



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, 2011 - 2016.

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Br. César Napoleón, Del Castillo Acosta

ASESOR:

Dr. Noel, Alcas Zapata

SECCIÓN:

Ciencias empresariales

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Dirección

LIMA – PERÚ

2017

Página del jurado

Dr. Ulises Córdova García
Presidente

Dr. Luis Alberto Núñez Lira
Secretario

Dr. Noel, Alcas Zapata
Vocal

Dedicatoria.

Dedico esta tesis a Dios porque ha estado conmigo en cada paso que doy; a mi familia, quienes a lo largo de mi vida han velado por mi bienestar y educación, siendo mi apoyo en todo momento, depositando esa misma confianza en este nuevo anhelo, que como profesional tuve la oportunidad de realizar. A mis compañeros de trabajo y doctores de la universidad, que sin dudar ni un solo momento, me brindaron su enseñanza, apoyo y confianza en mi capacidad para lograr este objetivo. Es por ello que siempre estarán presentes en mis pensamientos.

Agradecimiento.

Esta tesis es el resultado del esfuerzo conjunto de todos los que me motivaron para seguir adelante y culminar esta tesis. Por eso agradezco a mi asesor Dr. Zapata Alcas Noel, quien a lo largo de este tiempo ha puesto a prueba mis capacidades y conocimientos en el desarrollo de esta tesis, a mi familia y compañeros que han apoyado mi formación profesional, a mis profesores a quienes les debo gran parte de mis conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza. Agradecimiento especial a esta prestigiosa universidad, la cual abre sus puertas a profesionales, para que sigamos preparándonos dentro de los lineamientos éticos y un futuro cada vez más competitivo, engrandeciendo con ello nuestro país.

Declaratoria de autenticidad

Yo, César Napoleón Del Castillo Acosta, estudiante del Programa Académico de Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, identificado con DNI N° 00256132, con la tesis titulada “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, 2011 y 2016”.

Declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido autoplagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Los Olivos, Junio del 2017.

Cesar Napoleón Del Castillo Acosta

DNI 00256132

Presentación

Señores miembros del jurado.

Presento la Tesis titulada: “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, 2011 y 2016”, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo para optar el grado académico de Magister en Gestión Pública.

Esperamos que nuestros modestos aportes contribuyan con algo en la solución de la problemática de la gestión pública en especial en los aspectos relacionados con el control aduanero en el terminal marítimo del Callao, acontecidos de las experiencias en los hallazgos y las inspecciones en los años 2011 al 2016, particularmente en la Sección de Acciones Inmediatas de la Sunat.

La información se ha estructurado en siete capítulos teniendo en cuenta el esquema de investigación sugerido por la universidad.

En el primer capítulo se expone la introducción. En el segundo capítulo se presenta el marco metodológico y el análisis de los datos de la variable en estudio. En el tercer capítulo se muestran los resultados. En el cuarto capítulo abordamos la discusión de los resultados. En el quinto se precisan las conclusiones. En el sexto capítulo se adjuntan las recomendaciones que hemos planteado, finalmente en el séptimo capítulo presentamos las referencias bibliográficas y por último se adjuntan los anexos de la presente investigación.

En el trabajo de investigación de la presente tesis, la metodología aplicada fue de carácter cuantitativo y descriptivo no experimental ex post facto y se utilizó una variable denominada “El control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011 – 2016”, la cual se dividió en cuatro dimensiones, el control aduanero de contenedores de exportación, contenedores de transbordo, inspección de naves y precintos de seguridad.

Índice

	Pág.
Página de Jurados.	ii
Dedicatoria.	iii
Agradecimiento.	iv
Declaratoria de autenticidad.	v
Presentación.	vi
Índice.	vii
Índice de tablas.	ix
Índice de figuras.	x
Resumen.	xi
Abstract	xiii
I. Introducción.	xv
1.1. Antecedentes.	16
1.2. Fundamentación científica.	19
1.3. Justificación.	34
1.4. Problema.	39
1.5. Hipótesis.	44
1.6. Objetivos.	44
II. Marco metodológico	45
2.1. Variables.	46
2.2. Operacionalización de variables.	47
2.3. Metodología.	47
2.4. Tipos de estudio.	48
2.5. Diseño.	48
2.6. Población, muestra y muestreo.	48
2.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	51
2.8. Procedimiento recolección de datos	52
2.9. Método de análisis de datos	52
2.10. Aspectos éticos	53
III. Resultados.	54
IV. Discusión.	71

V. Conclusiones.	74
VI. Recomendaciones.	77
VII. Referencias.	80
VIII. Anexos.	83
Anexo 1. Artículo científico	84
Anexo 2. Matriz de consistencia	96
Anexo 3. Registro fotográfico	97

