento de los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**H1:** Existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el aumento de los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**Tabla 19.**  
**Tabla de contingencia Obligatoriedad del Despacho Anticipado Costos**

			Costos		Total
			Positivo	Negativo	
Obligatoriedad del Despacho Anticipado	Bueno	Frecuencia	1	0	1
		%	100.0%	0.0%	100.0%
	Regular	Frecuencia	1	1	2
		%	50.0%	50.0%	100.0%
	Malo	Frecuencia	10	2	12
		%	83.3%	16.7%	100.0%
Total	Frecuencia	12	3	15	
	%	80.0%	20.0%	100.0%	

De la totalidad de especialistas entrevistados, a pesar de que, 12 expertos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado sería

mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Con respecto a los costos operativos, 10 de ellos opinan que estos costos, en los despachos de importaciones no se verían afectados, es decir, que se mantendrían a pesar de la entrada en vigencia de la Obligatoriedad en el puerto del Callao, esto debido a que en la actualidad, los importadores pueden destinar su mercancía bajo esta modalidad y conocen cuales son los costos logísticos para este tipo de operaciones. Asimismo, la entrada en vigencia de esta disposición no está asociada a la generación de sobre costos como sobreestadía y almacenaje aplicables a las importaciones.

**Tabla 20.**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	<i>Valor</i>	<i>gl</i>	<i>Sig. asintótica (bilateral)</i>
<i>Chi-cuadrado de Pearson</i>	1,458 <sup>a</sup>	2	.482
<i>Razón de verosimilitudes</i>	1.426	2	.490
<i>Asociación lineal por lineal</i>	.047	1	.828
<i>N de casos válidos</i>	15		

*a. 5 casillas (83.3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .20.*

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 1.426 con P valor= 0.490 > 0.05, entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, no existe asociación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el aumento de los costos operativos de las Importaciones en el Puerto del Callao.

2. Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**Hipótesis estadísticas.**

**Ho:** No existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**H2:** Existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018.

**Tabla 21**  
**Tabla de contingencia Tiempos**

			Tiempos		Total
			Positivo	Negativo	
Obligatoriedad del Despacho Anticipado	Bueno	Frecuencia	1	0	1
		%	100.0%	0.0%	100.0%
	Regular	Frecuencia	1	1	2
		%	50.0%	50.0%	100.0%
	Malo	Frecuencia	0	12	12
		%	0.0%	100.0%	100.0%
Total	Frecuencia	2	13	15	
	%	13.3%	86.7%	100.0%	

Del total de expertos entrevistados, 12 de ellos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho anticipado es mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Asimismo, con respecto a los tiempos en los despachos, el 86.7% de los entrevistados, opinan que estos tiempos se verían

afectos con la entrada en vigencia de esta disposición, debido a que en la actualidad no contamos con las herramientas necesarias para agilizar los trámites administrativos relacionados al despacho de importaciones, la Administración aduanera no tiene a disposición el personal necesario para implementar los cambios normativos y la infraestructura portuaria no es la adecuada para la atención de todos los despachos anticipados.

**Tabla 22.**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	<i>Valor</i>	<i>gl</i>	<i>Sig. asintótica (bilateral)</i>
<i>Chi-cuadrado de Pearson</i>	10,673 <sup>a</sup>	2	.005
<i>Razón de verosimilitudes</i>	9.008	2	.011
<i>Asociación lineal por lineal</i>	9.962	1	.002
<i>N de casos válidos</i>	15		

*a. 5 casillas (83.3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .13.*

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 9.008 con P valor= 0.011 < 0.05, entonces se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao.



**Tabla 23**  
**Medidas simétricas**

		<i>Valor</i>	<i>Sig.</i> <i>aproximada</i>
<i>Nominal</i>	<i>Phi</i>	<i>.844</i>	<i>.005</i>
<i>por</i>	<i>V de</i>		
<i>nominal</i>	<i>Cramer</i>	<i>.844</i>	<i>.005</i>
<i>N de casos válidos</i>		<i>15</i>	

*a. Asumiendo la hipótesis alternativa.*

*b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.*

El estadístico V de Cramer es igual a 0.844 con p valor= 0.005 < 0.05, entonces se puede afirmar que las dos variables tienen asociación alta y positiva (directa).

3. Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018.

**Hipótesis estadísticas.**

**Ho:** No existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018.

**H3:** Existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018.

**Tabla 24**  
**Tabla de contingencia Modalidades de Despacho**

			Modalidades de Despacho		Total
			Positivo	Negativo	
<i>Obligatoriedad del Despacho Anticipado</i>	<i>Bueno</i>	<i>Frecuencia</i>	1	0	1
		<i>%</i>	100.0%	0.0%	100.0%
	<i>Regular</i>	<i>Frecuencia</i>	1	1	2
		<i>%</i>	50.0%	50.0%	100.0%
	<i>Malo</i>	<i>Frecuencia</i>	0	12	12
		<i>%</i>	0.0%	100.0%	100.0%
<i>Total</i>	<i>Frecuencia</i>	2	13	15	
	<i>%</i>	13.3%	86.7%	100.0%	

Del total de expertos entrevistados, 12 de ellos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho anticipado es mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Asimismo, relacionado a la elección de la modalidad de despacho por parte de los importadores, la mayoría de los entrevistados opinan que con la vigencia de la obligatoriedad se vería vulnerado el derecho de los importadores a la libre elección de la modalidad de despacho y por lo tanto, se vería afectada la estructura de sus negocios, pudiendo ocasionar el cierre de sus empresas, sobre todo para los pequeños importadores.

**Tabla 25**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	<i>Valor</i>	<i>gl</i>	<i>Sig. asintótica (bilateral)</i>
<i>Chi-cuadrado de Pearson</i>	10,673 <sup>a</sup>	2	.005

<i>Razón de verosimilitudes</i>	9.008	2	.011
<i>Asociación lineal por lineal</i>	9.962	1	.002
<i>N de casos válidos</i>	15		

a. 5 casillas (83.3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .13.

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 9.008 con P valor= 0.011 < 0.05, entonces se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores.

**Tabla 26**  
**Medidas simétricas**

		<i>Valor</i>	<i>Sig. aproximada</i>
<i>Nominal por nominal</i>	<i>Phi V de Cramer</i>	.844	.005
<i>N de casos válidos</i>		15	

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.  
b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

El estadístico V de Cramer es igual a 0.844 con p valor= 0.005 < 0.05, entonces se puede afirmar que las dos variables tienen asociación alta y positiva (directa).

- Existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018.

