



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su  
incidencia en la reactivación de la Marina Mercante Nacional,  
Perú 2022**

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**Abogado**

**AUTOR:**

Espinoza Canales, Raul Estuardo (orcid.org/0000-0003-3709-3856)

**ASESOR:**

Dr. Barrionuevo Fernandez, Jose Roberto (orcid.org/0000-0001-9679-7015)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Estudio Sobre los Actos del Estado y su Regulación Entre Actores  
Interestatales y su Relación Público Privada, Gestión Pública, Políticas  
Tributaria y Legislación Tributaria

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA – PERÚ

2022

### **DEDICATORIA:**

El presente proyecto de tesis en principio está dedicada a nuestro creador por brindarnos la salud y sabiduría que nos permite cumplir nuestras metas propuestas y luego a mis señores padres por el incondicional apoyo brindado que me permitió tener el soporte para realizar el trabajo encomendado y también aquella persona que desde el anonimato me el aliento y la fuerza emocional para creer y lograr culminar esta carrera. Mención especial como un homenaje póstumo a mi querido hermano Jaime Espinoza Canales que dejó este mundo y está en la diestra de nuestro señor.

### **AGRADECIMIENTO:**

Es preciso, agradecer el trabajo de toda la plana docente de la Universidad, que me brindaron los conocimientos y me inculcaron la confianza que me permitieron concretar el desarrollo del presente trabajo de investigación.

Asimismo, a esa persona tan especial que desde el anonimato me dio el impulso y aliento para iniciar y culminar este reto personal, siempre acompañándome en este largo camino de luchas y sacrificios que demanda el culminar esta carrera; sé que siempre estarás conmigo para disfrutar este triunfo compartido logrado.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Caràtula .....	i
Dedicatoria .....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenidos .....	iv
Índice de tablas.....	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	5
III. METODOLOGÍA .....	11
3.1 Tipo y diseño de la investigación .....	11
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	11
3.3 Escenario de estudio .....	13
3.4 Participantes.....	13
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	14
3.6 Procedimientos.....	16
3.7 Rigor científico.....	16
3.8 Método de análisis de datos .....	17
3.9 Aspectos éticos .....	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	19
V. CONCLUSIONES .....	32
VI. RECOMENDACIONES.....	33
REFERENCIAS.....	35
ANEXOS	

## Índice de tablas

Tabla N° 01:	Matriz de categorización .....	11
Tabla N° 02:	Participantes .....	12
Tabla N° 03:	Validación .....	14

## Resumen

La investigación tiene como propósito describir y analizar las razones por las cuales no se ha cumplido con el objetivo y finalidad de lo normado en la Ley N° 28583 - Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, considerando como una de las causales el vacío legal existente en la redacción del artículo 7° - Transporte de Cabotaje, lo cual ha generado diferentes interpretaciones con respecto a la aplicación del ámbito de actividades de los buques mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano.

La metodología empleada es de teoría fundamentada con un diseño de análisis de casos de tipo básica y de enfoque cualitativo, basado en la técnica de recolección de datos empleando la guía de recolección de datos y guía de análisis documental, debidamente validadas.

Los resultados obtenidos grafican que este vacío legal ocasiona que los Inspectores de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria impongan infracciones tributarias que derivan en cobros por la vía coactiva.

En conclusión, esta situación afecta la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras peruanas, dificultando las actividades comerciales de cabotaje en el litoral peruano.

Palabras clave: Transporte de cabotaje, marina mercante nacional, infracción tributaria, ejecución coactiva.

## **Abstract**

The purpose of the investigation is to describe and analyze the reasons why the objective and purpose of the regulations in Law No. 28583 - Law for the Reactivation and Promotion of the National Merchant Marine has not been met, considering as one of the causes the legal vacuum existing in the wording of article 7 - Coastal Transportation, which has generated different interpretations regarding the application of the scope of activities of merchant ships flying the national flag that operate on the Peruvian coast.

The methodology used is legal hermeneutics with a basic case analysis design and a qualitative approach, based on the data collection technique using the data collection guide and documentary analysis guide, duly validated.

The results obtained show that this legal vacuum causes the Inspectors of the National Superintendence of Customs and Tax Administration to impose tax offenses that result in collections by coercive means.

In conclusion, this situation affects the economic stability and legal security of Peruvian shipping companies, hindering commercial cabotage activities on the Peruvian coast.

Keywords: Coastal transportation, national merchant marine, tax violation, coercive Execution.

## **I. INTRODUCCIÓN**

La presente tesis, está basada en la necesidad de efectuar un trabajo de investigación, que mediante un análisis de acervo documentario indexado determine los alcances de la problemática ocasionada por el vacío legal existente en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje de la Ley N° 28583, lo que ha generado diferentes interpretaciones en el concepto de las actividades comerciales de cabotaje que efectúan los buques mercantes de bandera nacional.

A nivel nacional, el cabotaje se entiende como transporte acuático dentro del territorio nacional al efectuado por la vía marítima, fluvial o lacustre pudiendo ser de pasajeros, carga e hidrocarburos, estas actividades son consideradas como fundamentales para el desarrollo social y económico de nuestro país, toda vez que representa un medio alternativo al transporte terrestre, por ser dinámico, económico y confiable en el transporte de productos y materias primas.

A nivel internacional, la apertura mundial y la globalización ha ocasionado la potencialización del comercio marítimo, principalmente de países como la República Popular China, Estados Unidos y la Comunidad Europea las cuales importan materias primas de países del tercer mundo y exportan productos terminados para su consumo, esta dinámica ha generado gran demanda de construcción e implementación de infraestructura portuaria y servicios regulares que se ven reflejados en el desarrollo de los diferentes puertos; así como, construcción de corredores de transporte bioceánicos.

Para enfrentar esta tendencia de crecimiento comercial por la vía marítima a nivel nacional e internacional es necesario contar con una moderna flota de buques mercantes de bandera nacional con capacidad de cubrir la gran demanda logística actual. Asimismo, considerando que nuestro país geopolíticamente se encuentra en una posición envidiable dentro de América del Sur y que actualmente se encuentra en construcción el Mega Puerto de Chancay y el Mega Puerto de Salaverry, existe la necesidad de repotenciar nuestra Marina Mercante, pero increíblemente existe desidia y poco interés de poder legislativo y el poder ejecutivo



de incentivar y dinamizar este importante rubro comercial que nos puede traer bonanza económica y desarrollo social.

Al respecto, como una de las causales que obstaculizan el objetivo y finalidad de la Ley N° 28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional se encuentra el vacío legal existente en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje, lo que ha generado diferentes interpretaciones en el concepto de las actividades comerciales de cabotaje que efectúan los buques mercantes de bandera nacional, percepción que conllevó a los Inspectores Tributarios a tener un enfoque conceptual diferente a los observados en el ámbito marítimo, ocasionando la aplicación de infracciones tributarias que generalmente derivan en cobros por la vía coactiva.

Este conflicto de posiciones causado por la imposición de una infracción tributaria ocasiona que inicialmente para la solución de la controversia se tenga que presentar un recurso de reclamo y posteriormente iniciar un Proceso Contencioso Tributario y luego un Proceso Contencioso Administrativo, con el consecuente desgaste de tiempo y dinero, considerando además la solicitud de embargos correspondientes; tales, como el embargo de bienes, cuentas o acciones, en cualquiera de las modalidades que permite la ley para garantizar los pagos respectivos, situación que ocasiona el resquebrajamiento de las empresas afectado su estabilidad económica y seguridad jurídica.

La primera parte del análisis de esta investigación ha podido determinar el objetivo general de la investigación y los objetivos específicos de la investigación; por otro lado, se ha considerado la metodología cualitativa.

Asimismo, de acuerdo al análisis efectuado podemos determinar que el artículo 7.- Transporte de Cabotaje, de la Ley N° 28583, ha sido redactado con vacíos legales que ocasiona se cuestionen las actividades comerciales de cabotaje de los buques mercantes, existiendo por parte de SUNAT un enfoque conceptual diferente con relación a su aplicación, en conclusión mientras que en las operaciones de cabotaje existe el libre régimen de transporte de mercancías en el

litoral peruano, contrariamente para la SUNAT no existe cabotaje en un mismo puerto y el transporte no abarca todo el universo de actividades que desarrollan las empresas navieras nacionales, el efectuar estas actividades constituyen en su concepto una infracción tributaria, situación que nos permite realizar la siguiente formulación del problema:

¿Cómo los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022?

¿Cómo la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022?

¿Cómo la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022?

La justificación teórica del trabajo de investigación, nos permitirá conocer el contexto en que los efectos de la cobranza coactiva de infracciones tributarias inciden en la reactivación de la Marina Mercante Nacional, de esta manera se podrá explicar cómo afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales con la finalidad de buscar la manera de cautelar la seguridad jurídica; como justificación practica se ha evidenciado que los estudios realizados sirven para analizar los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje de la Ley N° 28583 que ocasionan el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional y con ello aportar con un proyecto de ley que subsane esta deficiencia normativa; como justificación metodológica tenemos la aplicación de técnicas e instrumentos de enfoque cualitativo y nivel descriptivo basados en la recolección de datos de fuentes confiables considerando el rigor científico.

El objetivo general de la investigación, busca explicar porque los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022.

El primer objetivo específico, es analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022.

El segundo objetivo específico, es analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022.

Asimismo, se formula los siguientes supuestos presentados en la presente investigación:

Supuesto Principal, los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022.

Primer supuesto específico, la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022.

Segundo supuesto específico, la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022.

## II. MARCO TEÓRICO

Como antecedente nacional, Rainiero (2020), realizó una cronología de la involución de nuestra Marina Mercante, recordando que en los años 60, nuestro país contaba con una gran flota de buques mercantes modernos que nos permitiría tener más de un millón de toneladas de capacidad de carga, esta situación se generó por el marco legal beneficioso del que gozaba el empresariado mercante en ese entonces; situación que cambió a raíz de promulgación de los Decretos Legislativos N° 644° de fecha 22 de junio de 1991 y el 683° de fecha 2 de noviembre de 1991, con los cuales se liberó el acceso a las cargas y se gravaron con aranceles del 12% y el 18% del IGV sobre el valor de compra de naves oceánicas de más de dos mil toneladas, considerándose dichos tributos como acumulativos situación que perjudicó y desalentó a los inversionistas peruanos en la importación de naves para ser utilizadas en el cabotaje nacional e internacional.

Con fecha 19 de julio del año 2005 se promulgó la Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional, la misma que concluyó que “La política naviera del Estado peruano se orienta a promover el desarrollo de las empresas navieras nacionales, con buques nacionales, en concordancia con el interés nacional para participar competitivamente en los mercados mundiales del transporte acuático”; Asimismo con relación al Transporte de Cabotaje nos señala en el numeral 7.2 del artículo 7 que, Para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales.

Por ello, Villanueva (2014), en su artículo de opinión “SUNAT: Torpedeando a la Marina Mercante Nacional”, efectúa una remembranza de un caso emblemático registrado en el año 2008 en la que una empresa naviera considerando lo dispuesto en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional adquirió e ingresó al Perú una nave para el transporte de hidrocarburos en la modalidad de “Régimen de Importación

Temporal” de acuerdo a lo normado en la mencionada Ley, es así, que un año después de iniciada sus operaciones comerciales SUNAT efectuó una operación de fiscalización, observando y cuestionando sus actividades comerciales señalando que estas no eran actividades de cabotaje en razón a que la mercancía declarada bajo el régimen de importación temporal habían sido destinada a otro fin sin informarlo previamente, incurriendo en la infracción prevista en el numeral 9 del inciso e) del artículo 103 de la Ley General de Aduanas.

Cabe precisar que, Arrese (2020), nos señala un compendio de definiciones del término “cabotaje”, conceptualizando que define a los servicios de navegación de embarcaciones mercantes que realizan dentro de un ámbito marítimo definido, considerando el tráfico que efectúa los servicios entre puertos ubicados en la línea costera de un país, las navegaciones servicios de transporte marítimo de y hacia una isla y los servicios de abastecimiento mar adentro.