	Índice de tablas	Pág.
Tabla 1	Descripción de las incautaciones del tráfico ilícitos de mercancías en el puerto del Callao 2016.	42
Tabla 2	Operacionalización de la variable “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011- 2016	47
Tabla 3	Salida de contenedores del puerto del callao, según Sigad- Sunat.	49
Tabla 4	Cantidad de hallazgos encontrados durante el control aduanero en el terminal marítimo del Callo en los años del 2011 al 2016	50
Tabla 5	Juicio de expertos	52
Tabla 6	Niveles del Número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías según intendencia de aduanas SUNAT 2011-2016	55
Tabla 7	Frecuencia de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías, hallazgos en TID en el año 2016	57
Tabla 8	Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima	58
Tabla 9	Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF 2011-2016	60
Tabla 10	Niveles de representación gráfica de los países destino de la droga expresada en kilogramos.	61
Tabla 11	Niveles de representación gráfica de los países destino de la droga expresada en kilogramos	63
Tabla 12	Niveles de representación gráfica países destino de droga Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016	64
Tabla 13	Niveles de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip Off expresado en kilogramos Periodo 2011-2016	66
Tabla 14	Niveles de Salida de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip Off Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016	67
Tabla 15	Niveles de agencias de aduana que tuvieron una participación más significativa Periodo 2011 - 2016	69

Índice de figuras

		Pág.
Figura 1	Incautaciones 2011- 2016 – por la Brigada de Operaciones Especiales de la marítima.	42
Figura 2	Figura 2: Niveles del Número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías según intendencia de aduanas Sunat 2011-2016.	56
Figura 3	Niveles de intervenciones en kilogramos de tráfico ilícito de mercancías - TID según la Sección de Acciones Inmediatas SUNAT 2016.	57
Figura 4	Niveles de las incautaciones del tráfico ilícito de mercancías 2011 – 2016	59
Figura 5	Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF 2011-2016	61
Figura 6	Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF según regímenes aduaneros, periodo acumulado 2011-2016.	62
Figura 7	Niveles de representación gráfica de los países destino de la droga expresada en kilogramos	63
Figura 8	Niveles de representación gráfica países destino de droga Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016	65
Figura 9	Niveles de Representación gráfica de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip. Off Expresado en kilogramos Periodo 2011-2016.	66
Figura 10	Niveles de Salida de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip. Off Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016.	68
Figura 11	Niveles de agencias de aduana que tuvieron una participación más significativa Periodo 2011 y 2016(dic.).	69

Resumen

El objetivo de la presente tesis consistió en realizar un análisis de la gestión del control Aduanero en el Tráfico Ilícito de Mercancías y el Tráfico ilícito de Drogas por la sección de acciones inmediatas aduanas – Sunat Perú, que accediera determinar sus principales fortalezas y debilidades, a efectos de generar recomendaciones para la institución, así como la obtención de hallazgos que eventualmente puedan ser aplicados como aprendizajes por las entidades competentes.

El presente análisis se realizó en el marco del contexto actual, donde se ha incrementado el volumen, velocidad, y los avances tecnológicos, que han evolucionado las practicas globales del comercio internacional, pero a su vez las mafias en el tráfico ilícito de mercancías, se aprovechan para estudiar y potenciar su modo de operación, vulnerando los controles aduaneros a nivel mundial y dentro de ello en el terminal marítimo del Callao.

En esta línea, el control Aduanero reviste especial interés, primero porque actualmente el Perú, es un país productor y comercializador en el tráfico ilícito de drogas, a pesar que se lucha por reducir su producción y evitar su comercialización, hasta ahora las instituciones competentes como la PNP, Fiscalía, Sunat y otras, no han podido reducirlo, generando diversos problemas en todos los niveles de nuestro país.

De acuerdo al trabajo de investigación y análisis realizado, en términos generales se determinó que cumple con una solidez institucional, que le ha permitido ejercer su objetivo de control administrador, fiscalizador y sancionador de manera satisfactoria, afrontando así los nuevos desafíos que le imponen los cambios del comercio internacional y la producción de drogas.

Se determinó que la Sección de Acciones de Inmediatas de la Sunat, obtuvo hallazgos significativos de numerosas incautaciones de drogas, para ello se realizaron toma de decisiones que determinaron ciertos aspectos claves , durante la experiencia de supervisión del suscrito, se hizo posible realizar modificaciones

innovadoras en las inspecciones no intrusivas de los contenedores alertados , por la División de Inteligencia Aduanera, mediante el programa Task forcé, en la aplicación adecuada de análisis de riesgos, incorporando la apertura y cierre a la totalidad de los mismos, se analizaron las características positivamente de la gestión, y que actualmente se sigue realizando, logrando contrarrestar a las mafias comercializadoras de droga .