### Hipótesis estadísticas.

**Ho:** No existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018.

**H4:** Existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018.

**Tabla 27**  
**Tabla de contingencia Depósito Temporal**

			<i>Depósito Temporal</i>		<i>Total</i>
			<i>Positivo</i>	<i>Negativo</i>	
<i>Obligatoriedad del Despacho Anticipado</i>	<i>Bueno</i>	<i>Frecuencia</i>	1	0	1
		<i>%</i>	100.0%	0.0%	100.0%
	<i>Regular</i>	<i>Frecuencia</i>	0	2	2
		<i>%</i>	0.0%	100.0%	100.0%
	<i>Malo</i>	<i>Frecuencia</i>	1	11	12
		<i>%</i>	8.3%	91.7%	100.0%
<i>Total</i>		<i>Frecuencia</i>	2	13	15
		<i>%</i>	13.3%	86.7%	100.0%

De la totalidad de especialistas entrevistados, a pesar de que, 12 expertos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado sería mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Con respecto a los servicios que brindan los depósitos temporales, 11 de ellos opinan que estos no se verían afectados, es decir, que se mantendrían a pesar de la entrada en vigencia de la Obligatoriedad en el puerto del Callao, esto debido a que los importadores pueden destinar su mercancía bajo la modalidad de despacho

anticipado punto de llegada Depósito temporal, trasladando su carga a estos locales y continuar con el despacho aduanero en los mismos.

**Tabla 28**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	7,067 <sup>a</sup>	2	.029
Razón de verosimilitudes	4.896	2	.086
Asociación lineal por lineal	3.522	1	.061
N de casos válidos	15		

a. 5 casillas (83.3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .13.

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 4.896 con P valor= 0.86 > 0.05, entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, no existe relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho y los servicios que ofrecen los depósitos temporales.

5. Existe una relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

#### **Hipótesis estadísticas.**

**Ho:** No existe relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

**H4:** Existe relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

**Tabla 29**  
**Tabla de contingencia Legislación Internacional - CAN**

		<i>Legislación Internacional - CAN</i>			
		<i>Positivo</i>	<i>Negativo</i>	<i>Total</i>	
<i>Obligatoriedad del Despacho Anticipado</i>	<i>Bueno</i>	<i>Frecuencia</i>	1	0	1
		<i>%</i>	100.0%	0.0%	100.0%
	<i>Regular</i>	<i>Frecuencia</i>	1	1	2
		<i>%</i>	50.0%	50.0%	100.0%
	<i>Malo</i>	<i>Frecuencia</i>	0	12	12
		<i>%</i>	0.0%	100.0%	100.0%
<i>Total</i>		<i>Frecuencia</i>	2	13	15
		<i>%</i>	13.3%	86.7%	100.0%

Del total de expertos entrevistados, 12 de ellos consideran que la vigencia de la obligatoriedad del Despacho anticipado es mala o perjudicial para las operaciones de comercio exterior. Asimismo, relacionado a la legislación internacional - Decisión N° 671 de la Comunidad Andina, el 86.7% de los entrevistados opinan que con la vigencia de la obligatoriedad, el Estado Peruano, el cual forma parte de la mencionada organización internacional, estaría incumpliendo con los acuerdos de la CAN en materia aduanera; por lo que sería conveniente la modificación del Art. 131 del Decreto Legislativo N° 1433, que modifica la Ley General de Aduanas.

**Tabla 30**  
**Pruebas de chi-cuadrado**

	<i>Valor</i>	<i>gl</i>	<i>Sig. asintótica (bilateral)</i>
<i>Chi-cuadrado de Pearson</i>	10,673 <sup>a</sup>	2	.005

Razón de verosimilitudes	9.008	2	.011
Asociación lineal por lineal	9.962	1	.002
N de casos válidos	15		

a. 5 casillas (83.3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es .13.

En la prueba de independencia de variables, se encontró que el estadístico Chi-cuadrado es 9.008 con P valor= 0.011 > 0.05, entonces no se rechaza la hipótesis nula; por lo tanto, no existe relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

**Tabla 31**  
**Medidas simétricas**

		Valor	Sig. aproximada
Nominal por nominal	Phi	.844	.005
	V de Cramer	.844	.005
N de casos válidos		15	

a. Asumiendo la hipótesis alternativa.  
b. Empleando el error típico asintótico basado en la hipótesis nula.

El estadístico V de Cramer es igual a 0.844 con p valor= 0.005 > 0.05, entonces se puede afirmar que las dos variables no tienen asociación alta y ni positiva (directa).

### 5.3. Resultados estadísticos adicionales:

Referente a las muestras aleatorias que se tomaron con la finalidad obtener el porcentaje de acogimiento al despacho Anticipado y al Despacho Diferido en los

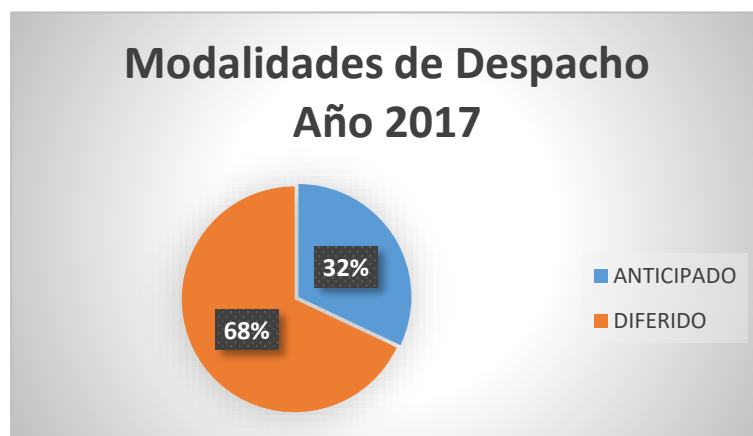
años 2017 y 2018 para el régimen de importaciones en el Puerto del Callao, se tiene lo siguiente:

Se puede apreciar que en el año 2017:

Se numeraron 123 DAM's con la modalidad de Despacho Anticipado y 261 DAM's con la modalidad de despacho Diferido.

### Gráfico 3:

#### Modalidades de Despacho – Año 2017



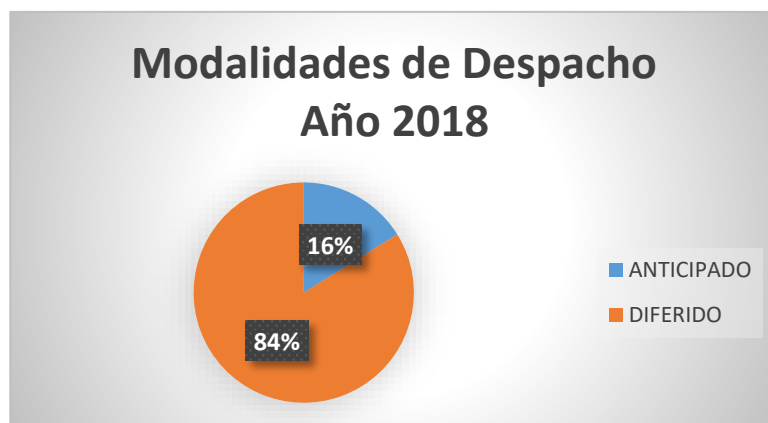
Finalmente, se puede apreciar que en el año 2018:

Se numeraron 62 DAM's con la modalidad de Despacho Anticipado y 322 DAM's con la modalidad de despacho Diferido.