El cabotaje marítimo se erige entonces como una oportunidad interesante para el desarrollo de nuestro país, el cual debe ser auspiciado no solamente por una adecuada legislación, sino también por acciones orientadas a mejorar la infraestructura en lo que corresponde a los puertos mayores y menores, así como a las embarcaciones involucradas. Adicionalmente, la posesión de una consciencia situacional marítima permitirá la creación de una red de tráfico marítimo realista y flexible a los cambios, dando paso a una visión nacional enfocada en el desarrollo económico ordenado y responsable con el medio ambiente (Anele, 2018; Dalaklis & Baxevani, 2017; Fernández et al., 2018).

Asimismo, Chávez (2020), efectuó un estudio de la corriente de liberalizar el mercado del cabotaje en el Perú tratando de determinar conceptos de pasos a seguir para favorecer una política para favorecer el cabotaje peruano. También visualiza los países que mediante estrictas leyes protegen su tráfico de cabotaje nacional por cuestiones de seguridad nacional, concluyendo que hay mucho trabajo por realizar, a nivel de infraestructura como de reglamentación para de esta manera convertir al cabotaje en el litoral peruano en una opción que reemplace al transporte

terrestre muy arraigado en la actividad comercial nacional y como instrumento rápido, eficiente y de bajo costo ante situaciones de emergencia.

Por otro lado, como un asunto importante y prioritario para el desarrollo de la cultura tributaria de un estado, Chía, Gómez, López & Porras (2018), nos señaló que el fomentar e incentivar la cultura tributaria debe ser efectuada desde la infancia, esta problemática es conceptualizada debido a que la sociedad en su conjunto no concibe el pago de tributos en su real dimensión con relación a los fines que persigue, habiéndose enraizado a nivel mundial una cultura de evadir y no pagar las obligaciones tributarias, con este estudio se ha propuesto estrategias para lograr que se incentive una cultura de responsabilidad tributaria.

Asimismo, con relación a las infracciones tributarias y sus sanciones, Ruiz (2020), nos graficó la problemática de la evasión tributaria; así como, sus causas más comunes, los tipos de infracción y las correspondientes medidas de control, nos señala que es recurrente que los contribuyentes incurran en falta a sus obligaciones tributarias en razón al desconocimiento de los procedimientos y normas específicas establecidas por Ley; así como, las infracciones en que incurren y su correspondiente sanción. Cabe señalar que, las infracciones tributarias son el quebrantamiento de la Ley del pago de contribuciones, los cuales están debidamente penalizados por la legislación tributaria con el fin de mediar las contravenciones y delitos cometidos con legalidad, considerando la tipicidad establecida en la ley, con equidad y proporcionalidad.

Para ilustrar los procedimientos de ejecución coactiva, Huamán (2012), efectuó un estudio detallado de las características de cobro por la vía coactiva, considerando su naturaleza, sus fundamentos y el concepto de ejecución forzosa para señalarnos puntualmente el marco institucional aplicable, señala que el Título II del Libro III del Código Tributario y el Reglamento del Procedimientos de Cobranza Coactiva regulados en la Resolución de Superintendencia N° 216-2004/SUNAT. rigen los procedimientos de cobranza coactiva efectuados por la SUNAT, considerando este procedimiento como administrativo. iniciándose con la remisión de la notificación electrónica de la Resolución de Ejecución Coactiva

(REC) al buzón electrónico - SOL, otorgando al contribuyente deudor un plazo de siete (07) días hábiles para el pago total de la deuda, vencido este plazo, el Ejecutor Coactivo en cualquier momento podrá ordenar sin orden de prelación las medidas de embargo que considere necesarias que aseguren el cobro total de la deuda tributaria.

Asimismo, Iribarra (2017), En su artículo “Los límites Probatorios en los Procedimientos Tributarios”, efectuó un análisis sobre si el contribuyente puede aportar antecedentes no solicitados por la SUNAT en la etapa de fiscalización como prueba admisible dentro de un proceso de impugnación y que son necesarios para acreditar fehacientemente su situación tributaria, esta interrogativa conlleva a proponer que el artículo 132 inciso undécimo del Código Tributario sea sometida a una nueva interpretación. Al respecto se puede determinar que, pese a que la legislación no especifica el orden de prelación para el ofrecimiento de pruebas, esto no conlleva a limitar un derecho para una eficiente aclaración de hechos y defensa del contribuyente.

Zamora (2002), en su artículo Patrimonio marítimo flotante y legislación marítima, efectuó un análisis de las dificultades y vacíos legales relacionados a los espacios de la legislación marítima: el registro marítimo administrativo, la seguridad del barco y los aspectos legales de la dotación. En ella nos grafica el deber de conservar el carácter original de los patrimonios históricos, considerando que su regulación necesita de una normativa determinada que resuelva los problemas que se pueden suscitar, especificando que la normativa a aplicar resulta bastante confusa y en conceptos generales inadecuada o simplemente inexistente.

Para complementar la idea antes señalada, Garrido (2016), en su tesis “La seguridad jurídica en la ley general tributaria”, señaló un análisis de la seguridad jurídica determinando que el contribuyente en todo momento debe conocer sus derechos, su aplicación, interpretación y alcance; así mismo las consecuencias que implica y su sostenimiento en el tiempo.

Asimismo, en el ámbito internacional, Taranco (2017), nos presentó un estudio en materia tributaria relacionada al régimen de infracciones y sanciones vigentes en España, señala que los tipos infractores están regulados de modo objetivo y con pocos elementos subjetivos encontrándose que las sanciones por incumplimientos de normas tributarias se han automatizado, prohibiendo que una misma infracción se castigue dos veces ya sea en el mismo órgano o en el ámbito administrativo o penal, considera que la Ley General Tributaria debe regular los procedimientos para imponer sanciones donde se priorice el derecho de defensa de los obligados tributarios.

Restrepo (2017), luego de un estudio a la reforma tributaria contenida en la Ley N° 1819 de la legislación colombiana, nos detalló los procedimientos administrativos especial tributario y el debido proceso para interponer los recursos de ley, como el recurso de reconsideración, el recurso de apelación, recurso de reposición, recurso de queja y recurso de revocatoria directa, en favor del contribuyente al que se le vulneran sus derechos.

Por otro lado, Murillo (2021), nos señaló que los procedimientos para el cobro coactivo en Panamá, está regulado por leyes especiales relacionados con los procesos de ejecución contemplados en su Código Judicial, muy diferente a los cobros coactivos ejecutados por procesos civiles, esto permite el cobro de deudas a los contribuyentes de una manera más expedita y eficiente.

Agostini, Briones, & Mordoj (2022), analizó la reserva de cabotaje marítimo de carga bajo el régimen chileno de defensa de la libre competencia en ella efectúa un estudio de los aspectos jurídicos relacionados al impacto económico en caso de perdidas asociado al hecho de conservar cerrado este mercado a la competencia; para ello emplea un informe económico considerando las variaciones de las tarifas en caso de abrir el cabotaje a las naves extranjeras en ella grafica las variaciones de precios presentadas al eliminar la reserva del cabotaje, lo cual trae consigo la recaudación de impuestos adicionales lo cual generaría impuestos al fisco chileno.



Montero de Real (1999), nos señaló que con la entrada en vigencia del Tratado Torrijos-Carter, los puertos fueron reasignados bajo control de la administración panameña iniciándose una efectiva contribución al Canal, a través de la imposición de un porcentaje de los peajes para las arcas del Tesoro Nacional, señala que en el año 1996 se otorgó la privatización de los puertos nacionales a organizaciones privadas y otras quedaron bajo la administración del Estado y que debido a ello se unificó la política del sector marítimo, creándose la Autoridad Marítima de Panamá en 1998; con la finalidad de lograr un desarrollo rápido del citado sector de una manera eficiente, eficaz y competitiva, a nivel local y mundial; así como buscar la integración al avance y competitividad de la interoceánica, en el ámbito comercial, industrial, educación y otros.

### **III. METODOLOGÍA**

La presente investigación se realiza con un enfoque cualitativo, en referencia de los hechos que se deriven y la influencia que esto genere con relación a su contenido.

#### **3.1 Tipo y diseño de investigación**

Para efectuar el presente trabajo se aplicó la investigación básica, con la cual se busca expandir los conocimientos con respecto al enfoque conceptual y ámbito de aplicación de las actividades de transporte acuático y las operaciones de cabotaje, con la finalidad de entender el criterio que ha empleado el legislador al redactar la norma; así como, el criterio del Inspector Tributario para determinar e imponer las infracciones tributarias, esta investigación nos permitirá acercarnos a conocer la verdad de esta problemática y nos permitirá ofrecer aportes válidos que contribuyan a subsanar los vacíos legales existentes en la Ley N° 28583; así como, respuestas a las interrogativas que se presenten relacionados con el tema.

Con relación al diseño de investigación, se ha considerado el estudio de casos; en razón a que se presenta la necesidad de dar a conocer hallazgos de investigaciones efectuadas como jurisprudencia sobre el tema; lo indicado, nos demuestra que para conocer e informar los hallazgos es necesario elaborar una buena investigación, donde hay que utilizar las herramientas y requisitos relacionados con el método que nos proporcionen la información necesaria.

#### **3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización**

Las investigaciones cualitativas observan categorías con roles similares a las variables, las categorías son los parámetros para consolidar información sobre la los temas de la problemática de la investigación, lo cual genera un desarrollo teórico que establecerá el título del trabajo de investigación.

Se ha considerado una categoría independiente y una dependiente con dos subcategorías en cada una de ellas. Es así que tenemos como categoría independiente de la investigación: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y como subcategorías; infracciones tributarias y cobranzas coactivas. Por otro lado, se tiene la categoría dependiente: Marina Mercante Nacional y como subcategorías actividades comerciales de transporte acuático y estabilidad económica y seguridad jurídica.

En la Matriz de categorización apriorística se ha plasmado los problemas, objetivos, supuestos y la categorización en la cual se ha considerado la subcategorización, el diseño de la investigación, el método de muestreo, plan de análisis y trayectoria metodológica, finalmente el análisis cualitativo de datos.

Tabla N° 1: Matriz de categorización

CATEGORIAS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	SUB-CATEGORIAS
1. EJECUCIÓN COACTIVA DE INFRACCIONES TRIBUTARIAS	El Texto Único Tributario, en su artículo 1º define el concepto de la obligación tributaria, como de derecho público, es el vínculo entre el acreedor y el deudor tributario, establecido por ley, que tiene por objeto el cumplimiento de la prestación tributaria, siendo exigible coactivamente.	Notificación Administrativa de Infracción Tributaria
	Asimismo, el Artículo 114.- COBRANZA COACTIVA COMO FACULTAD DE LA ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA La cobranza coactiva de las deudas tributarias es facultad de la Administración Tributaria, se ejerce a través del Ejecutor Coactivo, quien actuará en el procedimiento de cobranza coactiva con la colaboración de los Auxiliares Coactivos.	Cobranza Coactiva

2. MARINA MERCANTE NACIONAL	La Ley N° 28583, Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional en su Artículo 2.- Objeto y finalidad, busca establecer los mecanismos que promuevan la reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional marítima, fluvial y lacustre. Asimismo, promover la reactivación y promoción de la Industria de la Construcción Naval y Reparación Naval, dentro de un régimen de libre competencia. Asimismo, en su Artículo 7.- Transporte de cabotaje	Actividades Comerciales de Transporte Acuático
	7.1 El transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, queda reservado, exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad del Naviero Nacional o Empresa Naviera Nacional o bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria.	Estabilidad Económica y Seguridad Jurídica

### 3.3 Escenario de estudio

Como escenario de estudio se ha considerado el ámbito geográfico de la Provincia Constitucional del Callao en razón a que nuestro instrumento de investigación sobre la ejecución coactiva de las infracciones tributarias y su incidencia en la reactivación de la Marina Mercante Nacional será aplicado a profesionales especialistas que se encuentran concentrados en esta localidad, laborando en entidades, como son la Escuela Nacional de la Marina Mercante Nacional, Marina de Guerra del Perú y Agencias Navieras .