A pesar de los hallazgos significativos mediante sus objetivos bien establecidos, también se determinaron ciertas deficiencias sobre las cuales se emitieron una serie de recomendaciones, las que se enmarcan dentro de los siguientes temas:

Es conveniente que en el Terminal Marítimo del Callao, se conforme un grupo de operaciones interinstitucional, a fin de realizar operativos planificados y bien evaluados; incrementando el sistema de control para Inspecciones no Intrusivas , es importante contar con equipos RX de nueva generación ; dar a las nuevas promociones una instrucción más avanzada y que los integrantes ya hubieran recibido esos conocimientos , siendo importante retornar a una instrucción militar y operativa , de tal forma que se les da la posibilidad de prevención , protección y respuesta ante una amenaza ; como se comprobó con el personal aduanero en pasantías realizadas en otros países.

Por último, resulta importante señalar que dentro del análisis de los indicadores , cabe destacar el de efectividad en la detección de hallazgos del 2011 al 2016 sobre el total de lo incautado que fue , 77.60% y como los altos picos de la finalidad del proyecto de cooperación de la Embajada de los Estados Unidos Task forcé , que reflejo uno de los principales hallazgos significativos de la Institución , por lo tanto , se dirigen integralmente todos los esfuerzos para perfeccionarlo, buscando el compromiso y la participación de todos los operadores e instituciones involucradas del control en el Terminal Marítimo del Callao

Palabras Claves: Control Aduanero.

Abstract

The objective of this thesis is to carry out an analysis of the management of Customs control in the Illicit Traffic of Goods and the Illicit Drug Traffic by the section of immediate customs actions - Sunat Peru, which agreed to determine its main strengths and weaknesses, a effects of generating recommendations for the institution, as well as obtaining findings that can eventually be applied as learning by the competent entities.

The present analysis was carried out in the context of the current context, where the volume, speed, and technological advances have increased, which have evolved the global practices of international trade, but at the same time the mafias in the illicit traffic of merchandise, they take the opportunity to study and strengthen their mode of operation, violating the customs controls at the world level and within it at the maritime terminal of Callao.

In this line, the Customs control is of special interest, first because currently Peru is a producer and marketer in the illicit traffic of drugs, although it is struggling to reduce its production and prevent its commercialization, until now the competent institutions such as the PNP, Fiscalia, Sunat and others, have not been able to reduce it, generating various problems at all levels of our country.

According to the research and analysis carried out, in general terms it was determined that it complies with an institutional solidity that has allowed it to exercise its control, oversight and sanctioner control in a satisfactory manner, thus facing the new challenges imposed by the changes in the international trade and drug production.

It was determined that the Immediate Actions Section of the SUNAT, obtained significant findings of numerous drug seizures, for it was made decisions that determined certain key aspects, during the supervisory experience of the undersigned, it was possible to make innovative changes in the non-intrusive inspections of the containers alerted, by the Customs Intelligence Division, through the Task force program, in the appropriate application of risk analysis,

incorporating the opening and closing of all of them, the characteristics positively of the management were analyzed , and that is still ongoing, managing to counteract drug trafficking mafias.

In spite of the significant findings through its well-established objectives, certain deficiencies were also determined, on which a series of recommendations were issued, which are framed within the following themes:

It is convenient that in the Maritime Terminal of Callao, an inter-institutional group of operations is formed, in order to carry out planned and well-evaluated operations; By increasing the control system for Non-Intrusive Inspections, it is important to have new generation RX equipment; give the new promotions a more advanced instruction and that the members had already received that knowledge, it being important to return to a military and operational instruction, in such a way that they are given the possibility of prevention, protection and response to a threat; As it was verified with the customs personnel in internships carried out in other countries.

Finally, it is important to point out that within the analysis of the indicators, it is worth highlighting the effectiveness of the detection of findings from 2011 to 2016 on the total amount seized, 77.60% and as the high peaks of the project's purpose. cooperation of the Embassy of the United States Taskforce, which reflects one of the main significant findings of the Institution, therefore, all efforts are directed to perfect it, seeking the commitment and participation of all the operators and institutions involved in the control in the Maritime Terminal of Callao