**Gráfico 4:**

**Modalidades de Despacho – Año 2018**



En conclusión, la modalidad de despacho Diferido es la modalidad de mayor acogimiento en los años 2017 y 2018 en las importaciones en el Puerto del Callao.

## **CAPÍTULO VI. DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

### **6.1. Contratación y demostración de las hipótesis con los resultados**

En la presente investigación llevaremos a cabo la discusión de las opiniones brindadas por los especialistas en importaciones entrevistados, incluyendo los resultados de este estudio con la finalidad de verificar la validez de las hipótesis planteadas.

6.1.1. Este trabajo plantea la existencia de una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018, lo cual se ha validado con los resultados obtenidos en donde los especialistas consideran que, sí existe esta relación entre ellos, siendo esta negativa para el normal desarrollo de las importaciones en el puerto del Callao.

Después de realizar las investigaciones correspondientes consideramos que la obligatoriedad restringe la libre elección del importador a realizar su despacho conforme a sus necesidades, esta situación origina la reducción de los plazos que tienen para efectuar la destinación aduanera luego del arribo o descarga de las mercancías. En la actualidad existe un porcentaje alto de importadores que retiran de importadores que hace unos del despacho diferido para retirar sus mercancías desde los depósitos temporales utilizando los días de libre almacenaje para realizar las transacciones internas de venta y pago de tributos aduaneros.

De igual manera, al ser esta modalidad obligatoria no implica que los costos operativos sean menores a los que actualmente se manejan para los despachos de importaciones, sin eximir al importador de caer en ciertos sobrecostos en sus operaciones que incrementen el valor de su mercancía en la venta interna reduciendo la competitividad de las empresas que se dedican a este rubro.

Asimismo, a pesar de que se hace un esfuerzo por disminuir los tiempos de atención en el despacho de importaciones, hasta alcanzar el levante de las mercancías; estos se ven afectados debido a la inapropiada infraestructura portuaria, con la que contamos, incluyendo la congestión en las vías de acceso y salida de la carga de los distintos terminales portuarios en el Callao. Siendo el puerto del Callao, el principal puerto del Perú, el movimiento de los vehículos de carga de contenedores, producen la saturación de las vías cercanas a los puertos como son la avenida Nestor Gambetta y Manco Capac, ocasionando colas en las cuales los vehículos deben de esperar el turno para ingresar y realizar operaciones en el puerto, espera que puede consumir entre 12 o 14 horas conforme al estudio del Banco Mundial (2015), espera que pone en riesgo la mercancías y la integridad de los choferes por los altos índices de criminalidad de la zona, así como genera el entorpecimiento en el acceso de las vías de ingreso al puerto, elevando los costos de transporte para los importadores y exportadores.

Igualmente, cabe mencionar que se debe de tomar en cuenta que la SUNAT no se encuentra en la capacidad de atender apropiadamente los despachos de importaciones que se numeran en la circunscripción de la Aduana Marítima del

Callao, debido a la falta de personal especializado, para atender todos los despachos que se numerarían en la modalidad de despacho anticipado, elevándose probablemente el índice de rectificaciones, inmovilizaciones y multas para los importadores.

Por otro lado, consideramos que actualmente los importadores utilizan con mayor frecuencia la modalidad de despacho diferido para destinar sus mercancías, debido a que conforme a la estructura de su negocio no cuentan con almacenes propios, o por la naturaleza de la mercancía necesitan realizar los trámites para solicitar los permisos correspondientes para su importación; no obstante para iniciar con el despacho de importación deben de contar con todos los documentos necesarios, los cuales les son enviados una vez que ha ingresado la mercancía a nuestro país.

Finalmente, señalamos que la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho anticipado contraviene la Decisión 671 de la Comunidad Andina, organización de la cual el Peru es miembro y adquirió un compromiso de carácter internacional, mediante el cual se obliga a adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas del Acuerdo de Cartagena, sin adoptar medida alguna que sea contraria a las mencionadas normas u obstaculicen su aplicación. En ese sentido, la vigencia de la obligatoriedad del despacho anticipado representa un incumplimiento de la Decisión de la CAN.

6.1.2. Nuestra investigación plantea la existencia de una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018. Para este caso, se ha validado que no existe una relación entre ellos, es decir que los costos operativos se mantendrían a pesar de la entrada en vigencia.

En ese sentido, consideramos que estos costos no se verían incrementados, debido a que actualmente la modalidad de despacho anticipado es utilizada, aunque en menor proporción por los importadores, para lo cual los costos operativos se encuentran establecidos por los puertos, los transportistas, los agentes de aduanas, depósitos y demás operadores que intervienen en el despacho de importaciones en la modalidad de anticipado, conforme lo hemos mencionado en esta investigación.

Asimismo, en nuestra opinión la entrada en vigencia de la obligatoriedad no está vinculada a los sobrecostos por sobrestadía, debido a que estos costos son impuestos directamente por la línea naviera por el uso de los contenedores fuera del plazo de libre disponibilidad y almacenaje en el puerto, costo mediante el cual el operador portuario cobra por el uso del área operativa dentro de sus instalaciones. Los importadores están afectos al pago de los mismos, debido a que para evitar este tipo de sobrecostos se debe de tomar las previsiones correspondientes dentro del despacho de importaciones, como devolver los contenedores a tiempo o recoger el contenedor a tiempo del puerto, gestión realizada por el agente de aduanas o por el deposito temporal de corresponder.

6.1.3. El presente trabajo de investigación plantea la existencia de una relación significativa entre la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao en los años 2017 y 2018, lo cual se ha validado con los resultados obtenidos en donde los especialistas consideran que si existe relación entre ellos.

Es así que, en nuestra consideración a pesar que con el despacho anticipado, se disminuye los tiempos del despacho aduanero, siempre que se cumplan con los requisitos que señala la ley, no todos los trámites administrativos que se tienen que realizar dentro del proceso de importación, se encuentran bajo la potestad de la aduana. Un ejemplo claro son las agencias marítimas y el visto bueno que otorgan como autorización para el retiro, en esos casos, estos operadores no trabajan las 24 horas y los importadores se encuentran supeditados a este trámite para liberar la mercancía, una solución a este punto es el uso del visto bueno electrónico; sin embargo, hasta el momento son pocos los agentes marítimos que lo utilizan, debido al desarrollo informático que esto requiere; no obstante con el avance la tecnología se espera que se use esta herramienta disminuyendo aún más los tiempos en los despachos de importaciones.