### 3.4 Participantes

En el ámbito marítimo existe expertos vinculados a las actividades de tráfico cabotaje, conocedores de su desarrollo y existencia; así como de la problemática que se ha presentado producto de los cobros por la vía coactiva por infracciones

tributarias impuestas, a quienes aplicaremos nuestra técnica e instrumentos como lo es la entrevista y la guía de entrevista, con la finalidad de que los participantes nos expresen sus puntos de vista relacionados con el tema materia de la investigación, estos personajes han sido considerados idóneos por el suscrito para participar en las entrevistas, toda vez que con sus conocimientos ofrecerán aportes válidos que permitirán presentar respuestas sustanciosas y novedosas relacionadas con lo señalado en la Ley N° 28583.

Tabla N° 02: Participantes

<b>NRO.</b>	<b>APELLIDOS Y NOMBRES</b>	<b>PROFESIÓN</b>	<b>CARGO</b>
1	Doctor Emerson REATEGUI Sánchez	Abogado	Asesor del Departamento de Asuntos Legales de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas
2	Doctor Luís SOLDEVILLA Canales	Abogado	Especialista Tributario
3	Capitán de Navío CGG. Rubén ALEJO Vera	Oficial de la Marina de Guerra del Perú	Oficial de Dotación de la Dirección General de Capitanía y Guardacostas
4	Capitán MM. Franklin Roberto ESPINOZA Canales	Oficial de la Marina Mercante	Capitán de Remolcadores
5	Ingeniero Pippo GUEVARA Padilla	Agente Marítimo	Asistente, coordinador, bunker Ning de PETROTANKERS SAC.

### 3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para la investigación se ha utilizado como técnica el análisis documental por ser de enfoque cualitativo que nos permite obtener información direccionada en base a la aplicación de un banco de preguntas, la entrevista y guía de entrevista me permitirán tener una información sesgada y precisa en base a la aplicación de un banco de preguntas de contenido cuestionador, basado en el Código Tributario

Peruano aprobado con Decreto Supremo N° 133-2013 EF. y la Ley N° 28583 Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional y su Reglamento.

Al respecto, Mendoza & Ávila (2020), nos dice que para efectuar una investigación es necesario emplear métodos y técnicas que aseguren el estudio concreto de la investigación, donde método es el camino a seguir en la investigación y las técnicas es el conjunto de instrumentos con el cual se aplica el método; asimismo, considera que esta herramienta proporciona el recurso o medio que contribuye a efectuar la investigación.

La validación del presente trabajo de investigación está dada en el sentido de haber adquirido firmeza legal, debiendo resaltar que las herramientas utilizadas para la entrevista que me permitió recabar información y consolidar el trabajo y la información han sido debidamente validadas y certificados por expertos docentes especialistas en la materia, los mismos que se indican a continuación:

Tabla N° 03: Validación

INSTRUMENTO	VALIDACIÓN GUIA DE ENTREVISTA		
	DOCENTE	CARGO O INSTITUCIÓN	%
Guía de Entrevista	Magister URTEAGA Regal, Carlos Alberto	Docente de la UCV	95
	Magister WENZEL Miranda, Eliseo Segundo	Docente de la UCV	95
	Magister Aceto Luca	Docente de la UCV	95

### **3.6 Procedimientos**

Se ha efectuado una profunda revisión de literatura científica de los últimos siete años; asimismo, por la complejidad del tema se ha considerado como una situación excepcional algunas referencias bibliográficas de años anteriores, direccionadas a revisar, seleccionar y depurar material bibliográfico relacionados con la investigación con la finalidad de esclarecer las categorías y subcategorías.

En ese sentido, los métodos, técnicas e instrumentos empleados cumplieron con proporcionar información relevante relacionada con la investigación, las cuales permitieron elaborar una guía de entrevista de corte cualitativa que nos ha permitido obtener información direccionada en base a la aplicación de un banco de preguntas con un contenido cuestionador cuyos resultados fueron analizados y contrastados en base a las preguntas y objetivos formulados, la información resultante obtenida fue seleccionada considerando su imparcialidad y contribución cuyo contenido forma parte del presente trabajo.

Las entrevistas y el hecho de efectuar una entrevista son factores esenciales actualmente al ser consideradas como fuente de comunicación primaria que favorece la construcción de la realidad, está basada esencialmente en la interrelación humana. Asimismo, brinda una fuente esencial, siendo un excelente instrumento heurístico para efectúan enfoques prácticos, analíticos e interpretativos presentes en todo proceso de comunicación, Galindo (1998).

### **3.7 Rigor científico**

En el desarrollo del presente proyecto de investigación se ha cumplido con el rigor científico establecido en la metodología, resultando la investigación efectuada ser un reflejo de la problemática real, estableciendo como requisito básico la búsqueda de coherencia, empleando para ello la consistencia lógica, la confirmabilidad y la aplicabilidad. El concepto general conceptualizado establece que el rigor científico es el nivel intelectual que da calidad a los datos obtenidos en el análisis que califica como verosímil el estudio efectuado.

Arias y Giraldo (2016), ha señalado que si se desea que el estudio del trabajo de investigación tenga calidad y el tenor científico que se desea se debe practicar acciones para examinar y asegurar que el trabajo efectuado se mantenga dentro del marco científico, desde el acercamiento inicial de lo que se estudia, iniciando con el análisis y posterior verificación de los resultados obtenidos a fin de que la validación de los instrumentos tenga la calidad y veracidad deseada.

### **3.8 Método de análisis de la información**

Se empleará como instrumento la entrevista, con el objetivo de obtener datos que serán recopilados y analizados, toda vez que el presente estudio es característico de las investigaciones cualitativas, dado que permite el desglose de datos que nos permitirá establecer un ámbito de estudio concreto.

Considerando lo expuesto, la presente investigación ha sido encausada en la línea metodológica de análisis de la información, habiéndose descompuesto las categorías y subcategorías analizándose sus elementos centrales, lo cual nos ha permitido un manejo exhaustivo y profundo de la información.

### **3.9 Aspectos éticos**

Para la realización de la investigación, se observó el cumplimiento de los valores éticos, entendiéndose que es la aplicación de conceptos de conducta que busca desempeñar y definir conceptos como la moralidad humana, el bien y mal, la justicia, y el cumplimiento de normas establecidas.

Por ello, con la finalidad de respetar la normativa referente a la protección a los derechos del autor, se ha observado y cumplido lo dispuesto en la Ley N° 30220, Ley Universitaria, habiéndose citado en las fuentes de información las respectivas referencias bibliográficas considerando siempre lo establecido en la Guía de Redacción de textos académicos, estilo APA (referencias y citas de contenido); finalmente, se consideró y aplicó el software de servicio de prevención de plagio en



internet (Turnitin), lo cual nos permite cuantificar la originalidad del trabajo presentado.

Asimismo, es importante resaltar que la Universidad “César Vallejo” cuenta con la normativa necesaria que nos da el marco legal adecuado para cumplir con un correcto desarrollo de la presente tesis; tales como:

Resolución de Consejo Universitario N° 200-2018/UCV de fecha 19 de junio del 2018, que aprueba la actualización de las “Líneas de Investigación de las Carreras Profesionales de Pre-Grado y de los programas de Post-Grado, de la Universidad César Vallejo”, la cual define los lineamientos y disposiciones de la “Guía de elaboración del trabajo de investigación y tesis para la obtención de grados académicos y títulos profesionales”.

Resolución de Consejo Universitario N° 262-2020/UCV de fecha 28 de agosto del 2020, que aprueba la actualización del “Código de ética en investigación en la Universidad César Vallejo”, la cual es de observancia obligatoria para el desarrollo del presente trabajo de investigación.

Resolución de Vicerrectorado de Investigación N° 107-2022-IV-UCV de fecha 04 de abril del 2022, que aprueba la “Articulación entre las áreas de investigación UCV, líneas de acción de responsabilidad social universitaria (RSU), y los objetivos de desarrollo sostenible (ODS)”

Resolución de Vicerrectorado de Investigación N° 281-2022-IV-UCV de fecha 25 de julio del 2022, que aprueba la “Guía de Elaboración de Productos de Investigación de Fin de Programa”, siendo aplicable a los programas de pregrado regular, formación de adultos, segunda especialidad y programa de titulación UCV; así como a los programas de posgrado a partir del semestre académico 2022-2.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Del trabajo de campo efectuado se ha recopilado, plasmado y evaluado los resultados obtenidos producto de aplicar la Guía de Entrevista y la Guía de Análisis Documental.

Los resultados obtenidos con el instrumento Guía de Entrevista, nos ha graficado lo siguiente:

##### OBJETIVO GENERAL:

Con relación al objetivo general: Explicar porque los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022.

Se consideró como primera pregunta: ¿En qué medida considera Ud., los vacíos legales en el enunciado “transporte de cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ocasionan el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional?

Al respecto, el Comandante MGP. Alejo (2022), considero que, los vacíos legales de la Ley no brindan el marco adecuado para desempeñar las funciones de cabotaje, Por otro lado, el experto, Capitán MM. Espinoza (2022), nos indicó que cuestionar las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes crea un clima de inestabilidad laboral. Por otro lado, el Abogado Reátegui (2022), nos dijo que los vacíos en la norma representan lagunas jurídicas las que serán superadas a través de la actividad jurisdiccional integradora del magistrado, El Doctor Soldevilla (2022), respaldo lo anteriormente expresado mientras que el Ingeniero Guevara (2022), acoto que su empresa ante lo incierto de la norma restringe sus actividades.

El cabotaje marítimo se erige entonces como una oportunidad interesante para el desarrollo de nuestro país, el cual debe ser auspiciado no solamente por una

adecuada legislación, sino también por acciones orientadas a mejorar la infraestructura en lo que corresponde a los puertos mayores y menores, así como a las embarcaciones involucradas. Adicionalmente, la posesión de una conciencia situacional marítima permitirá la creación de una red de tráfico marítimo realista y flexible a los cambios, dando paso a una visión nacional enfocada en el desarrollo económico ordenado y responsable con el medio ambiente (Anele, 2018; Dalaklis & Baxevani, 2017; Fernández et al., 2018).

Por otro lado, Zamora (2002), en su artículo Patrimonio marítimo flotante y legislación marítima, efectuó un análisis de las dificultades y vacíos legales relacionados a los espacios de la legislación marítima: el registro marítimo administrativo, la seguridad del barco y los aspectos legales de la dotación. En ella nos grafica el deber de conservar el carácter original de los patrimonios históricos, considerando que su regulación necesita de una normativa determinada que resuelva los problemas que se pueden suscitar, especificando que la normativa a aplicar resulta bastante confusa y en conceptos generales inadecuada o simplemente inexistente.

Asimismo, la RTF N° 00141-2020-PA/TC en el numeral 8.2 del Aspecto de Fondo, determina, Que del análisis integral se concluye que el ingreso temporal al país de naves puede sujetarse a elección del solicitante y beneficiario del régimen, a las reglas del régimen general de la Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Legislativo N° 1053 o a las reglas de carácter especial de la Ley N° 28583.

Por otro lado la RTF N° 04804-A-2012 de fecha 30 de marzo del 2012: Apelación interpuesta contra la Res. Intend. N° 3B0000/2010-000239 del 22 de julio del 2010 por la Intendencia de Fiscalización y Gestión de Recaudación Aduanera, que declara infundada el recurso de reclamación interpuesta contra la Resolución de Gerencia N° 000 3B2000/2009-000147, que impuso sanción de multa a la mercadería importada temporalmente en la Declaración Única de Aduanas N° 118-2008-20-000195-01-4-00.

En el presente caso se señala que la materia de controversia consiste en determinar si la sanción de multa impuesta por la Administración Aduanera se encuentra a la normativa aplicable:

1. Con relación al Régimen de Importación temporal especial regulado en la Ley N° 28583.
2. Con relación a los servicios de transporte acuático nacional de cabotaje y servicios en bahía (señala y describe en qué consisten estos servicios).
3. Con relación a la sanción de multa.
4. Con relación a los argumentos planteados en el recurso de apelación.