Keywords: Customs Control

I. Introducción

1.1. Antecedentes

1.1.1. Antecedentes Internacionales

Pruñonosa (2015) de su tesis doctoral en la Universidad Politécnica de Valencia. *Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor. Aplicación al puerto de Valencia*, en su resultado preciso que: Se identifican y abordan problemas específicos reales para su modernización y análisis, que permiten contribuir a la mejora del sistema logístico actual, en sus interiores del transporte de contenedores marítimos. Problemas de localización o vertebración de una red de infraestructuras para atender las necesidades logísticas de los contenedores marítimos. En el control aduanero, siempre es necesario disponer de medios materiales y tecnológicos para atender las operaciones de forma ágil y segura, con medios de control no intrusivos, sin embargo, en los antecedentes del control aduanero de contenedores en el terminal marítimo del Callao, no se ha contado con un sistema que asegure cubrir las necesidades procedimentales, logísticas, de espacio, seguridad y sobretodo con empresas como actualmente, se está tratando de implementar, que brinden tanto el mantenimiento a las unidades con que se cuentan, sino también con los recursos de preparación técnica especializada, al personal que realizara dicho control, para el manejo de las mismas. Se presentan carencias que lograr los estándares de operación exigidos. Esta limitación se debe a la falta de incorporación de nuevos equipos con tecnología avanzada, existe mucho trabajo por hacer en el campo de la modernización de la infraestructura, las instalaciones, el equipamiento, los medios informáticos y los procesos de innovación tecnológica, para lograr una orientación hacia la calidad en el servicio.

Monteagudo (2012) en su tesis presentada para aspirar al título de doctor en derecho, por la Universidad Autónoma de Barcelona, España, mediante tesis titulada. *La incidencia de las normas de protección marítima en el transporte marítimo*, preciso que: La comunidad internacional está preocupada por los niveles de tráfico de drogas por vía marítima, los narcotraficantes usan las grandes extensiones oceánicas y la longitud de las áreas costeras para diseñar y utilizar una gran cantidad de rutas y métodos para mover sus cargamentos ilícitos. Además, el gran flujo de carga marítima contenerizada, permite que los

narcotraficantes utilicen los contenedores para transportar y esconder drogas ilícitas dentro de cargamentos lícitos. La aplicación de los principios y procesos de gestión de riesgos proporciona buenos resultados. El Perú ha suscrito convenios con la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y Tratados de Libre Comercio con diversos países, Por ello es muy importante continuar con el apoyo externo, para la modernización en la utilización de nuevas herramientas y el fortalecimiento, a la sección de acciones inmediatas y la división de inteligencia aduanera (DIA), los cuales cumplen en el periodo 2011 y 2016, un papel importante en la eficacia del control aduanero.

Rojas (2010) en su trabajo de magistratura, *Análisis de la gestión fiscalizadora aduanera en el servicio nacional de aduanas de Chile*, en la universidad de Chile, facultad de ciencias físicas y matemáticas. En sus conclusiones precisa que: Existen dos factores que determinan el ámbito de la gestión fiscalizadora aduanera los cuales son, la solidez y calidad de las instituciones, y el comportamiento del comercio internacional, estos están íntimamente relacionados, pues la apertura comercial requiere instituciones de calidad para ser exitosa y asimismo el comercio exige el mejoramiento de las instituciones al promover un marco de mayor competencia. Los Estados consideran que la inversión en el desarrollo y la modernización de la Aduana, crea una economía eficiente, para la sociedad y el fortalecimiento de sus estructuras. Siendo importante para el cumplimiento de los objetivos y estrategias nacionales de desarrollo y a su vez para el alcance del programa político de los Gobiernos. Las Aduanas continúan incorporando diversos mecanismos de control a fin de hacerlo cada vez más eficiente y efectivo.

1.1.2. Antecedentes nacionales.

Torres (2013), en sus tesis titulada, *Análisis de la continuidad de la política exterior peruana en tráfico ilícito de drogas*, para optar el grado de magíster en ciencia política con mención en relaciones internacionales, en la pontificia universidad católica del Perú, analiza las diferentes políticas de los gobiernos peruanos en relación al régimen internacional de las drogas, así como en el económico comercial, que: El poder determina la forma del régimen en torno al cual todos los estados coordinarán sus acciones. Así mismo, dadas las asimetrías

existentes de este elemento, los estados menos poderosos (o periféricos, como el caso peruano) aceptan las condiciones del actual régimen internacional de las drogas, ya que estos necesitan reducir las consecuencias del tráfico ilícito de drogas y no poseen los recursos y capacidades suficientes para hacerlo por sí mismos. Las características de la política exterior peruana, en materia de lucha contra las drogas. en las instituciones políticas peruanas, ha resultado imposible de poder extraer lo relacionado a otras instituciones de apoyo externo, mayormente esto debido a que otros países sintiéndose afectados por tal motivo tienen compromiso de luchar contra los países productores de droga sino con los países consumidores de la misma, a la autonomía que planteaba, debe existir siempre el compromiso del estado ya que esa lucha debe ser una constante y es más que existen terceros países que se ven involucrados como comerciantes.

Pérez (2012), en la tesis para el grado de maestro en ciencias con mención en comercio exterior. *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la Aduana marítima del Callao*. En la Universidad Nacional de Ingeniería facultad de ingeniería económica y ciencias sociales, consideran que: Es necesario realizar el trabajo de análisis de riesgo, con las ventajas que ofrecen las nuevas tecnologías informáticas para la explotación de los datos, a fin de mejorar la precisión de las inspecciones físicas y orientar eficientemente los recursos disponibles. La labor de inteligencia es necesaria en las administraciones aduaneras, con la finalidad que se tenga un impacto directo, en los procesos de control, para mejorar la toma de decisiones.