Ahora bien, respecto a si es que SUNAT estaría en la capacidad de atender apropiadamente el desarrollo de las importaciones bajo la modalidad de despacho anticipado obligatorio, consideramos que SUNAT no estaría en la capacidad de atender los despachos de importaciones frente a un panorama de obligatoriedad de esta modalidad, esto debido a que actualmente la Aduana

Marítima del Callao no cuenta suficiente personal especializado, en la diversa mercancía que ingresa al país, ni tampoco existe una interconexión entre la SUNAT y las demás sectores competentes quienes tienen las herramientas necesarias para verificar que la mercancía que ingresa a nuestro país cumpla con todas los requerimientos y autorizaciones impuestos en la ley, si SUNAT contara con estas herramientas esto permitiría que los reconocimientos físicos se realicen de una manera más óptima, evitando que las mercancías seas inmovilizadas o incautadas indebidamente lo que al final genera el aumento de sobrecostos operativos como sobreestadía y almacenaje, otras competencias que se deben de reforzar en la SUNAT es la actualización periódica de normas de valorar las mercancías, debido a que muchas DAMs pasan por un proceso de Duda Razonable, mediante el cual la administración realiza todo un estudio de los valores de la mercancías declarados en las cada una de las series de la DAM, utilizando los métodos de valoración aprobados mediante el Decreto Supremo N° 186-99-EF que aprueba el Reglamento para la valoración de mercancías según el Acuerdo sobre Valoración en Aduana de la OMC, estos procesos de Duda Razonable, genera que los importadores inviertan tiempo y costos en los recursos a presentar tanto ante la administración como al Tribunal Fiscal, siendo mayormente estas resoluciones sobre valor de contenedores revocadas en última instancia.

Respecto al número de especialistas que realizan el aforo, actualmente se tiene que aproximadamente 12 son los especialistas que realizan esta operación con paquetes entre 4 - 10 DAM's de importaciones para aforar, en los diferentes depósitos temporales y en el puerto, esto conforme a la información que se

encuentra en el portal de SUNAT. El funcionario aduanero verifica no menos del 5% del total de bultos, eso dependiendo de la naturaleza de la mercancía, además de la toma de muestras y el llenado de actas de inmovilización e incautación y de la revisión de cada una de las series de la DAM; sin embargo, en caso se necesite realizar nuevamente una de estas operaciones, el mismo especialista, que al día siguiente tendrá una carga similar, no tendrá el tiempo necesario para efectuar nuevamente la operación, sino hasta que culmine con los demás despacho asignados, lo que al final perjudica al importador.

No obstante, como punto de partida, sería conveniente que la SUNAT considerará aumentar el porcentaje de canales verdes, de tal manera que si la modalidad de despacho anticipado va a convertirse en obligatoria, los importadores no sientan las demoras al tener que pasar su mercancía por reconocimiento físico, sino que automáticamente obtengan el levante con el canal verde.

en nuestra opinión la infraestructura portuaria no es suficiente para atender las importaciones bajo la modalidad de despacho anticipación obligatorio, ello debido a que el puerto no está preparado para atender los reconocimientos físicos dentro de sus instalaciones, por el poco espacio que tienen dentro de las instalaciones portuarias; en la actualidad se realizan de uno a cuatro reconocimientos al día en el puerto y unos 70 a 90 despachos en los diferentes depósitos temporales, si lo que busca SUNAT, es que con la obligatoriedad del despacho anticipado, los importadores puedan obtener el levante y retirar su mercancía directamente del puerto, todos los reconocimientos físicos se tendrían



que realizar directamente en los patios de los dos operadores portuarios, eso sumado a las desconsolidaciones y otras operaciones usuales que se requieren en un despacho, bajo este escenario al día de hoy, los puertos no se encuentran preparados para realizar todas estas operaciones

Finalmente, no se ha tomado en cuenta cual es el tiempo promedio que tiene el puerto para despachar los contenedores, el cual es de 48 horas del término de la descarga libre de costos, el cual se puede extender dependiente de diversos factores; en este caso SUNAT solo contabiliza el periodo desde que llegó la mercancía hasta que se otorgó el levante para sus indicadores de despacho anticipado; sin embargo el verdadero tiempo de despacho del puerto no es tomado en cuenta y mucho menos el tiempo de demora desde que ingresa la mercancía en nuestro país, hasta que la mercancía llegue a manos de los importadores lo cual puede extenderse como bien mencionamos a más de 48 horas, siendo el importador el cual asume directamente los sobrecostos portuarios.

6.1.4. El presente trabajo de investigación plantea la existencia de una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores en los años 2017 y 2018, lo cual se ha validado con los resultados obtenidos en donde los especialistas consideran que si existe esta relación entre ellos, ocasionando vulneración de la libertad de elección de los importadores.

En ese sentido, consideramos que esta obligatoriedad vulnera el derecho de libre elección que tiene los importadores, restringiendo su libre manifestación de voluntad de efectuar las operaciones de comercio exterior que sean necesarias para su mercancía, contratando a los operadores de comercio exterior que se encuentran dentro de la cadena logística de nuestro país.

Cada importador tiene una estructura de negocio definida, por lo que el hecho de imponer normativamente que haga una reorganización de esa estructura debido a que tendrá que numerar todos sus despachos bajo la modalidad de despacho anticipado, los podría obligar a subir sus costos de venta, acarreando consecuencias económicas, debido a que los importadores que tendrían que aplicar esta modalidad deberán de hacerse cargo del pago de los fletes mucho antes que arribe la mercancía a nuestro país, pagar los impuestos de la importación o garantizarlos.

Para los grandes importadores, el acceder a los despachos anticipados no es problema, pero para los pequeños importadores que no cuentan con almacenes propios y que además no cuentan con el financiamiento, incluso para pagar los impuestos y utilizan los días de almacenaje libres que les brinda los depósitos temporales para vender su mercancía y de esa manera tener liquidez para concluir los despachos, se verían seriamente afectados con la obligatoriedad del despacho.

Asimismo, actualmente muchos de los despachos se numeran en modalidad de diferido, el cual conforme a los resultados de la muestra aleatoria, es el despacho

más elegido actualmente por los importadores, debido a que estos no cuentan con toda la documentación aduanera a tiempo para presentarla para su revisión, documentos como el certificado de origen llegan a manos de los importadores muchas veces cuando la nave ya llegó al país por lo que se ven imposibilitados de numerar despacho anticipado.

De otro lado, existe mercancía que necesitan previas inspecciones de otras entidades competentes, para que obtengan los permisos que autoricen sus ingreso, las llamadas mercancías restringidas; así como otra que necesita de operaciones usuales como el rotulado y etiquetado, para su inspección; ante un escenario del despacho anticipado obligatorio, la Ley General de aduanas no ha establecido como se realizaran estos despacho que por lo general se realizan bajo la modalidad de despacho diferido, a elección del importador, debido a la generación de las operaciones antes mencionadas.

6.1.5. La presente investigación plantea la existencia de una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los servicios que ofrecen los depósitos temporales en los años 2017 y 2018. Para este caso, se ha validado que no existe una relación entre ellos.

En este caso, en nuestra opinión consideramos que los servicios que ofrecen los depósitos temporales se no se verían afectados con la obligatoriedad del Despacho Anticipado, si es que existiera una afectación, esta sería mínima, debido a que esta modalidad también contempla la posibilidad de destinar su despacho modalidad despacho anticipado punto de llegada deposito temporal.

No obstante, se verían realmente afectados, si es que esta modalidad solo contemplara la modalidad de despacho anticipado punto de llegada puerto.