Finalmente se CONFIRMO la Resolución de Intendencia N° 000 3B0000/2010-000239 emitida el 22 de julio del 2010 por la Intendencia de Fiscalización y Gestión de Recaudación Aduanera.

Como resultado de la primera pregunta, se puede concluir que definitivamente los vacíos legales en el enunciado “transporte de cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ocasionan el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional, no solo por la SUNAT sino también en el sector empresarial, ya que al momento de efectuar transacciones o contratos estos no tienen respaldo legal específico.

Se consideró como segunda pregunta: ¿Cree Ud., que las infracciones tributarias y su consecuente cobro por la vía coactiva efectuadas por la SUNAT por los vacíos legales existentes en la Ley N° 28583, producen desbalance económico, quiebre y cierre de empresas navieras nacionales?

Al respecto, el Comandante MGP. Alejo (2022), nos señaló que, percibió que las infracciones tributarias impuestas por la SUNAT y cobradas por la vía coactiva traen graves problemas operativos a las empresas navieras, pues les limitaba sus funciones de transporte acuático, Por otro lado, el experto, Capitán MM. Espinoza (2022), nos indicó que la ejecución de medidas coactivas, realmente afectan a nuestras empresas, pues al comprometer grandes sumas de dinero se crea un clima de inestabilidad. Por otro lado, el Abogado Reátegui (2022), nos dijo que los cobros de tributos efectuadas por la vía coactiva, es un procedimiento que faculta

al funcionario a emitir una Resolución Coactiva donde se puede formular embargos, situaciones que son totalmente lesivas para las empresas. El Doctor Soldevilla (2022) y el Ingeniero Guevara (2022), confirmaron lo anteriormente expresado y acotan que concurren en que efectivamente las medidas coactivas afectan el normal desarrollo comercial de una empresa, pues compromete su patrimonio o activos. Asimismo, de manera unánime afirmaron que efectivamente si producen desbalance económico, pero no al extremo de producir su quiebre y cierre, esta situación se ha visto pero no frecuentemente.

En la bibliografía citada, Huamán (2012), efectuó un estudio detallado de las características de cobro por la vía coactiva, considerando su naturaleza, sus fundamentos y el concepto de ejecución forzosa para señalarnos puntualmente el marco institucional aplicable, señala que el Título II del Libro III del Código Tributario y el Reglamento del Procedimientos de Cobranza Coactiva regulados en la Resolución de Superintendencia N° 216-2004/SUNAT. rigen los procedimientos de cobranza coactiva efectuados por la SUNAT.

La RTF N° 09533-A-2017 de fecha 26 de octubre del 2017: Apelación interpuesta contra la Resolución de Gerencia N° 118 3D1600/2012-000027 emitida el 08 de setiembre del 2014 por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que declaro infundada la reclamación interpuesta contra la Resolución Jefatural de División N° 1183D1600/2012-001034 y N° 1183D1600/2012-001061, que dispuso la modificación de la fecha de vencimiento del régimen de importación temporal para reexportación en el mismo estado, solicitado con la Declaración Única de Aduanas N° 118-2008-20-000195-01-4-00, el cobro de los tributos pendientes de cancelación ascendente a US \$ 2 050,847.00 (DOS MILLONES CINCUENTA MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE CON 00/100 DOLARES AMERICANOS).

*El caso es que Buque Tanque Alorca presto servicios de traslado y suministro de combustible de propiedad de Refinería la Pampilla SA, habiendo la administración aduanera que no se utilizó dicha embarcación para CABOTAJE sino para fines de servicios de abastecimiento de combustible a embarcaciones cuyos destinos finales era una trayectoria internacional fuera del país y no entre puertos peruanos. En consecuencia, el Buque Tanque Alorca presto servicios en la bahía del Callao*

*donde se encontraban las naves suministradas sin que haya realizado el traslado de mercancías entre puertos, por lo que no se configura el supuesto de transporte acuático comercial nacional de cabotaje sino servicios en bahía.*

Finalmente se CONFIRMO la Resolución de Gerencia N° 118 3D4000/2014-000674 emitida el 08 de setiembre del 2014 por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Como resultado de la segunda pregunta, se puede concluir que efectivamente la ejecución de cobros de infracciones tributarias si afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales por comprometer sus activos, toda vez que las Resoluciones de Gerencia y Liquidación de cobranzas imponiendo las multas muchas veces son desproporcionadas.

#### 4.1.1 OBJETIVO ESPECÍFICO UNO:

Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022.

Se considero, como tercera pregunta: ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales?

Al respecto, el Comandante MGP. Alejo (2022), nos señaló que, percibió que las infracciones tributarias impuestas por la SUNAT y cobradas por la vía coactiva afectan la estabilidad económica y traen graves problemas operativos a las empresas navieras, pues les limitaba sus funciones de transporte acuático, Por otro lado, el experto, Capitán MM. Espinoza (2022), nos indicó que la ejecución de medidas coactivas, realmente afectan a nuestras empresas, pues al comprometer grandes sumas de dinero se crea un clima de inestabilidad. Por otro lado, el Abogado Reátegui (2022), nos dijo que los cobros de tributos efectuadas por la vía coactiva, es un procedimiento que faculta a el funcionario a cargo para emitir una Resolución Coactiva donde se puede formular embargos, situaciones que son totalmente lesivas para las empresas. El Doctor Soldevilla (2022) y el Ingeniero

Guevara (2022), confirmaron lo anteriormente expresado y acotaron que concurren en que efectivamente las medidas coactivas afectan la estabilidad económica y el normal desarrollo comercial de una empresa, pues compromete su patrimonio o activos.

En la bibliografía citada, el Texto Único Ordenado del Código Tributario aprobado por Decreto Supremo N° 133-2013, en su artículo 164 define a la infracción tributaria como toda acción u omisión que implique violación a las normas tributarias, tipificadas y sancionadas a los contribuyentes por la Administración Tributaria; y que las acciones de cobranza se sustentan en la facultad de recaudación de la Administración Tributaria regulada en el artículo 55° del Texto Único Ordinario del Código Tributario.

Como resultado de la tercera pregunta, se puede concluir que efectivamente la ejecución de cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva si afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales acarreado consecuencias negativas en su operatividad administrativa y financiera.

Se consideró como cuarta pregunta: ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

Con relación a las respuestas recibidas de los expertos, existieron enfoques diferentes considerando la naturaleza de las funciones que desempeñan, para el Comandante MGP. Alejo (2022), fue en el sentido de que para respetar la seguridad jurídica se debe cumplir estrictamente lo estipulado en la Ley N° 28583; mientras que, para el Capitán MM. Espinoza (2022), nos dijo que las leyes son imperativas, cualquier disposición que se encuentre normada y favorezca los intereses de la empresa tienen que ser cumplidas. Por otro lado, el Abogado Reategui, nos señaló que la seguridad jurídica como tal, es la certeza que tienen los gobernados, es decir, los individuos, de que su persona, su familia, sus derechos y pertenencias estén protegidos por las diferentes leyes y sus autoridades. Asimismo, el Dr. Soldevilla (2022), nos dijo que considerando que se afecta la seguridad jurídica al

violentar un patrimonio o activo al amparo de una situación fuera de contexto no considerada en la norma legal, el Ingeniero Guevara (2022), considero que la seguridad jurídica es afectada desde que se impone la infracción tributaria sin observar la Ley N° 28583, puesto que es dada de acuerdo a un particular punto de vista del Inspector Tributario.

En la bibliografía citada, Garrido (2016), en su tesis “La seguridad jurídica en la ley general tributaria”, efectuó un análisis de la seguridad jurídica determinando que el contribuyente en todo momento debe conocer sus derechos, su aplicación, interpretación y alcance; así mismo las consecuencias que implica y su sostenimiento en el tiempo.

Como resultado de la cuarta pregunta se puede concluir que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva efectuadas por los inspectores tributarios bajo un enfoque impreciso debido al vacío legal existente en la redacción de la norma, si afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales considerando que existe la necesidad que laborar o efectuar actividades laborales bajo un marco normativo claro y preciso.

#### 4.1.2 OBJETIVO ESPECÍFICO DOS:

Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022.

Con respecto a la quinta pregunta formulada: ¿En qué medida cree Ud., que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades operativas y comerciales de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Al respecto, el Comandante MGP. Alejo (2022), nos dijo que las medidas coactivas traen consigo medidas cautelares que influyen de gran manera las actividades operativas y comerciales de cabotaje de las embarcaciones peruanas,



toda vez, que se compromete el patrimonio de la empresa; por otro lado, el Capitán MM. Espinoza (2022), señaló que llegar a la vía coactiva es complicado y engorroso para cualquier empresa, al tener que invertir sumas de dinero en asesores legales, trámites administrativos, pagos en garantía de medidas cautelares y en algunos casos limitaciones en el cumplimiento de sus funciones operativas de transporte acuático. El Abogado Reategui (2022), preciso que ejecuciones por la vía coactiva significan entrar a un enfrentamiento legal con la SUNAT en el entendido que no concurre con lo señalado, ya sea por la motivación o por la aplicación, definitivamente que si influyen en las actividades de transporte acuático. Asimismo, el Abogado Soldevilla (2022), razonablemente nos dijo que encontrarse inmerso en cobros tributarios por la vía coactiva, significa entrar en un largo proceso que afectan las actividades de transporte acuático de las embarcaciones mercantes, el Ingeniero Guevara (2022), preciso que las actividades de transporte acuático son diversas y son de acuerdo a las características de la nave, si una medida coactiva es dada en función de inmovilizar la embarcación, definitivamente si será afectado el transporte acuático.

La RTF N° 08478-A-2017 de fecha 27 de setiembre del 2017: Apelación interpuesta contra la Resolución de Gerencia N° 118 3D4000/2014-000689 emitida el 10 de setiembre del 2014 por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que declaro infundada la reclamación interpuesta contra la Resolución Jefatural de División N° 1183D1600/2012-000025 de fecha 04 de setiembre del 2012, que dispuso la modificación de la fecha de vencimiento del régimen de importación temporal para reexportación en el mismo estado, el cobro de los tributos pendientes de cancelación en la Declaración Única de Aduanas N° 118-2008-10-000320 ascendente a US \$ 179,909.00 (CIENTO SETENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS NUEVE CON 00/100 DOLARES AMERICANOS), la nacionalización de la mercancía y la regularización del régimen una vez cancelada la deuda.

Al respecto, se debe precisar que con relación a verificar si la mercancía fue destinada o no a un fin distinto al declarado (Ley N° 28583 – Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional) la Sala de Aduanas resolvió dicha controversia a través de la Resolución del Tribunal Fiscal N° 03015-A-2017 del 05 de abril del 2017 que dispuso los siguientes criterios interpretativos: *Que en ese*

*contexto, se verifica de los actuados que la recurrente señalo en la declaración jurada que sustentó la Declaración Única de Aduanas N° 118-2008-20-00320-01-3-00, que el fin que se destinaria el Buque Tanque Angélica sería para el transporte de carga de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje y que el lugar donde se cumpliría dicho fin sería la bahía del Callao desde donde partiría a puertos nacionales, sin embargo de acuerdo a lo señalado por la administración, el referido buque tanque fue empleado para trasladar dentro de la bahía del Callao el combustible vendido por la refinería por la refinería Petroperú y desde el buque tanque a los muelles 4 y 5 del terminal marítimo del Callao a otras embarcaciones que se encontraba fondeadas en la bahía del Callao o atracadas en muelles del Terminal Marítimo del Callao, razón por la cual imputo a la recurrente la comisión de la referida infracción.*

Finalmente se CONFIRMO la Resolución de Gerencia N° 118 3D4000/2014-000689 emitida el 10 de setiembre del 2014 por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Villanueva (2014), en su artículo de opinión "SUNAT: Torpedeando a la Marina Mercante Nacional", nos presentó un caso emblemático presentado en el año 2008, en la cual una empresa naviera considerando lo dispuesto en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional adquirió e ingresó al Perú una nave para el transporte de hidrocarburos en la modalidad de "Régimen de Importación Temporal", pero en la solicitud se consignó como transporte de cabotaje, lo cual fue mal conceptualizado por SUNAT imponiendo la infracción correspondiente y consecuente cobro por la vía coactiva, que trajo como consecuencia un largo proceso afectando la actividad de transporte acuático de la embarcación mercante.