Es necesario considerar tener Aduanas que estén constantemente cuidando efectivamente los intereses económicos y sociales de sus países, teniendo en cuenta que cuando se mejoran los controles aduaneros se logran mejores resultados, por eso es la misión y visión de la Sunat y del estado peruano, continuar como anteriormente, ir desarrollando esos medios de control aduaneros, para poder realizar eficientemente la retroalimentación, determinando donde se encuentran las fortalezas, pero también por donde están nuestras debilidades y de tal forma realizar los correctivos necesarios.

1.2. Fundamentación científica.

1.2.1. Bases teóricas de la variable del control aduanero.

Teorías sobre control aduanero.

Pilco (2008) con respecto al comercio y el control aduanero afirmó que:

La teoría económica nos dice que existen dos razones por las que puede surgir el comercio entre países: la primera razón es que los países comercian porque son diferentes entre sí (en tecnología, dotaciones ó preferencias) y pueden beneficiarse de ese comercio si cada uno produce y vende lo que sabe hacer relativamente mejor; la segunda razón es que los países comercian para aprovechar la presencia de economías de escala en la producción (retornos crecientes a escala); si cada país produce un número limitado de bienes, puede producirlos mejor y en mayor volumen; así, venderán el excedente de lo que producen y comprarán lo que no producen. Lo que se observa en el mundo real es que ambas razones explican la presencia de comercio. (p.17)

Es importante que teniendo esas razones de comercialización, pudiendo beneficiarse mutuamente los países, cada vez el volumen de movimiento de mercancías es mayor, observándose que ahora la globalización y la tecnología en escala logre que muchos países, estén conectados rápidamente en sus transacciones y que por ende la existencia de un control aduanero, sea cada vez más eficiente, por la cual tenga que actualizarse con conocimientos y herramientas, de tal forma que pueda lograr la eficiencia en este control aduanero y no ser un obstáculo al momento de ejercerlo.

El Congreso de la República (2008) en la Ley general de aduanas, decreto Legislativo 1053, en su artículo 162, control aduanero de las mercancías, Indicó que:

Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos. Asimismo, el control aduanero se ejerce sobre las

personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero. Cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades, éstas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata. (parr.22)

Se ha realizado un estudio práctico, teórico y legal de la administración aduanera Sunat, resumiendo que está en aumento el tráfico ilícito de mercancías dentro del terminal marítimo del Callao, para ello se recopiló información utilizando leyes, normas y procedimientos que se menciona en páginas siguientes, para determinar la siguiente variable, control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011 al 2016.

Importancia del control aduanero

Flores (2013); refiriéndose a la importancia del control aduanero afirmo que: “El control aduanero que ejerce la Sunat consiste en un conjunto de medidas adoptadas para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercaderías y medios de transporte” (párr. 1).

El control aduanero es importante porque asegura el cumplimiento de las disposiciones legales y sus reglamentos, protege la economía del país, fiscalizando, vigilando y controlando el ingreso y la salida de mercancías del país, protege la salud pública y el medio ambiente.

Con respecto a este punto, es importante hacer la pregunta: ¿Qué sucedería si las mercancías ingresaran o salieran libremente del país sin control alguno? Si esto fuera así, se podría dar el caso que las medicinas tuvieran elementos nocivos para la salud, que los alimentos no fueran aptos para el consumo humano, que los juguetes tuvieran sustancias tóxicas o que los libros

tuvieran información que atente contra nuestros símbolos nacionales o que el mapa de nuestro país estuviera mutilado.

El control aduanero es necesario para asegurar el cabal cumplimiento de las normas legales que regulan el tráfico internacional de mercancías, a fin de proteger la salud pública, la soberanía nacional, la flora, la fauna, el medio ambiente, el patrimonio cultural, así como promover el desarrollo de la industria y el comercio formal para el bienestar de la población.

Características del control aduanero

Pilco (2008), refiriéndose a las características del control aduanero, afirmó que:

El sistema aduanero se desenvuelve en un marco caracterizado por la competencia total, en la que sus clientes son empresas e industrias que compiten en mercados globales donde la velocidad, la seguridad y el costo aduanero de bienes son cada vez más importantes, lo que se pretende es desarrollar procesos que le permitan cumplir con esas funciones sin detener el flujo expedito de mercancías y sin que se afecten demasiado los costos de logística del país. (p.43)

En consideración a la teoría mencionada, corresponde agregar la existencia de la subdivisión de este control en dos partes, el control ordinario, que corresponde realizarse para el trámite aduanero de ingreso, salida y destinación aduanera de mercancías, conforme a la normatividad vigente, en su revisión documentaria y reconocimiento físico como proceso del despacho aduanero. Y el control extraordinario que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las ordinarias, para la verificación de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización, entre otros. La realización de estas acciones no opera de manera formal ante un trámite aduanero regular, pudiendo disponerse antes, durante o después del trámite de despacho, por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin.