De otro lado, muchos de los importadores, al estar obligados a destinar bajo la modalidad de despacho anticipado, podrían optar por numerar, con punto de llegada puerto, por lo que mermaría en gran cantidad los servicios de almacenaje y también los servicios logístico integral, tal como el recojo de la carga y distribución al mercado local, de la mayoría de los depósitos temporales.

Finalmente, es Estado debe ser respetar el concepto de la economía de Mercado social, que conforme a la sentencia del Tribunal constitucional 2013 -TC Exp. N°0008-2003-AI/TC, párrafo 13, literal a), señala: *"La economía social de mercado es una condición importante del Estado social y democrático de derecho. Por ello debe ser ejercida con responsabilidad social y bajo el presupuesto de los valores constitucionales de la libertad y la justicia. A tal efecto está caracterizada, fundamentalmente, por los tres elementos siguientes:*

*a) Bienestar social; lo que debe traducirse en empleos productivos, trabajo digno y reparto justo del ingreso.*

***b) Mercado libre; lo que supone, por un lado, el respeto a la propiedad, a la iniciativa privada y a una libre competencia regida, prima facie, por la oferta y la demanda en el mercado; y, por otro, el combate a los oligopolios y monopolios. (...)***

*En suma, se trata de una economía que busque garantizar que la productividad individual sea, por contrapartida, sinónimo de progreso social."*

En ese sentido, la economía social genera mercado libre, esta libertad económica implica evidentemente la ausencia de coerciones que van en contra de la esfera de derechos de la persona, es el importador quien debe elegir con que operador de comercio exterior contratar para que se le brinde los servicios necesarios a su mercancía, por lo que sería inconstitucional que el Estado pretenda lograr con la medida del despacho anticipado obligatorio, la salida del mercado de intermediarios en las operaciones como son los depósitos temporales.

6.1.6. El presente trabajo de investigación plantea la existencia de una relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN, lo cual se ha validado con los resultados obtenidos en donde los especialistas consideran que debería de existir esta relación entre ellos y que estas normas no deben de mostrar ningún tipo de discrepancia.

Al respecto, consideramos que existe discrepancia entre las normas, por lo que el Artículo 131 se debe de adecuar a los artículos 15 y 20 de la Decisión 671 de la CAN, conforme a como se encontraban establecidas en la Ley General de aduanas N° 1053, antes de la modificación publicadas mediante los Decretos Legislativos N° 1213 y 1433.

Los plazos contemplados en la norma obligan por igual a todos los países miembros de la CAN, por lo que con la obligatoriedad del despacho anticipado no se está respetando la norma andina, obligando al importador a destinar bajo la modalidad antes mencionada.

Asimismo, el Estado Peruano en su exposición de motivos de la Decreto Legislativo N° 1433, indica que uno de los aspectos importantes que impulsan esta propuesta normativa radica en a la reducción de etapas y de actores que participan en la cadena Logística, dado que el uso de la modalidad anticipada de despacho posibilita el levante de la mercancía antes que sean trasladadas a algún depósito temporal. Lo anterior redundaría en ahorro de tiempos y costos en beneficio del operador del comercio internacional y del usuario final. Sin embargo, no por eso el Estado peruano puede incumplir con la normativa andina, la cual se ha comprometido a respetar, en todo caso lo que debió realizar es un impulso del despacho anticipado, sin dejar de reconocer las otras modalidades e incumplir los plazos establecidos en la Decisión 671.

De otro lado, El Estado Peruano indica que la obligatoriedad del despacho anticipado se establece en el marco de aplicación del Tratado de Libre Comercio entre Perú y EEUU, así como el Convenio de Kyoto revisado, en la línea de facilitación del comercio exterior. No obstante, un país no debería aplicar las disposiciones de un tratado incumpliendo otro como es el de Acuerdo de Cartagena y las decisiones de la CAN, debido a que estos son instrumentos jurídicos totalmente independientes unos con otros y el grado de responsabilidad de cumplimiento no difiere uno con el otro. Asimismo, cabe mencionar que si la

legislación nacional establece un tiempo límite para el almacenamiento en un depósito temporal, este plazo debe de ser el suficiente para que el importador realice todos los trámites correspondientes al despacho de importación. En ese sentido, el Convenio de Kyoto no establece un tiempo límite, ni lo requiere, además recomienda permitir la extensión del plazo toda vez que el importador lo solicite. Dicho esto no es correcto lo mencionado por el estado peruano en su exposición de motivos respecto del convenio de Kyoto.

No obstante, los miembros de la CAN adquieren un compromiso por el cual se obligan a adoptar las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de todas normas andinas dentro de su normativa interna, lo incluye la Ley General de Aduanas.

Cabe mencionar, que el hecho que la norma no haya entrado en vigencia hasta el momento, no quiere decir que no contravenga los preceptos estipulados en la norma andina, debido a que es el estado a través de la publicación de la ley el que ha manifestado su voluntad de encaminar su intención hacia un determinado escenario, esperando su reglamentación para que esta norma sea de cumplimiento obligatoria para los importadores, lo cual no debería de afectar el cumplimiento de las decisiones andinas.

No obstante, el hecho de concordar estas normas, no implica que el despacho anticipado no constituya una modalidad, que de alguna manera facilite el comercio reduciendo costos y tiempos en materia aduanera. Se debe de tomar en cuenta que el artículo 3 de la Decisión 770, sobre Facilitación del Comercio

en Materia Aduanera establece entre sus objetivos, desarrollar e implementar mecanismos que permitan la facilitación del comercio exterior. Sin embargo, ello no exime que la administración busque que el artículo 131 sea concordante y compatible con la decisión andina vigente.

Por lo expuesto, debido a la estrecha relación que deben de tener ambas normas estas deben de ser concordantes entre sí, por lo que se es eminente la modificación del Artículo N° 131 de la Ley General de Aduanas, debido a que la normativa andina no contempla la obligatoriedad del despacho anticipado dentro de sus decisiones.

## **6.2. Contrastación de los resultados con otros estudios similares**

Este trabajo de investigación es original de nuestra autoría; sin embargo, otros trabajos de investigación han desarrollado el tema del Despacho Anticipado, incluso han analizado la conveniencia de la aplicación de la obligatoriedad en nuestro país.

1. Respecto a si existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y el régimen de Importaciones en el Puerto del Callao.

Si bien es cierto conforme Katherine Falla (2017), el despacho anticipado es rentable para las empresas importadoras porque se reducen costos y tiempos, esto ayudaría a los importadores a contar con su mercancía con mucho tiempo antes y reduciendo costos



De otro lado se tienen que Alfredo Estrada (2018), considera que no es viable la obligatoriedad del despacho anticipado en nuestro país, toda vez que el despacho diferido es el preferido por la mayoría de los importadores en nuestro país, ya que permite tramitar el despacho con la mercancía en un depósito temporal sin la necesidad de la obligatoriedad de presentar la documentación antes de la llegada de la nave. Asimismo, concluye que lo planteado referente a la existencia de un despacho es una buena sugerencia para la Aduana, para que tomen en cuenta los beneficios de ambos despachos aduaneros (anticipado y diferido), y así, poder unificar los procedimientos y facilitar el comercio exterior.