De los resultados obtenidos de la quinta pregunta, se ha podido concluir que la ejecución de las medidas coactivas si influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano.

Se consideró como sexta pregunta: ¿En qué medida cree Ud., que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias afecta a las empresas navieras y sus actividades de transporte acuático?

Al respecto, el Comandante MGP. Alejo (2022), nos dijo que el personal de marina mercante en sus funciones tiene múltiples responsabilidades, el estar condicionado a recibir infracciones tributarias de SUNAT implica que existe una descoordinación con relación al ámbito de aplicación de lo que irroga el concepto, por lo que a mí entender efectivamente si afecta sus actividades de transporte acuático. Asimismo, el Capitán MM Espinoza (2022), en líneas generales concuerda con lo anteriormente expresado; asimismo, el Abogado Reategui (2022), que las infracciones tributarias significan el quebrantamiento de lo establecido en una norma y que estas pueden ser leves, graves o muy graves y son dimensionadas de acuerdo a su gravedad, usualmente las señaladas en el ámbito acuático son cuantiosas, complementando lo acotado, el Abogado Soldevilla (2022), nos dijo que las actividades son afectadas cuando dentro del proceso del cobro coactivo se involucra a la embarcación mercante, considerando que se limita sus operaciones comerciales; el Ingeniero Guevara (2022), acoto que las medidas coactivas traen consigo medidas cautelares que influyen de gran manera las actividades de transporte acuático de las embarcaciones peruanas, toda vez, que se compromete el patrimonio de la empresa.

La RTF N° 06780-A-2015 de fecha 10 de julio del 2015: Apelación interpuesta contra la Resolución de Intendencia N° 3K0000/2012-001316 emitida el 15 de noviembre del 2012 por la Intendencia de Aduana de Paita, que declaro infundada el recurso de reclamación interpuesta contra la Resolución de Intendencia N° 046 3K000/00812, que da por concluida las admisiones temporales para reexportación en el mismo estado, solicitadas mediante Declaraciones Aduaneras de Mercancías; así como también, dispone el cobro de los tributos correspondientes a la nacionalización de las mercancías admitidas temporalmente con las declaraciones aduaneras.

*El caso es que mediante notificación N° 046-3K0040-2012-000336 de fecha 30 de enero 2012, la administración comunico a la agencia de Aduana Macromar SA. Que*

*el plazo de admisiones temporales se encontraba vencido, requiriéndole que en el plazo de 5 días comunique el trámite seguido para la regularización de las Declaraciones Aduaneras de Mercancías. La agencia de Aduana Macromar SA. presento un oficio de respuesta indicando que el MTC le otorgo un permiso de operación indefinido en la prestación de transporte marítimo.*

Finalmente se REVOCO la Resolución de Intendencia N° 046 3K0000/2012-001316 emitida el 15 de noviembre del 2012 por la Intendencia de Aduana de Paita.

Arrese (2020), efectuó un compendio de definiciones del término “cabotaje”, conceptualizando que define a los servicios de navegación de embarcaciones mercantes que realizan dentro de un ámbito marítimo definido, considerando el tráfico que efectúa los servicios entre puertos ubicados en la línea costera de un país, las navegaciones servicios de transporte marítimo de y hacia una isla y los servicios de abastecimiento mar adentro.

Asimismo, Chávez (2020), efectuó un estudio de la corriente de liberalizar el mercado del cabotaje en el Perú tratando de determinar conceptos de pasos a seguir para favorecer una política para favorecer el cabotaje peruano. También visualiza los países que mediante estrictas leyes protegen su tráfico de cabotaje nacional por cuestiones de seguridad nacional.

Conforme a los resultados de la sexta pregunta, se puede concluir que los expertos entrevistados concordaron, en el sentido de que imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afectan sus actividades de transporte acuático y/o cabotaje.

A continuación, se describe la discusión de resultados de la investigación:

En la descripción de resultados de los instrumentos de recolección de datos de la guía de entrevista del objetivo general de la investigación, busca explicar porque los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de

bandera nacional en el Perú 2022, los entrevistados coincidieron en que los vacíos legales ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional, causando que los Inspectores Tributarios impongan infracciones tributarias que son impugnadas vía recurso de reclamación las cuales generalmente son desestimadas toda vez que la SUNAT es juez y parte en el proceso al imponer la infracción y luego resolver el recurso presentado, ocasionando la consecuente emisión de la orden de pago y resoluciones de determinación las cuales al no ser pagadas se procede a notificar la resolución de ejecución coactiva, vencido del plazo de pago el ejecutor coactivo podrá registrarla en las centrales de riesgo y ordenar medidas de embargo, causando un daño económico irreparable a la empresa naviera.

Es así que, se ha evidenciado que los resultados de las entrevistas y las guías documentadas se encuentran en concordancia con el supuesto general, debido a que se puede afirmar que los vacíos legales en la Ley N° 28583, no solamente ocasionan conflictos de interpretación que propician la imposición de infracciones tributarias, sino que su posterior cobro por la vía coactiva afecta las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional.

En relación a la discusión del primer objetivo específico, analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022, de lo expresado por los entrevistados y lo señalado en las guías se puede establecer que el Procedimiento de Ejecución Coactiva es la herramienta que utiliza la Administración Pública para efectuar la cobranza de adeudos de los administrados, tanto tributarios como no tributarios en un proceso administrativo y no jurisdiccional, porque el ejecutor carece de autonomía e independencia, pudiendo ser revisada en sede judicial por lo que la decisión del ejecutor no tiene el rango de cosa juzgada. Asimismo, la estabilidad económica de las empresas refleja los grados positivos de estabilidad económica dentro de una sociedad económicamente productiva y autosustentable.

Podemos observar que los resultados de las entrevistas y las guías documentadas son concordantes pues se puede deducir que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales.

El segundo objetivo específico, es analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022, en este objetivo, también hubo concordancia con lo afirmado por los entrevistados en el sentido de que actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional son afectados por ejecución de cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva, considerando que los buques mercantes son considerados vehículos que se utilizan en el mar, los ríos o los lagos navegables, para transportar a personas o mercancías y las operaciones de cabotaje es el derecho otorgado por el estado para efectuar sus operaciones.

Se ha podido establecer que los resultados de las entrevistas y las guías documentadas, son concordantes pues se puede deducir que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano.

Asimismo, cabe mencionar que las limitaciones para cumplir a cabalidad con el objetivo y finalidad de la Ley N° 28583, son múltiples y que determinar si la ejecución de cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva es solamente uno de los múltiples factores existentes que limitan el cumplimiento del objetivo y finalidad de la norma.

#### **IV. CONCLUSIONES**

PRIMERO.- Que, las infracciones tributarias se encuentran tipificadas en el Texto Único Tributario y es el vínculo entre el acreedor y el deudor tributario y su incumplimiento puede ser sancionado con multas o pérdida de derechos, ventajas y oportunidades, de acuerdo a su naturaleza pueden ser leves, graves y muy graves.

SEGUNDO.- Que, las actividades comerciales de transporte acuático se ven limitadas por la ejecución de cobranzas por la vía coactiva de infracciones tributarias ocasionadas por los vacíos legales en el enunciado “Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583.

TERCERO.- Que, la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en gran medida en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales, ocasionada por existir diferentes interpretaciones del ámbito de aplicación del enunciado “Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583.

## **VI. RECOMENDACIONES**

PRIMERA.- Que, se evalúe considerar en la tabla de infracciones y sanciones del Texto Único Ordenado del Código Tributario un acápite con infracciones detalladas para el sector de la Marina Mercante, con un concepto direccionado y especificaciones técnicas por regiones dada la complejidad de la geografía peruana, la terminología empleada y la diversidad de actividades efectuadas,.

SEGUNDO.- Que, se elabore y presente al Congreso de la República un proyecto de ley que modifique y subsane los vacíos legales existentes en el artículo 7.- “transporte de cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 que ha ocasionado el cuestionamiento por parte de los Inspectores Tributarios de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional, como por ejemplo considerar:

### **TRANSPORTE DE PASAJEROS:**

En la vía marítima: Existen trasatlánticos de lujo y confort que transportan pasajeros como turistas a nivel mundial que duran días o semanas abordo.

En la vía lacustre: El transporte de personas es solo para turismo, por ejemplo en Puno donde se visita la isla de los Uros o Taquile.

En la vía fluvial: El transporte solamente es de pasajeros que necesitan trasladarse de una ciudad a otra y lo hacen principalmente en hamacas, por ejemplo de Iquitos a Pucallpa o Yurimaguas.

### **TRANSPORTE DE CARGA:**

En la vía marítima: Es efectuado en buques de gran tonelaje y el transporte es múltiple puede ser carga en contenedores, granel sólido (alimentos o minerales).

En la vía lacustre: Existe escasamente y es para alimentos en poca cantidad.

En la vía fluvial: Es efectuado en barcazas en mediana cantidad.

### **TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS:**

En la vía marítima: Es efectuado en buques de gran tonelaje y el transporte es múltiple puede ser carga de granel líquido (combustibles) y otros.



En la vía lacustre: No existe.

En la vía fluvial: Existe escasamente y es para combustibles en poca cantidad.

TERCERO.- Que, se inicie un programa de charlas informativas al personal de Inspectores Tributarios de la SUNAT de los conceptos y ámbito de aplicación de las actividades de las embarcaciones de la Marina Mercante, con la finalidad de evitar la imposición de infracciones tributarias y de esta manera salvaguardar la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales.

## REFERENCIAS:

- Agostini, C., Briones, I. & Mordoj, B. (2022). Reserva de cabotaje marítimo de carga y libre competencia: el caso chileno. Artículo de Opinión publicado en la Revista de Estudios Públicos de la Universidad Adolfo Ibáñez de Chile, (166), 25-58, obtenido de <https://estudiospublicos.cl/index.php/cep/article/view/2070/3266>
- Aguayo J. (2021). La prescripción tributaria de las acciones de la Administración para exigir el pago, determinar la obligación tributaria y aplicar sanciones. Revisión crítica y breves reflexiones, artículo de opinión obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/24022/22822>
- Alcázar Q. (2020). La Prescripción en el Derecho Tributario: Imprescriptibilidad de la acción para exigir el pago de la obligación tributaria. Trabajo Académico para optar el título de Segunda Especialidad en Derecho Tributario, obtenido del [https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16309/A\\_LCAZAR\\_QUISPE\\_HEIDI.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/16309/A_LCAZAR_QUISPE_HEIDI.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Alves De Moura, D., & Botter, R. C. (2019, March). The potential for the growth of maritime transport in Brazil: Focus on cabotage/short sea shipping. In *Proceeding of the VI International Ship Design & Naval Engineering Congress (CIDIN) and XXVI Pan-American Congress of Naval Engineering, Maritime Transportation and Port Engineering (COPINAVAL)* (pp. 113-123). Springer, Cham. Retrieved from [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-35963-8\\_10](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-35963-8_10)
- Arrese C. (2020). El cabotaje en el Perú y en el mundo. Artículo de investigación. Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval, 2020. Vol. 17, Nº 1, pp. 57 – 83, obtenido del [file:///C:/Users/Igian/Downloads/90-Texto%20del%20art%C3%ADculo-94-1-10-20200714%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Igian/Downloads/90-Texto%20del%20art%C3%ADculo-94-1-10-20200714%20(2).pdf)
- Bernate M. & Gómez F. (2021). Predicción de la quiebra de las empresas. Una Revisión de Literatura. Artículo de Investigación, obtenido de <https://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/activos/article/view/6684/6284>