Definiciones de la variable el control aduanero.

Pilco (2008) en referencia al control interno afirmó que:

El control aduanero es el conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar la observancia de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar. Estas medidas pueden tener un carácter general y aplicarse, por ejemplo, a todas las mercancías que entran al territorio nacional, o presentar un carácter particular, en razón especialmente de una localización geográfica (zona de vigilancia aduanera, etc.), la naturaleza de las mercancías (mercancías posibles de derechos elevados, etc.) y el régimen aduanero aplicado a las mercancías. (p.22)

El control aduanero son medidas controladas por funcionarios del estado mediante la potestad aduanera según ley general de aduanas, llamado funcionario aduanero en ejercicio de sus facultades resguarda el cumplimiento de las leyes y reglamentos del comercio exterior con la finalidad de cuidar la economía en el país.

Padilla (s.f.) en referencia con respecto a la definición de control aduanero mencionó que:

La expresión control aduanero ha sido definida en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana. La Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas, en su artículo 18, define control aduanero como el ejercicio pleno de las facultades establecidas en esta Ley, en la legislación aduanera y de comercio exterior, las cuales serán definidas, planificadas, dirigidas y hechas ejecutar por la Dirección General de Aduanas. (p. 1)

En el control aduanero, las medidas definidas durante un proceso, que exige respetar una serie de pasos, que posteriormente se van a ejecutar mediante leyes y normas estos procedimientos aduaneros se rigen también a lo que determinen los organismos internacionales de las formas y fondos más

adecuados de proceder en estos controles que se presentan en el comercio exterior .

Rivadeneira (2013), refiriéndose al control aduanero “este control es aplicado a las acciones tanto de entrada o salida de mercancías dentro del territorio nacional, de la misma manera a la permanencia, traslado, circulación almacenamiento hacia y desde de la zona especial de desarrollo económico” .(párr. 1).

El control aduanero es el control de mercancías ingreso llamado como importaciones y egreso llamado como exportaciones, dentro de nuestra nación existe varios regímenes que se controlan para el cumplimiento de la norma y esta cambia de acuerdo a la necesidad de controles que realizan los funcionarios de aduana.

Quimba (2015) para la definición de control aduanero afirmó que:

La expresión control aduanero ha sido definida en el glosario de términos aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como las medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana”. En la Decisión 574 de Comunidad Andina – CAN se define la expresión Control Aduanero” como el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de la aduana. (p.50)

La autoridad aduanera dispone del control para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, que pueden ser los operativos especiales, las acciones de fiscalización a su vez de otras funciones encomendadas por el estado.

La Organización de Naciones Unidas (2010) en el convenio de Kyoto afirmó que:

Control aduanero ha sido definido en el glosario de términos aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas, como medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana. Para que la Aduana pueda aplicar estas leyes y reglamentos adecuadamente, todos los movimientos internacionales declarados deben tener por finalidad un tratamiento o un empleo que sea aprobado por la Aduana. (p. 5)

El control aduanero establece las pautas a seguir para la ejecución de las inspecciones de mercancías en zona primaria a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones tributario-aduaneras, leyes y sus procedimientos así como prevenir y reprimir los delitos aduaneros e infracciones administrativas de todos los movimientos internacionales.

Oyarse (2010) en la definición del control aduanero afirmó que:

En el marco de las facultades tributarias y aduaneras que estamos analizando, podemos advertir que surge un componente muy importante, denominado el control aduanero de mercancías, el cual es definido en la Ley General de Aduanas en los siguientes términos: “Conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.(p.12)

Asimismo, este control aduanero se ejerce también sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas al citado control.

La Comunidad Andina de Naciones (2002) en su decisión 574, afirmó que el concepto que:

El control aduanero se aplicará al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento, y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte, hacia y desde el territorio aduanero comunitario. Asimismo, el control aduanero se ejercerá sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y sobre las que entren o salgan del territorio aduanero. (párr. 3)

En consecuencia debemos precisar que se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, independientemente que estén o no sujetos al pago de derechos e impuestos.

López (2017) para la definición de control aduanero, afirmó que:

Respecto al control aduanero, se refiere a ese resguardo de seguridad nacional, a través de la supervisión y revisión de todo lo que entra y sale del país. Acorde a la OMA (2010) son las medidas aplicadas a efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable el recinto fiscal. Según el artículo 9 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (Cauca) IV, define control aduanero, como el ejercicio de las facultades del servicio Aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación, investigación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las disposiciones de este Código, su reglamento y las demás normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero, así como la actividad de las personas físicas o jurídicas que intervienen en las operaciones de comercio exterior. (p.74)

En consecuencia debemos precisar que se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, independientemente que estén o no sujetos al pago de derechos e impuestos.