Efectivamente, el Despacho Anticipado se puede convertir en una herramienta muy útil para muchos importadores dependiendo de su estructura de negocio, para otros el despacho diferido es la modalidad más idónea; por lo que en un escenario donde el despacho Anticipado sea obligatorio, conllevaría a que los importadores tengan que adaptarse, sin embargo, verían afectados sus costos de producción, tomando en cuenta que los importadores pequeños podrían desaparecer del mercado.

Ahora bien, podemos indicar que efectivamente existe una relación significativa entre la obligatoriedad del despacho anticipado y el régimen de importaciones en el Puerto del Callao, sin embargo, esta relación es negativa debido a que conforme hemos corroborado con los resultados de

este trabajo de investigación afectaría el normal desarrollo del despacho de importaciones.

2. En cuanto a si, existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao.

Según Katherine Falla (2017), con los resultados de su investigación ha quedado demostrado que la relación económica entre el despacho anticipado y los costos logísticos, es viable porque se encontraron reducción de costos y para la económica es rentable, en especial para los importadores pequeños que todavía no cuenta con el poder de negociación.

Sin embargo, Alfredo Estrada (2018) señala que también es cierto que, al haberse modificado los plazos del despacho diferido y despacho anticipado, esto ha generado ciertas dificultades que los importadores deben hacerse frente como por ejemplo la sobreestadía de mercancías por no contar con un depósito aduanero propio y la obligación de presentar la documentación completa antes de la llegada de la nave. En ese sentido, concluye que las modificaciones al despacho aduanero no son efectivas en su totalidad.

Definitivamente, concordamos con que el Despacho Anticipado genera reducción en los costos debido a que las operaciones se reducen. En

modalidad punto de llegada a puerto, no es necesario realizar el traslado a un depósito temporal; sin embargo, esto no significa que con la obligatoriedad del despacho los importadores no incurran en sobre costos como sobreestadía del contenedor e incluso almacenaje, ello porque muchos de los importadores no cuentan actualmente almacenes propios.

Finalmente, no existe una relación significativa entre la vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado y los costos operativos de las importaciones en el Puerto del Callao. Estos costos se mantendrían a pesar de la entrada en vigencia de la Ley General de Aduanas.

3. Respecto a si existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los tiempos de atención de las importaciones en el Puerto del Callao.

En cuanto a los despachos aduaneros, se requiere el óptimo funcionamiento cualquier aduana, así como de la apropiada delegación de funciones para agilizar las diversas operaciones derivadas de los regímenes aduaneros a los que se destinen las mercancías. Estas entidades deben actuar de acuerdo a las nuevas exigencias del comercio exterior por medio de la actualización del sistema aduanero, tal como lo menciona Cindel Galicia (2013) en su trabajo de investigación.

Así pues, Katherine Falla (2017) menciona que Sunat incentiva el uso del despacho anticipado ofreciendo los requisitos para la realización de los

trámites aduaneros (automatización, presentación de fotocopia en lugar de originales, etc.). Para poder agilizar dicho proceso.

Asimismo, Herman Sozoranga (2016) señala en su trabajo de investigación que las aduanas son libres de establecer controles que garanticen el fiel cumplimiento de sus normativas nacionales así como de crear procedimientos aduaneros simplificados que estimulen el crecimiento y desarrollo comercial, en virtud de lo indicado, la modalidad de despacho anticipado para su pronto retiro de Perú - SUNAT debería ser considerado como ejemplo a analizar y formalizar la aplicación del Despacho Anticipado respecto a las condiciones o necesidades que presente el importador, por mencionar, levante en el terminal portuario, levante desde el depósito temporal o su traslado directo por zona primaria a las bodegas del consignatario.

En efecto, con la modalidad de Despacho Anticipado los importadores pueden obtener beneficios en cuanto a la simplificación de trámite aduaneros y reducción de tiempos en el levante de su mercancía; sin embargo, la obligatoriedad de esta medida no soluciona la demora en la atención por parte de los puertos en el Callao.

Asimismo, se debe de entender que para que se logre la reducción de los tiempos deben de cumplirse con todas las formalidades que indica el despacho anticipado, sobre todo en el tema de garantizar los mismos. No obstante, al ser obligatoria esta modalidad los especialistas de aduanas

deberán de atender los reconocimientos físicos en el puerto o en el SINI complejo de la Aduana Marítima del Callao, en esas condiciones, y con la poca capacidad en infraestructura, los tiempos de atención de despacho, podrían extenderse en lugar de reducirse.

Finalmente, no ha realizado hasta el momento un análisis de la operatividad en el puerto en cuanto a capacidad de atención, debido a que la medición de tiempos se reduce solo al levante de la mercancía por parte de SUNAT, más no a las operaciones y trámites que se generan dentro de la cadena logística para el despacho de las importaciones.

4. Referente a si existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la Obligatoriedad del Despacho Anticipado y la vulneración de la libertad de elección de los importadores.

Según lo menciona Alfredo Estrada (2018), considera que la obligatoriedad del uso del despacho anticipado es un error que se ha cometido con la modificación de la Ley General de Aduanas a través del decreto legislativo 1235, toda vez que se está vulnerando el derecho del administrado, de poder elegir libremente el despacho que mejor le convenga.

Efectivamente, SUNAT debería impulsar el despacho anticipado; sin embargo volverlo obligatorio afectaría a los importadores que han organizado sus despachos de tal manera que destinar su mercancía a

despacho diferido, genera que tengan la oportunidad de obtener el financiamiento necesario para efectuar el pago de lo importado y de los derechos arancelario para la nacionalización, debido a que aprovechan los días libres de almacenaje que les otorgan los depósitos temporales para vender de manera total o parcial sus mercancías.

En definitiva, existe una relación significativa entre la entrada en vigencia de la obligatoriedad del despacho anticipado, debido a que efectivamente se restringe la voluntad del importador afectando la estructura de su negocio.

5. En cuanto a si existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los servicios que ofrecen los depósitos temporales.

Si bien conforme a los resultados no existe una relación significativa entre la entrada en vigencia del Despacho Anticipado y los servicios que ofrecen los depósitos temporales, esto porque siendo que el comercio exterior es dinámico, estos operadores de comercio exterior se encuentran en constante adaptación a los cambios de la normativa.

Según lo mencionado por Luis Alvis y Gustavo Dávila (2018), hay mucha variabilidad en el cobro de los costos operativos que cobran los depósitos temporales a los importadores de carga contenerizada por parte de los depósitos temporales, esta variabilidad fluctúa por el tipo de cliente, por el

volumen de carga que maneja el importador y en algunos casos por el monto del valor FOB importado.

Los depósitos temporales no solamente brindan el servicio de almacenaje de mercancía extranjera, sino que también brindan el servicio como depósitos simples; no obstante, muchos de estos son operadores logísticos, brindando el servicio de transporte, almacenaje, agenciamiento entre otros.