- Bolaños (2017). Justicia tributaria como principio constitucional en el Estado Social de Derecho. *Revista de Derecho*, núm. 48, pp. 54-81, 2017. Artículo de Investigación, obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/851/85152301004/html/>
- Canino Arroyo, M. J. (2015). Jones Act 1920 cabotage laws. Retrieved from [https://www.academia.edu/19673720/NY\\_Presentation\\_on\\_the\\_US\\_Cabotage\\_Laws\\_1920](https://www.academia.edu/19673720/NY_Presentation_on_the_US_Cabotage_Laws_1920).
- Chávez C., (2020). El cabotaje en el Perú y en el mundo. *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, Enero-Junio. Año 2020. Vol.17(1), pp.57-83. Artículo de Investigación, obtenido de <https://revista.esup.edu.pe/RESUP/article/view/90/65>
- Chía M., Gómez J., López C., & Porras S. (2018). Hacia el fomento de la cultura tributaria desde la primera infancia. Artículo de investigación, obtenido de <http://portal.amelica.org/ameli/journal/292/2921265002/2921265002.pdf>
- Garrido M. (2016). La Seguridad Jurídica en la Ley General Tributaria. La prescripción de las obligaciones. Trabajo de Fin de Grado, obtenido de <https://tauja.ujaen.es/jspui/bitstream/10953.1/6821/1/TFG%20Maria%20Virtudes%20Garrido%20Prieto.pdf>
- Gutiérrez P., Reyes J. (2022), El fraude fiscal en México, una revisión de sus causas y motivaciones. Artículo de Investigación Científica y Tecnológica, obtenido de <https://revistascientificas.cuc.edu.co/economicascuc/article/view/3155/3746>
- Haro M. & Zare Y. (2020). La recaudación de los impuestos municipales y su incidencia en la ejecución del presupuesto de la Municipalidad Distrital de El Porvenir, año 2019: Una revisión de la literatura científica. Trabajo de Investigación para optar el Grado de Bachiller en Contabilidad y Finanzas, obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/26151/Haro%20Narvaez%2c%20Milagros%20Alejandra%20-%20Zare%20Guzman%2c%20Yudith%20Alexa%20-%20Parcial.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Huamán J. (2012). El procedimiento de ejecución coactiva. *Revista de Derecho administrativo*, (11), 233-244. Artículo de Opinión publicado en el *Circulo de Derecho Administrativo*, obtenido de

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13556/14181>

- Keyuan, Z. O. U. (2011). Maritime enforcement of United Nations Security Council Resolutions: use of force and coercive measures. *The international journal of marine and coastal law*, 26(2), 235-261. Retrieved from [https://brill.com/view/journals/estu/26/2/article-p235\\_2.xml](https://brill.com/view/journals/estu/26/2/article-p235_2.xml)
- Iribarra S. (2017). Los límites probatorios en los procedimientos tributarios. *Revista de derecho (Valparaíso)*, (48), 263-299. Artículo de Opinión publicado en la *Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso XLVIII* (Valparaíso, Chile, 1er semestre de 2017) [pp. 263 - 299], obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/rdpucv/n48/0718-6851-rdpucv-48-00263.pdf>
- Masbernat P. (2017). Una tesis sobre la naturaleza y las características de la obligación tributaria. Artículo de Investigación, obtenido de <https://doi.org/10.5294/DIKA.2017.26.2.2>
- Montero de Real (1999). en su artículo “Propuesta para la administración del sistema portuario panameño”, Tesis del Programa de Maestría en Desarrollo del Sector Marítimo de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Panamá, obtenido de [http://up-rid.up.ac.pa/3886/1/eyra\\_montero.pdf](http://up-rid.up.ac.pa/3886/1/eyra_montero.pdf)
- Moya P. (2020). Técnicas del contencioso administrativo que refuerzan el principio de legalidad. *Revista de Derecho Administrativo Económico* (31), pág. 125-148. Artículo de Opinión, obtenido de <http://redae.uc.cl/index.php/REDAE/article/view/16185/13243>
- Mudarra G. & Torres M. (2020), Auditoría tributaria preventiva en el impuesto a la renta de empresas privadas: Una revisión sistemática entre los años 2010-2019. Trabajo de Investigación para optar el Grado de Bachiller en Contabilidad y Finanzas, obtenido de <https://hdl.handle.net/11537/26279>
- Murillo Y. (2021). Del proceso por cobro coactivo. *Sapientia*, 12(2), 44–53. Artículo de Opinión publicado en la *Revista Sapientia del Órgano Judicial de la República de Panamá*, obtenido de <https://revistasapientia.organojudicial.gob.pa/index.php/sapientia/article/view/198/161>

- Ley N° 28583. Ley de Reactivación y Promoción de la Marina Mercante Nacional de fecha 19 de julio del año 2005, obtenido de [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19077/1\\_0\\_75.pdf?v=1530727170](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19077/1_0_75.pdf?v=1530727170)
- López R. (2018). La evasión tributaria y su consecuencia en el desarrollo económico del país. IC Vol.5, N° 2: pp 253-266 (2014). Trabajo de Investigación, obtenido de [file:///C:/Users/Igian/Downloads/203-1858-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Igian/Downloads/203-1858-1-PB%20(1).pdf)
- López S. & Moreno K. (2020). Detracciones y situación financiera en empresas: Una revisión de la literatura científica. Trabajo de Investigación para optar el Grado Académico de Bachiller en Contabilidad y Finanzas, obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/24746/Trabajo%20de%20investigaci%c3%b3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Olaya E. (2020). Análisis de la evasión de impuestos como acto de detrimento a la ética profesional del contador. Artículo de Revisión, obtenido de <http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/1629/1/2021ErikaOlayaMedina.pdf>
- Orellana M. (2017). Efecto de los beneficios tributarios en la recaudación del impuesto a la renta. Artículo Original Vol.25 N°47-2017QUIPUKAMAYOC/5, obtenido de <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/quipu/article/view/13803/12235>
- Pedroni F. Pesce G. & Briozzo A. (2022). Inclusión financiera, medios de pago electrónicos y evasión tributaria: análisis económico y aplicación en Argentina. CENES. Vol. 41, no. 73, pp. 171-202. Artículo Científico, obtenido de <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/6038/Inclusi%20financiera%2c%20medios%20de%20pago%20electr%C3%B3nicos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Purizaca K. & Nakamatzu J. (2018). El sistema de detracciones en los últimos 5 años: Una revisión de la literatura científica. Trabajo de Investigación para optar el Grado Académico de Bachiller en Contabilidad y Finanzas, obtenido de <https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/23036/PURIZACA%20>

MORALES%2c%20KATHERIN%20ELIZABETH%20--  
%20NAKAMATZU%20MORAN%2c%20JESSICA%20ISABEL.pdf?sequence  
=2&isAllowed=y

- Rainero H. (2020). Análisis del Proceso de reactivación de la Marina Mercante Nacional. Tesis de Maestría en Estrategia Marítima, obtenido de <https://repositorio.esup.edu.pe/bitstream/20.500.12927/77/4/Rainero.pdf>
- Restrepo C. (2017). Procedimiento tributario en Sede Administrativa. Pluriverso Medellín: Ediciones UNAULA, 2017. Libro, obtenido de <https://www.digitaliapublishing.com/viewepub/?id=49770>
- Rodríguez N. (2020). Medidas tributarias implementadas durante el estado de alarma declarado para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Salamanca Tomo 8, N.º 2, (2020): 229-240, obtenido de <https://www.proquest.com/docview/2518477214/fulltextPDF/AF50E0083664691PQ/1?accountid=37408>
- Rodríguez M. (2020). La recaudación tributaria a través del cobro de intereses por multas y su incidencia en los derechos del contribuyente: Una revisión sistemática 2015-2019. Trabajo de Investigación para optar el Grado Académico de Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas, obtenido de [https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/26143/RODRIGUEZ%20ALVARADO\\_total\\_pdf.pdf?sequence=12&isAllowed=y](https://repositorio.upn.edu.pe/bitstream/handle/11537/26143/RODRIGUEZ%20ALVARADO_total_pdf.pdf?sequence=12&isAllowed=y)
- Romero D. (2016). Propuesta de optimización de las gestiones de cobro de multas por contravención emitidas en el Distrito Guayaquil del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Trabajo de Investigación para la obtención del Grado Académico de Magíster en Finanzas y Economía Empresarial, obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4828/1/T-UCSG-POS-MFEE-44.pdf>
- Ruiz H. (2020). Infracciones tributarias tipos y sanciones, Trabajo de Investigación para obtener el Grado Académico de Bachiller en Contabilidad y Gestión Tributaria en la Universidad Peruana Unión. Obtenido de [https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/3985/Hori%20Ranky\\_trabajo\\_bachiller\\_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/3985/Hori%20Ranky_trabajo_bachiller_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Suárez-Gómez, W., & Ayala-Cruz, J. (2016). Cabotagem marítima na cadeia de suprimentos agrícolas no Porto Rico. *Estudios Gerenciales*, 32(140), 250-261,

Retrieved from  
[https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/79760793/suarez\\_gomez\\_ayala\\_cruz\\_2016-libre.pdf?1643394491=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEI\\_cabotaje\\_maritimo\\_en\\_la\\_cadena\\_de\\_sum.pdf&Expires=1670352534&Signature=C8KRBG4eYsFlesN8Xt4KiyoiKm0Su4B4-zGQNmGBSdGQdUHtZRI2R1vgx3TTQW8HQXCJR682k~GCx4TuU6tqt5Q3A60Te4nFuYb~Y59xK7ec-8cCy8bHuaBEpZfuvE94m4wrNWUhuU76TIY11DvQ0Q3FjKIsLDTV~yE7bZVWJNtIY-By-8NwYRwF43-7XZyzYLuDu5pgOz5n2nvK6K8eg1sfAbBKDMqZMGXVq5hJ9smnc5i6IPjXosbcxj95QvWLiTn5A6E~9bw2WOx8D352BZW2~Golzgm6jAMKMAzZU3ilQ~hj~k3nHAOraM~NqRLexL-YBcPKOOceE2tGtGFv34g\\_\\_&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/79760793/suarez_gomez_ayala_cruz_2016-libre.pdf?1643394491=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DEI_cabotaje_maritimo_en_la_cadena_de_sum.pdf&Expires=1670352534&Signature=C8KRBG4eYsFlesN8Xt4KiyoiKm0Su4B4-zGQNmGBSdGQdUHtZRI2R1vgx3TTQW8HQXCJR682k~GCx4TuU6tqt5Q3A60Te4nFuYb~Y59xK7ec-8cCy8bHuaBEpZfuvE94m4wrNWUhuU76TIY11DvQ0Q3FjKIsLDTV~yE7bZVWJNtIY-By-8NwYRwF43-7XZyzYLuDu5pgOz5n2nvK6K8eg1sfAbBKDMqZMGXVq5hJ9smnc5i6IPjXosbcxj95QvWLiTn5A6E~9bw2WOx8D352BZW2~Golzgm6jAMKMAzZU3ilQ~hj~k3nHAOraM~NqRLexL-YBcPKOOceE2tGtGFv34g__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA)

Schiappacasse (2020). Protección del medio ambiente y derecho tributario: Una revisión de la Ley 21.210. Artículo de Opinión publicado en la Revista de Derecho Ambiental, obtenido de <https://revistaderechoambiental.uchile.cl/index.php/RDA/article/view/53978/64405>

Taranco M. (2017). Una aproximación práctica al régimen de infracciones y sanciones tributarias en España. Tesis Doctoral de la Departamento de Derecho y Ciencia Política de la Universitat Obat Oliva CEU, obtenido de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/456085/Tmtr.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Van Driem, G. (2020). Impuestos vs. Libertad de la Opresión. En *El cuento del té* (págs. 532-602). Rodaballo. Retrieved from <https://brill.com/display/book/9789004393608/BP000008.xml>

Villanueva M. (2014). SUNAT: Torpedeando a la Marina Mercante Nacional, Artículo de Opinión publicado en la Revista Derecho y Sociedad, obtenido de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/12583/3140>

Zamora (2002). Patrimonio Marítimo Flotante y Legislación Marítima, Artículo de Opinión publicado en el Boletín 39 de la Revista Subacuática del Centro de

Logística y Servicios Marítimos (CELSEM) Universidad Politécnica de Cataluña,  
Pág. 101-111, obtenido de file:///C:/Users/lgian/Downloads/1376-  
Texto%20del%20art%C3%ADculo-1376-1-10-20130122.pdf



**ANEXO (02)**

**TABLA DE CATEGORIZACIÓN**

<b>TITULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022</b>				
<b>FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</b>	<b>OBJETIVOS</b>	<b>SUPUESTOS</b>	<b>CATEGORÍAS</b>	<b>SUB-CATEGORÍAS</b>
<b>PROBLEMA GENERAL:</b> ¿Cómo los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022?	<b>OBJETIVO GENERAL:</b> Explicar cómo los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022	<b>SUPUESTO GENERAL:</b> Los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022	Ejecución coactiva de infracciones tributarias	Infracción tributaria
				Cobranza coactiva
<b>PROBLEMA ESPECÍFICO 01:</b> ¿Como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022?	<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 01:</b> Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022	<b>SUPUESTO ESPECÍFICO 01:</b> La ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022		Actividades comerciales de transporte acuático

<b>PROBLEMA ESPECÍFICO 02:</b> ¿Como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022?	<b>OBJETIVO ESPECÍFICO 02:</b> Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022	<b>SUPUESTO ESPECÍFICO 02:</b> La ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022	Reactivación de la Marina Mercante Nacional	Estabilidad económica y seguridad jurídica
<b>METODOLOGÍA:</b>	ENFOQUE CUALITATIVO			
<b>TIPO DE INVESTIGACIÓN:</b>	TIPO BÁSICA			
<b>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN:</b>	ESTUDIO DE CASOS			

**ANEXO (3)**

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022**

**INDICACIONES:**

¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: .....