Jiménez (2012) en referencia al control aduanero afirmó que:

El control aduanero son medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana. Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA Control Aduanero Concepto Gestión de Riesgos Es la inspección y supervisión que se le da a el paso de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, a través de las fronteras, aguas territoriales y espacio aéreo. Ese control requiere un marco legal, es decir, un conjunto de normas establecidas en las leyes que confieran competencias. (párr. 2)

Control aduanero es el ejercido desde el momento de la declaración por la aduana y hasta el momento del levante o embarque de las mercancías a través del puerto, aeropuertos fronteras etc. Las normas y leyes están establecidas porque son las que determinan errores durante el control.

Las definiciones de la variable, control aduanero en su conclusión indican que son medidas que establece un país para el beneficio económico, el motivo de que estén trazadas mediante leyes, tanto nacionales como internacionales, es porque hay malversaciones durante el comercio exterior y uno de ellos se le conoce como el tráfico ilícito de mercancías en el terminal marítimo del Callao, el cual la presente tesis hará hincapié para su desarrollo y pueda concluir con resultados que ayuden a reducir este tráfico ilícito de mercancías.

Con respecto a unas de las definiciones, que enmarca a las Sección de Acciones Inmediatas sobre el control aduanero, es la del Congreso de la República (2008) en la Ley general de aduanas, decreto Legislativo 1053, en su título I, control aduanero de las mercancías, Indica que “El Control aduanero, es el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta” (p. 2).

El comercio internacional por vía marítima es el de mayor movimiento, esto por consiguiente implica que las diferentes mafias internacionales del tráfico ilícito de mercancías, diversifiquen su accionar a través de los puertos y rutas náuticas, para buscar nuevos mercados y ampliar su acción delictiva en el tráfico ilícito de drogas, por la alta rentabilidad de las ventas de cocaína en Europa, Asia, Oceanía y EE.UU; Es importante tener a una institución fortalecida operativamente, como legalmente para la lucha contra este flagelo que destruye a todas las sociedades.

Dimensiones del control aduanero.

Dimensión 1: Contenedores de exportación:

Oyarce (2015) en sus estudios sobre contenedores mencionó que:

Se entiende por contenedor al elemento de transporte que es en forma de caja, forma de cisterna, o tanque que puede ser transportado o cualquier otro elemento, los mismos que pueden ser con refrigeración y puedan permitir el transporte de ciertas mercancías que requieren dichos sistemas de transporte. (p.12)

El contenedor de exportación, siendo un recipiente de carga para el transporte marítimo, que protegen las mercancías del clima y que tienen que cumplir con la normativa ISO 668, también serán utilizados dentro del régimen aduanero, que permite la salida del territorio de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afecto a tributo alguno, los contenedores son de acero, mayormente el suelo es de madera, son los equipos de 20 y 40 pies, en el control aduanero que se realiza esta incluido la revisión de la mercancía, pero también las partes del contenedor tienen que ser inspeccionadas, debiéndose determinar que ninguna de estas partes han sido adulteradas en sus formas. Asimismo cabe mencionar que en la denominación de contenedor, no son considerados los embalajes y envases normales.

Luis (2016), consideró que un contenedor es un equipo de transporte:

Este contenedor puede ser de carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para un uso repetido, especialmente diseñado para facilitar el transporte de mercancías por uno o más modos de transporte sin necesidad de manipulación intermedia de la carga diseñado para ser manipulado de modo seguro, teniendo para ello especiales anclajes en las esquinas (cantoneiras) de un tamaño tal que el área comprendida por las cuatro esquinas externas inferiores debe ser de entre 7 y 14 según los metros cuadrados, o de al menos 1 metro cuadrado según la ISO (que incluye el contenedor para carga aérea).

Todos los contenedores, en sus diversas y variopintas formas, se encuentran sometidos a una severa regulación internacional, con el objetivo de conseguir que sean considerados como elementos de carga “neutros” en las operaciones de importación y exportación, quedando exentos del filtro aduanero y considerándose en Régimen de Importación temporal.