Se debe tomar en cuenta también que el despacho anticipado no solo contempla la modalidad de punto de llegada puerto, sino también punto de llegada depósito temporal, siendo esta última la más usada al momento de la destinación a despacho anticipado, en estos casos muchas veces por la naturaleza de la mercancía, por las inspecciones posteriores que necesita o por la misma necesidad del importador, es que se vuelve imprescindible el traslado de la mercancía a un depósito temporal.

6. Existe una relación significativa entre la modificación del Artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN.

Conforme lo menciona Alfredo Estrada (2018), los convenios internacionales son muy importantes para el derecho nacional y cada vez el Perú forma mejores lazos comerciales con diferentes países. Por tal motivo, el Perú debe cumplir con la totalidad de sus convenios internacionales suscritos, ya que el no cumplimiento de ello podría traer

grandes dificultades comerciales a largo plazo. Recomendamos que los legisladores peruanos hagan cumplir los tratados internacionales, derogando aquellas leyes que vulneran el derecho internacional.

Efectivamente, existe una relación significativa entre el artículo 131 de la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 CAN, estas dos normas deberían de ser concordantes entre sí; sin embargo, en la actualidad con obligatoriedad del Despacho Anticipado, el Estado Peruano estaría incumpliendo con las disposiciones de la CAN, organización de la que es miembro.

Al mismo tiempo, cabe mencionar que es importante cumplir con todos los tratados y convenios celebrados por el Perú; no obstante, el Estado Peruano señala que como parte del TLC con EEUU y las disposiciones del Convenio del Kyoto revisado, es que se implementaría esta obligatoriedad de la modalidad de Despacho Anticipado. Sin embargo, el cumplimiento de un tratado no implica que no se cumplan también las disposiciones de otro, debido a que con la firma de un acuerdo se adquiere un compromiso de carácter internacional, obligándose los países firmantes a adoptar las medidas necesarias para su cumplimiento.



## **CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES**

1. De acuerdo a los resultados de la investigación la entrada en vigencia de la obligatoriedad del Despacho Anticipado sería perjudicial para el normal desarrollo del Régimen de importaciones debido a que restringe la facultad que tiene el importador actualmente de elegir a que modalidad de despacho destinará su mercancía. No obstante, el Despacho Anticipado ofrece beneficios como reducción de tiempos en los trámites netamente aduaneros y reducción de costos de elegir el punto de llegada puerto, ello no implica que no se generen sobrecostos producto de la misma operatividad; es por ello que los importadores tienen definida conforme a la naturaleza de la mercancía y de sus propias operaciones, que modalidad elegirán para nacionalizar su mercancía en el puerto del Callao.
2. Con esta investigación ha quedado demostrado que efectivamente la modalidad de despacho anticipado genera beneficios relacionados a los costos en las operaciones logísticas, de hacerse efectivo la obligatoriedad de esta modalidad, los importadores no se verían afectados con un incremento en los costos debido a que actualmente se efectúan los despachos con esta modalidad; no obstante a pesar de esta disposición obligatoria los importadores podrían seguir incurriendo en los sobrecostos como sobreestadía y almacenaje en el puerto, relacionados con las operaciones logísticas.

3. Con esta investigación ha quedado demostrado que, si bien el Despacho Anticipado genera beneficios relacionados a la reducción de los trámites aduaneros, como consecuencia de su simplificación; sin embargo no se ha tomado en cuenta que no solo trámite aduaneros son los que confluyen dentro de estos despachos, se ha demostrado que existen otros operadores de comercio exterior que brindan servicios y que contribuyen al proceso de importaciones. En ese sentido, no se ha tomado en cuenta el tiempo de atención de estos operadores, sobretodo el del puerto, el cual no cuenta con la infraestructura más idónea trayendo como consecuencias demoras en los retiros, los cuales pueden demorar más de 48 horas.
  
4. De acuerdo a los resultados de este trabajo de investigación, ha quedado demostrado que la entrada en vigencia de la obligatoriedad vulnera el derecho de libre elección que tienen los importadores, el cual goza actualmente, estos se verían obligados a cambiar toda su estructura, para tratar de adaptarse a los nuevos cambios; sin embargo, ello no implica que lo logren y más bien el resultado podría ser irremediable para los importadores más pequeños. Asimismo, existe mercancía que, por su naturaleza, necesitan de previas inspecciones especializadas, operaciones usuales, la Ley General de aduanas no contempla como se realizaran estos despachos, que por lo general se efectúan bajo la modalidad de despacho diferido, a elección del importador.

5. De acuerdo a los resultados de esta investigación, ha quedado demostrado que no se verían afectados con la obligatoriedad del Despacho Anticipado; no obstante, si es que existiera una afectación esta sería mínima, debido a que esta modalidad también contempla la posibilidad de destinar su mercancía con punto de llegada depósito temporal.
  
6. De acuerdo a los resultados de este trabajo de investigación, la modificación del Artículo 131 de la Ley general de aduanas, mediante el cual se establece la obligatoriedad del Despacho Anticipado discrepa las disposiciones estipuladas en la Decisión 671 de la CAN, incumpliendo el compromiso por el cual se obligan a adoptar las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de todas las normas andinas.

## CAPÍTULO VIII. RECOMENDACIONES

1. Consideramos que el Estado Peruano debería de incentivar o impulsar mediante charlas, difusiones a nivel nacional, la elección del Despacho Anticipado, más no imponer esta modalidad, vulnerando de esta manera la voluntad del importador.
2. Consideramos que sería recomendable el uso del visto bueno electrónico, hasta el momento, son pocos los Agentes Marítimos quienes lo utilizan; no obstante con el avance la tecnología se espera que esta herramienta disminuya aún más los tiempos en los despachos de importaciones.
3. Consideramos que se debe de poner énfasis en la implementación de la infraestructura portuaria en el Callao, implementando vías de acceso que descongestionen el camino al puerto. Actualmente SUNAT solo contabiliza el periodo desde que llega la mercancía hasta que se otorga el levante para sus indicadores de despacho anticipado, más no el tiempo de despacho de las mercancías en puerto, lo cual elevaría los tiempos de atención.
4. Consideramos que sería conveniente que la SUNAT considerará aumentar el porcentaje de canales verdes, para lo cual, tendría que variar las variables de su central de riesgo, de tal manera que, si la modalidad de despacho anticipado va a convertirse en obligatoria, los importadores no sientan demoras al tener que pasar por su mercancía por

reconocimiento físico, sino que automáticamente obtengan el levante con el canal verde.