Cargo: .....

Institución: .....

Grado Académico: .....

Experiencia: .....

**OBJETIVO GENERAL:**

Explicar porque los vacíos legales en la redacción del artículo 7.- Transporte de Cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ha ocasionado el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional en el Perú 2022

1.- ¿En qué medida considera Ud., los vacíos legales en el enunciado “transporte de cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ocasionan el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional?

.....

.....

.....

.....

2.- ¿Cree Ud., que las infracciones tributarias y su consecuente cobro por la vía coactiva efectuadas por la SUNAT por los vacíos legales existentes en la Ley N° 28583, producen desbalance económico, quiebre y cierre de empresas navieras nacionales?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales en el Perú 2022

3.- ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

4.- ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**

Analizar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades comerciales de transporte acuático y las operaciones de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano en el Perú 2022

5.- ¿En qué medida cree Ud., que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades operativas y comerciales de cabotaje de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

6.- ¿En qué medida cree Ud., que la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias afecta a las empresas navieras y sus actividades de transporte acuático?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

SELLO	FIRMA

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022**

**INDICACIONES:**

1. ¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: Ruben Alejo Vera  
Cargo: Director del ambiente acuático de DICAPI  
Institución: Marina de Guerra  
Grado Académico: capitán de Navío  
Experiencia: 25 años

**OBJETIVO GENERAL:**

**Determinar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades administrativas, estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales ocasionando su quiebra y posterior cierre de actividades comerciales.**

2. ¿En qué medida considera Ud., que la ejecución de cobros por la vía coactiva por infracciones tributarias efectuadas por la SUNAT afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales, cree Ud., que podría ocasionar la quiebra y cierre de operaciones comerciales

En mis funciones como oficial de la marina he percibido que las infracciones tributarias impuestas por la SUNAT y cobradas por la vía coactiva traen graves problemas operativos a las empresas navieras, toda vez, que ha existido medidas cautelares donde se ordenaba restricciones a la embarcación mercante, es decir se les limitaba sus funciones de transporte acuático, la quiebra y cierre de operaciones solo se ha visto en casos esporádicos

3. ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

Con respecto a la seguridad jurídica entiendo que se debe cumplir estrictamente lo estipulado en la ley N° 28583; Asimismo, en mi concepto cabotaje es un término amplio que permite

a las embarcaciones mercantes el transporte de diversa mercadería,  
productos e insumos.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

**Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.**

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

El Personal de Marina Mercante en sus funciones tiene múltiples responsabilidades, el estar condicionado a recibir infracciones tributarias de SUNAT implica que existe una descoordinación con relación al ámbito de aplicación de lo que interroga el concepto, por lo que a mi entender efectivamente si afecta a sus actividades de transporte acuático.

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Las medidas coactivas traen consigo medidas cautelares que influyen de gran manera las actividades de transporte acuático de las embarcaciones peruanas, toda vez, que se compromete el patrimonio de la empresa.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**


**Determinar porque SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades comerciales de transporte acuático, además de un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583.**

6. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades de cabotaje?

La SUNAT es un organismo del estado, a mi entender direccionado por personal que desconoce las actividades del ámbito marítimo, por lo que sus interpretaciones de la norma son estrictamente cerradas, situación que ocasiona enfrentamientos legales con los empresarios mercantes.

7. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583?

El término cabotaje señalado en la ley N° 28583 en mi opinión esta escrito para ser dimensionado por personal entendido en la materia, contiene solo precisiones generales que ha ocasionado que SUNAT interprete la norma de manera tergiversada.

SELLO	FIRMA
<p>Capitán de Navío Director del Ambiente Acuático de la Dirección General de Costaneros y Guindacostas Rubén ALEJO Vera 01813705</p>	



**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO:** La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022

**INDICACIONES:**

1. ¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: Franklin R. Espinoza Panales  
Cargo: Capitan  
Institución: Petrolisa Transoceanica S.A  
Grado Académico: Oficial Mercante  
Experiencia: 25 Años

**OBJETIVO GENERAL:**

**Determinar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades administrativas, estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales ocasionando su quiebra y posterior cierre de actividades comerciales.**

2. ¿En qué medida considera Ud., que la ejecución de cobros por la vía coactiva por infracciones tributarias efectuadas por la SUNAT afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales, cree Ud., que podría ocasionar la quiebra y cierre de operaciones comerciales

El desconocimiento de los Fiscalizadores tributarios de las actividades que realizan la terminología Marítima, ocasiona que impongan infracciones tributarias creando un clima de incertidumbre al ser pasado a la vía coactiva, toda que en ocasiones se inmoviliza a las embarcaciones y se tiene que poner en garantía cuantiosos montos.

3. ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

Con relación a la seguridad jurídica, creo que si la afecta, considerando que las leyes son imperativas y cualquier disposición que vaya en contrario a los intereses de las empresas tienen que ser cumplidas

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

**Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.**

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

Particularmente soy muy cuidadoso con respecto a incumplir alguna disposición que signifique una infracción tributaria, considerando que trae problemas a la empresa y en consecuencia a la embarcación mercante que se encuentra limitada en el cumplimiento de sus funciones operativas de transporte acuático.

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Hechos a la vía coactiva es complicada y engorroso para cualquier empresa, al tener que invertir sumas de dinero en asesores legales, trámites administrativos, pagos en garantía de medidas cautelares y en algunos casos limitados en el cumplimiento de sus funciones operativas de transporte acuático.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**


**Determinar porque SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades comerciales de transporte acuático, además de un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583.**

6. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades de cabotaje?

*En mi opinión la Sunat tiene un concepto equivocado de lo que significa recaudar fondos, siempre efectúa interpretaciones a su criterio sin importar si lesionan los intereses de empresas legalmente constituidas que cumplen con sus obligaciones tributarias.*

7. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583?

*Como lo he manifestado SUNAT interpreta las normas a su criterio, a pesar de existir la ley N° 28583 que debería ser de observancia obligatoria.*

SELLO	FIRMA
<p>Capitán de Remolcadores Petrolera Transoceanica S.A. Francisco Pizarro ESPINOZA Canales N. 25782461</p>	

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022**

**INDICACIONES:**

1. ¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: EMERSON REATEGUI SANCHEZ  
Cargo: ASESOR DE LA OFICINA JURIDICA DE DICAPI  
Institución: MARINA DE GUERRA DEL PERÚ  
Grado Académico: ABOGADO  
Experiencia: 10 AÑOS

**OBJETIVO GENERAL:**

**Determinar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades administrativas, estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales ocasionando su quiebra y posterior cierre de actividades comerciales.**

2. ¿En qué medida considera Ud., que la ejecución de cobros por la vía coactiva por infracciones tributarias efectuadas por la SUNAT afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales, cree Ud., que podría ocasionar la quiebra y cierre de operaciones comerciales
- En posición de Asesor de la Oficina de Asuntos Legales de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas, al ser los cobros de tributos efectuados por la vía Coactiva, un procedimiento que faculta a el funcionario a cargo para emitir una Resolución Coactiva donde se puede formular embargo de retención, embargo de retención ante terceras, embargo en forma de depósito de bienes, embargo de inscripción o embargo de intervención en administración de bienes, situaciones que son totalmente lesivos para la empresas, en algunos casos si ocasionan quiebra y cierre de empresas.
3. ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?
- La Seguridad Jurídica como tal, es certeza que tienen los gobernados. Es decir, los individuos, de que su persona, su familia, sus derechos pertenencias y estén

protegidos por las diferentes leyes y sus autoridades, en caso de que se tenga que llevar a cabo un procedimiento legal, este sea realizado según lo establecido en el marco jurídico, en este caso la inobservancia de la ley N° 28583 afecta a la empresa.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

**Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.**

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

Recibir una infracción tributaria desdice totalmente la responsabilidad del personal sindicado como infractor, estas pueden ser leves, graves o muy graves. Significa el quebrantamiento de lo establecido en una norma, son dimensionadas de acuerdo a su gravedad, usualmente las señaladas en el ámbito acuático son cuantiosas, no creo que afecte en este nivel a las actividades de transporte acuático.

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Las ejecuciones por la vía coactiva entran a un enfrentamiento legal con la SUNAT en el entendido que como contribuyente no concurre con lo señalado, ya sea en la motivación o en la aplicación, definitivamente que si influyen en las actividades de transporte acuático considerando el origen del infractor.

protegidos por las diferentes leyes y sus autoridades, en caso de que se tenga que llevar a cabo un procedimiento legal, este sea realizado según lo establecido en el marco jurídico, en este caso la inobservancia de la ley N° 28583 afecta a la empresa.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 1:**

**Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.**

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

Recibir una infracción tributaria desdice totalmente la responsabilidad del personal sindicado como infractor, estas pueden ser leves, graves o muy graves. Significa el quebrantamiento de lo establecido en una norma, son dimensionadas de acuerdo a su gravedad, usualmente las señaladas en el ámbito acuático son cuantiosas, no creo que afecte en este nivel a las actividades de transporte acuático.

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Las ejecuciones por la vía coactiva entran a un enfrentamiento legal con la SUNAT en el entendido que como contribuyente no concurre con lo señalado, ya sea en la motivación o en la aplicación, definitivamente que si influyen en las actividades de transporte acuático considerando el origen del infractor.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**


Determinar porque SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades comerciales de transporte acuático, además de un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583.

6. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades de cabotaje?

*La contradicción entre el código de procedimientos Tributarios, el Texto Único ordenado del código Tributario y la ley N° 28583 al no ser debidamente adecuados para versar en un solo sentido ocasionan los errores de interpretación que a la postre son lesivos al empresariado mercante peruano.*

7. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583?

*El deficiente enfoque conceptual que ocasiona debido a la falta de personal jurídico debidamente especializado en la materia, los cuales puedan interpretar y dar opinión legal firme y verídica de los que el legislador plasmó en la norma.*

SELLO	FIRMA
<p>EMERSON REATEGUI SÁNCHEZ ABOGADO REG. CAL N° 55929</p>	

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en  
la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022**

**INDICACIONES:**

1. ¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: Luis Saldarriaga Canales  
Cargo: .....  
Institución: Independiente  
Grado Académico: Abogado  
Experiencia: 10 años

**OBJETIVO GENERAL:**

**Determinar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades administrativas, estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales ocasionando su quiebra y posterior cierre de actividades comerciales.**

2. ¿En qué medida considera Ud., que la ejecución de cobros por la vía coactiva por infracciones tributarias efectuadas por la SUNAT afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales, cree Ud., que podría ocasionar la quiebra y cierre de operaciones comerciales

Las medidas coactivas afectan el normal desarrollo de las empresas legalmente constituidas, pues comprometen su patrimonio y activos, en el ámbito marítimo descomando casos de quiebra y cierre.



3. ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

No. Considero de cerca las actividades del ámbito marítimo, pero los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva definitivamente afectan la seguridad jurídica de las empresas considerando que se está violando su patrimonio o afectando al amparo de una situación fuera de contexto no considerado en la norma legal,

#### OBJETIVO ESPECÍFICO 1:

Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

Entiendo que si las actividades acuáticas son la razón de ser de las embarcaciones mercantes, el imponerles infracciones tributarias fuera de contexto normativo legal, ocasiona una limitación a sus funciones,

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Encontrarse inmersas en cobros tributarios por la vía coactiva, significa afectar en un largo proceso con embargos por medidas cautelares, en mi opinión sí afecta las actividades de transporte acuático de las embarcaciones mercantes, considerando que se incluye dentro del proceso en lo referente a medida cautelar por lo cuantioso del monto solicitado.

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**

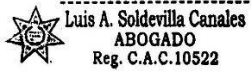

Determinar porque SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades comerciales de transporte acuático, además de un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583.

6. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades de cabotaje?

Las interpretaciones supuestas efectuadas del contenido el espíritu de la norma, son totalmente lesivas para el contribuyente, el cabotaje desde tiempos inmemoriales y en todo el mundo es la práctica de efectuar transporte de todo tipo de carga a los puertos cercanos.

7. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583?

De presentarse esta forma de error de interpretación de la norma se estaría vulnerando los derechos del contribuyente y la SUNAT demuestra la falta de capacitación de su personal.

SELLO	FIRMA
 <p>Luis A. Soldevilla Canales ABOGADO Reg. C.A.C. 10522</p>	

**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS  
GUÍA DE ENTREVISTA**

**TÍTULO: La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en  
la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022**

**INDICACIONES:**

1. ¿Podría Ud., darnos su nombre, cargo actual, estudios académicos, trayectoria y experiencia relacionadas con el título de la entrevista?

Entrevistado/a: Pippo Guevara Padilla.  
Cargo: Coordinador de Bunkering.  
Institución: Petrotankers Soc.  
Grado Académico: Ingeniero Industrial.  
Experiencia: 10 años en el ámbito marítimo  
en operaciones de Bunkering.

**OBJETIVO GENERAL:**

**Determinar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades administrativas, estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales ocasionando su quiebra y posterior cierre de actividades comerciales.**

2. ¿En qué medida considera Ud., que la ejecución de cobros por la vía coactiva por infracciones tributarias efectuadas por la SUNAT afecta la estabilidad económica de las empresas navieras nacionales, cree Ud., que podría ocasionar la quiebra y cierre de operaciones comerciales

En mi calidad de asistente Coordinador,  
 puedo señalar que en algunos casos puntuales se  
 ha presentado inestabilidad de una empresa  
 producto de un cobro coactivo por la infracción  
 tributaria y la consecuencia de quiebra y  
 cierre es de acuerdo a la magnitud de  
 la naviera.

3. ¿Considera Ud., que los cobros de infracciones tributarias por la vía coactiva afectan la seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales?

La Seguridad Jurídica es afectada desde q se impone la infracción tributaria sin observar la ley N° 28583 punto 9' es dada de acuerdo a un particular punto de vista del inspector tributario.

#### OBJETIVO ESPECÍFICO 1:

Dimensionar como la imposición de infracciones tributarias y posterior ejecución por la vía coactiva incide en las actividades operativas de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de Ley N° 28583.

4. ¿Cree Ud., que la imposición de infracciones tributarias a las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano afecta sus actividades de transporte acuático?

Las actividades son afectadas cuando dentro del proceso de cobro coactivo se involucra a la embarcación mercante considerando q se limita sus operaciones comerciales

5. ¿Cree Ud., que la ejecución de las medidas coactivas influyen en las actividades de transporte acuático de las embarcaciones de bandera nacional que operan en el litoral peruano?

Las actividades de transporte acuático son diversas y son dadas de acuerdo a las características de la nave, si una medida coactiva es dada en función de inmovilizar la embarcación definitivamente si será afectado el transporte acuático

**OBJETIVO ESPECÍFICO 2:**


Determinar porque SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades comerciales de transporte acuático, además de un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583.

6. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un criterio de interpretación equivocado de las actividades de cabotaje?

*El criterio de SUNAT este relacionado con el conocimiento de su personal, las interpretaciones efectuadas sin observar las normas son invalidas*

7. ¿Cuál es su opinión, con relación a que la SUNAT tiene un enfoque conceptual diferente del término cabotaje señalado en la Ley N° 28583?

*El enfoque conceptual se da de acuerdo al conocimiento adquiridos, a mi entender si esta mal observado es por falta de conocimiento de su personal.*

SELLO	FIRMA
<p>PETROTANKERS S.A.C. Pippo Guevara Padilla ASISTENTE COORDINADOR BUNKERING</p>	



9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.											X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

95%
-----

Lima, 28 de junio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

Telf.: 997059885





9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

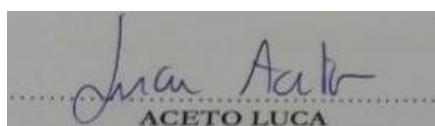
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

**PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

95%
-----

Lima, 28 de junio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI: 48974953 Telf. 910190409



9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.											X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.										X		

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD**

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

SI

**PROMEDIO DE VALORACIÓN:**

95%
-----

Lima, 28 de junio del 2022



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI 09940210 Telf.: 992303480

## ANEXO (5)

### GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**Título:** La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022

**Objetivo General:** Determinar cómo los vacíos legales en el enunciado “transporte de cabotaje” contemplado en la Ley N° 28583 ocasiona el cuestionamiento de las actividades comerciales de transporte acuático de los buques mercantes de bandera nacional

**Autor:** ESPINOZA Canales, Raúl Estuardo

**Fecha:** 25 de noviembre del 2022

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
Zamora (2002). Patrimonio marítimo flotante y legislación marítima	Las dificultades y vacíos legales relacionados a los espacios de la legislación marítima: el registro marítimo administrativo, la seguridad del barco y los aspectos legales de la dotación.	Este artículo nos grafica el deber de conservar el carácter original de los patrimonios históricos, considerando que su regulación necesita de una normativa determinada que resuelva los problemas que se pueden suscitar, especificando que la normativa a aplicar resulta bastante confusa y en conceptos generales inadecuada o simplemente inexistente.	Que, todo lo relacionado con la legislación marítima necesita estar conceptualizada de tal manera que resuelva los problemas y no generen confusas percepciones de conceptos que conlleven a que el ámbito de aplicación se vea distorsionada.

Disponible en: Zamora (2002). Patrimonio Marítimo Flotante y Legislación Marítima, Artículo de Opinión publicado en el Boletín 39 de la Revista Subacuática del Centro de Logística y Servicios Marítimos (CELSEM) Universidad Politécnica de Cataluña, Pág. 101-111, obtenido de file:///C:/Users/lgian/Downloads/1376-Texto%20del%20art%C3%ADculo-1376-1-10-20130122.pdf

## GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**Título:** La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022

**Objetivo Especifico 1:** Dimensionar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales.

**Autor:** ESPINOZA Canales, Raúl Estuardo

**Fecha:** 25 de noviembre del 2022

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
Huamán (2012). El Procedimiento de Ejecución Coactiva.	En el presente estudio se grafica las características de este procedimiento como una herramienta para el cobro de las deudas tributarias, tanto a los administrados tributarios, como a los no tributarios, considerando su naturaleza, sus fundamentos y el concepto de ejecución forzosa para señalarlos puntualmente el marco institucional aplicable,	El Código Tributario y el TUO de la Ley N° 26979, Ley del Procedimiento de Ejecución Coactiva, consideran este procedimiento como administrativo iniciándose con la remisión de la notificación electrónica de la Resolución de Ejecución Coactiva al buzón electrónico - SOL, otorgando al contribuyente deudor un plazo de 7 días hábiles para el pago total de la deuda, vencido este plazo, el Ejecutor Coactivo en cualquier momento podrá ordenar sin orden de prelación las medidas de embargo que considere necesarias para el cobro total de la deuda tributaria.	Que, es importante observar y dar cumplimiento a la normatividad con la cual se regula los procedimientos de ejecución coactiva; toda vez que su inobservancia acarrea procesos que comprometen la operatividad y el patrimonio de las personas o empresas.

Disponible en:

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13556/14181>

## GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**Título:** La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022

**Objetivo Específico 1:** Dimensionar como la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en la estabilidad económica y seguridad jurídica de las empresas navieras nacionales.

**Autor:** ESPINOZA Canales, Raúl Estuardo

**Fecha:** 25 de noviembre del 2022

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
Garrido (2016). La seguridad jurídica en la ley general tributaria.	La seguridad jurídica que debe de tener todo contribuyente con relación al respeto de sus derechos.	La seguridad jurídica determina que el contribuyente en todo momento debe conocer sus derechos, su aplicación, interpretación y alcance; así mismo las consecuencias que implica y su sostenimiento en el tiempo.	Que, la seguridad sumamente importante en todo tipo de transacciones personales o comerciales, toda vez que norma el amparo legal bajo el cual se efectúa.

Disponible en:

Garrido M. (2016). La Seguridad Jurídica en la Ley General Tributaria. La prescripción de las obligaciones. Trabajo de Fin de Grado, obtenido de <https://tauja.ujaen.es/jspui/bitstream/10953.1/6821/1/TFG%20Maria%20Virtudes%20Garrido%20Prieto.pdf>

## GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**Título:** La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022

**Objetivo Específico 2:** Determinar porque la ejecución por la vía coactiva de cobros por infracciones tributarias incide en las actividades operativas y comerciales de transporte acuático de las embarcaciones mercantes de bandera nacional que operan en el litoral peruano, bajo el marco de la Ley N° 28583.

**Autor:** ESPINOZA Canales, Raúl Estuardo

**Fecha:** 25 de noviembre del 2022

FUENTE DOCUMENTAL	CONTENIDO DE LA FUENTE A ANALIZAR	ANÁLISIS DEL CONTENIDO	CONCLUSIÓN
Villanueva Martín (2014). SUNAT: Torpedeando a la Marina Mercante Nacional.	Un caso emblemático registrado en el año 2008 en la que una empresa naviera considerando lo dispuesto en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley N° 28583, Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional adquirió e ingresó al Perú una nave para ser empleada en el transporte de hidrocarburos en la modalidad de "Régimen de Importación Temporal" conforme lo señala la citada Ley.	Nos grafica que SUNAT al efectuar una fiscalización luego de un año de actividades, observa y cuestiona las actividades comerciales de una empresa señalando que no eran actividades de cabotaje en razón a que se imputaba que la mercancía declarada bajo el régimen de importación temporal había sido destinada a otro fin sin comunicarlo incurriendo en infracción a la Ley General de Aduanas	Que, se evidencia los problemas administrativos y legales que vienen atravesando las empresas navieras peruanas, debido a las equivocadas interpretaciones que realiza la SUNAT de la Ley Nro.28553, así como, sus perjudiciales procedimientos de cobranza por la vía coactiva y su deficiente sistema de solución de controversias para solucionar conflictos entre los contribuyentes y la Administración Tributaria

Disponible en:

<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/12583/13140>



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, BARRIONUEVO FERNANDEZ JOSE ROBERTO, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La ejecución coactiva de infracciones tributarias y su incidencia en la Reactivación de la Marina Mercante Nacional, Perú 2022", cuyo autor es ESPINOZA CANALES RAUL ESTUARDO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 22 de Noviembre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
BARRIONUEVO FERNANDEZ JOSE ROBERTO <b>DNI:</b> 07640667 <b>ORCID:</b> 0000-0001-9679-7015	Firmado electrónicamente por: JBARRIONUEVO16 el 22-11-2022 18:07:20

Código documento Trilce: TRI - 0450639