5. Consideramos que debido a la estrecha relación que deben de tener la Ley General de Aduanas y la Decisión 671 de la CAN, ambas normas deben de ser concordantes entre sí, por lo que, se debe de modificar el Artículo 131 de la Ley General de Aduanas, debido a que la normativa andina no contempla la obligatoriedad del despacho anticipado dentro de sus decisiones. Asimismo, otra alternativa para el Estado Peruano sería ejercer su derecho de propuesta y plantear la reforma de la norma andina ante la comunidad. Sin embargo, no se puede aplicar esta obligatoriedad sin obtener el consentimiento de la CAN.
6. Consideramos que para futuras investigaciones, la muestra de las entrevistas y de DAM's elegidas aleatoriamente sea mayor, de tal manera, podremos tener una visión amplia respecto de las implicancias de la obligatoriedad del Despacho Anticipado.
7. Consideramos que sería recomendable realizar un estudio experimental que involucre tanto el antes como el después que entre en vigencia la obligatoriedad del despacho anticipado y hacer un contraste del panorama, así como determinar en qué porcentaje se vio afectado el normal funcionamiento de las importaciones en el Puerto del Callao.

## CAPÍTULO IX. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Andrades Sosa, Jose Ignacio (2012). "Distribución Física Internacional". Lima, Perú. Pacífico Editores S.A.C.
2. Avalos Inmenso, Luis Eduardo (2017). "Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector Importador, 2010-2014". Tesis. Lima, Perú.
3. Cabello Pérez, Miguel (2000). "Las aduanas y el comercio internacional". Madrid, España. ESIC Editorial.
4. Cáceres Chavez, Estefany (2017) "Factores determinantes en la elección del Despacho Anticipado por los importadores de la Agencia de Aduana Monteverde Aduanera SAC 2016". Tesis, Lima, Perú.
5. Cámara de Comercio Internacional (2010). "Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales", Barcelona, España. AGPOGRAF, S.A.
6. Cornejo Alpaca, Alfonso Ricardo (2007). "Derecho Aduanero. Globalización y Codificación". Ayacucho, Perú: Editorial Cotaval E.I.R.L.
7. Cosio Jara, Edgar Fernando (2017). "Curso de Derecho Aduanero". Lima, Perú. Jurista Editores E.I.R.L.
8. Cosio Jara, Edgar Fernando (2012). "Comentarios a la Ley General de Aduanas". Lima, Perú. Jurista Editores E.I.R.L.
9. Cosio Jara, Edgar Fernando (2007); "Manual de Derecho Aduanero". Lima, Perú. Editorial Rodhas S.A.C.
10. "Cuarto Encuentro Iberoamericano de Derecho Aduanero" (2009). Cartagena de Indias, Colombia.

11. Espinoza, Jose (2011); "Facilitación del Comercio: Implementación del Sistema Anticipado de Despacho Aduanero". Lima, Perú.
12. Estrada Merino, Alfredo (2018) "Análisis de la Conveniencia de la Obligatoriedad del despacho Anticipado de Importaciones en el marco de D.L. 1235, que modifica artículo 131 Ley General de Aduanas". Tesis. Lima, Perú.
13. Falla Bendezu, Katherine Milagros (2017) "Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las empresas importadoras en la Aduana Marítima del Callao". Tesis. Lima, Peru.
14. Fernández Rozas, Juan Carlos (2001). Sistema del Comercio Internacional. Madrid, España. Civitas Ediciones.
15. Galicia Garcia, Cindel Marlene (2013) "La importancia del despacho aduanero en el Comercio Mexicano". Tesis. México D.F., México.
16. Grupo Banco Mundial (2016). "Análisis Integral de la Logística en el Perú: 5 Cadenas de Exportación". Lima, Perú. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
17. Hernández Mendoza, Adriana (2013) "Una propuesta de Mejora en el Despacho Aduanero para puertos Mexicanos: El Caso de Manzanillo". Tesis, Mexico D.F., México.
18. Hernández Sampieri, Roberto (2014) "Metodología de la Investigación" México D.F., México. McGraw W-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
19. INEI. Informe Técnico: Evolución de las Exportaciones e Importaciones. Lima, Peru: [www.inei.gob.pe](http://www.inei.gob.pe).

20. Lay Lozano, Jorge Antonio (2014) "Derecho Aduanero Tributación y Regímenes": Editora y Librería Jurídica Grijley E.I.R.L.
21. Ley General de Aduanas, D. Leg. N° 1053 y modificatorias.
22. López Villa, Juan Raúl (1997) "Fundamentos y práctica del Comercio Exterior y Derecho Aduanero". México D.F., México. Sistemas de Información Contables y Administrativa Computarizados, S.A. de C.V.
23. Matsuura Sánchez, Hugo (2012). "Comercio Exterior y Operatividad Aduanera Regímenes y Regulaciones". Lima, Perú. Universidad de San Martín de Porres – Fondo Editorial.
24. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2009). "Guía de Orientación al usuario del Transporte Acuático". Lima, Perú. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
25. Narbona Véliz, Hernán (2001) "Aduanas fundamentos cambios y tendencias". Valparaíso, Chile. Centro de Negocios Internacionales S.A. Editores.
26. Oyarse Cruz, Javier (2010). "El Control Aduanero de las mercancías". Lima, Perú. Artículo de Revista Guía Logística N° 49.
27. Ponce Arevalo, Alexandro Gustavo (2016) "Optimización del Proceso de Nacionalización de Mercancías Importadas". Tesis. Guayaquil.
28. Procedimiento General de Importación para el Consumo; DESPA.PG.01-A, versión 8.
29. Reaño Azpilcueta, Rafael (2010) "Tributación aduanera". Lima, Perú. Palestra Editores S.A.C.
30. Reglamento de la Ley General de Aduanas. D.S. N° 010-2009-EF, modificatorias (D.S. N° 245-2013-EF).



31. Reyes Aviles (2013); Plan de Tesis. Universidad Nacional del Callao.
32. Rojas Li, Alfonso (2010). "Análisis de la Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Servicio Nacional y Políticas Públicas". Tesis, Santiago de Chile.
33. Rosas Buendía, Ricardo (2011) "Regímenes Aduaneros". Lima, Perú. Entrelíneas S.R.Ltda.
34. Ruiz Chavez, Pilar Zoila (2017). "Beneficios del Nuevo sistema de despacho aduanero en la Intendencia Aduana Marítima del Callao para las empresas importadoras de la cartera de cliente de la Agencia Buena Vista SAC, situadas en la providencia de Lima – 2015. Tesis. Lima, Perú.
35. Sandoval Aguilar, Luis Alberto (2006) "Derecho Tributario Aduanero: Valor en Aduana y su aplicación en el Perú". Trujillo, Perú. Editorial Normas Legales S.A.C.
36. Sozoranga Sandoval, Herman Vladimir (2016). "Análisis de los procesos de desconsolidación de contenedores del puerto Marítimo de Guayaquil y su Incidencia en la Nacionalización de mercancía bajo la modalidad de Despacho Anticipado". Proyecto de Investigación previo a la obtención del Título de Ingeniería en Comercio Exterior. Guayaquil, Ecuador.
37. SUNAT (2012); "Guía de Orientación para el Usuario del Despacho Aduanero". Lima, Perú, Primera Edición.
38. Zagal Pastor, Roberto (2013). "Derecho Aduanero: Operativa de Comercio Exterior y Principales Instituciones Jurídicas Aduaneras". Lima, Perú. Editorial San Marcos E.I.R.L.

# **ANEXOS**