Rojas (2017), afirmó que:

Se ha aprobado el procedimiento específico Revisión de carga congelada, refrigerada, fresca, con cadena de frío, durante la acción de control Inta-pe.02.04, con el objeto de establecer las pautas a seguir para la ejecución de las acciones de control en la exportación definitiva de mercancías perecibles de origen vegetal, a fin de garantizar las condiciones de conservación o resguardo fitosanitario, para dicho efecto, la presente resolución ha definido a la mercadería perecible como aquella mercadería de origen vegetal cuyas condiciones óptimas tienen poco tiempo de durabilidad hasta su consumo, y comprende a las cargas congeladas, frescas, refrigeradas, con cadena de frío, que requieren tratamiento fitosanitario. (p.63)

Este procedimiento se señala en sus disposiciones generales, que las acciones de control que ejecute la administración aduanera no deben afectar las

condiciones de conservación de las mercancías perecibles ni de sus embalajes, la aplicación, cumplimiento y seguimiento de lo establecido en el presente procedimiento es responsabilidad de las distintas unidades organizacionales que participan en el presente procedimiento; como cadena de frío a la secuencia o flujo que se utiliza para conservar las mercancías perecibles, desde su cosecha hasta su embarque, dentro de las condiciones requeridas de temperatura y humedad, según cada tipo de producto, incluso durante todo el proceso de exportación.

Como institución encargada también de realizar los controles que su procedimiento determina de conformidad en las normas internacionales, Senasa tiene que realizar coordinaciones mediante la agencia de aduana, realizar en conjunto la inspección o reconocimiento físico, el control aduanero a la mercancía perecibles, es de carácter bien delicado de realizar, por ello se tiene que tomar las precauciones debidas para no afectar la mercancía, debido a que tiene poco tiempo de durabilidad hasta su consumo, y comprende a las cargas congeladas, frescas, refrigeradas, con cadena de frío, que requieren tratamiento fitosanitario

En las acciones de control extraordinario no se deben afectar las condiciones de conservación de las mercancías perecibles ni de sus embalajes, el depósito temporal debe asegurar que su personal encargado de la estiba y desestiba de las mercancías y las autoridades intervinientes, cuenten con la indumentaria, equipos y herramientas adecuados para el manipuleo, y que garanticen la higiene así como el cuidado de las mercancías, en lo no previsto en estos procedimientos es que las mafias aprovechan de esta condiciones restringidas en el control de la mercancía para aprovechar y burlar los controles, logrando contaminar y aprovechar el tráfico ilícito de mercancías.

Dimensión 2: Contenedores de Transbordo:

Martínez (2013) con respecto a los contenedores de transbordo que se encuentran en condición de vacíos indicó que:

Si el contenedor se descarga vacío, tiene las siguientes posibilidades, salir directamente a ser cargado por el cliente o ser enviado a depósito a reparar, volver a ser cargado vacío como

reposicionamiento para cubrir las demandas en otro destino, cuando el contenedor llega a terminal vacío, tiene dos opciones, o se lleva a depósito para el proceso que debe pasar, igual al anteriormente mencionado, o es reutilizado para llenar por un cliente y es exportado lleno de mercancías. (p.43)

Existen muchos contenedores de transbordo vacíos para el transporte marítimo, usado para la mercancía de transbordo, las que son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero, Cuando este contenedor es asignado a ser llenado por un cliente, sale del depósito a casa de cliente, llena la mercancía, entra por puerta a terminal para embarcarse, para su posterior precintado y embarque lleno en la terminal, por su cantidad existe un fuerte movimiento de que a pesar que muchos no son retirados de los terminales el control de descarga y carga a la nueva nave, está controlado por los representantes de las concesiones privadas en el terminal o la agencia naviera.

La Sunat (2010) mediante la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera, en el Procedimiento General 11 afirmó que:

El transbordo es el régimen aduanero que permite la transferencia de mercancías, que son descargadas del medio de transporte utilizado para el arribo al territorio aduanero y cargadas en el medio de transporte utilizado para la salida del territorio aduanero, bajo control aduanero. (párr. 3)

El transbordo puede ser solicitado por el transportista o su representante en el país, el agente de carga internacional o el agente de aduanas, a quienes se les denomina declarante. El transbordo puede efectuarse bajo tres modalidades; directamente de un medio de transporte a otro, con descarga a tierra y con ingreso a un depósito temporal. Para la inspección de contenedores refrigerados y que están bajo cadena de frío, se realiza un control no intrusivo.

La Sunat (2010) mediante la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera en el Procedimiento General 11, referido al transbordo de mercancías en contenedores afirmó que:

En el despacho anticipado, dentro del plazo de quince (15) días calendario antes de la llegada del medio de transporte, vencido este plazo, se somete a despacho excepcional, debiendo el declarante solicitar la rectificación de la declaración, en el despacho excepcional, hasta treinta (30) días calendario posteriores a la fecha del término de la descarga, al vencimiento del cual sólo podrá ser sometida al régimen de Importación para el Consumo, previo cumplimiento de las formalidades de ley. (parr. 5)

El transbordo, al tener autorización automática y en un plazo de treinta (30) días calendario contados a partir de la fecha de la numeración de la declaración, caerá en abandono legal, mientras tanto este control aduanero, se limitara basado en que existe una responsabilidad encargada al terminal o deposito aduanero, para que hasta la duración de su estadía, no exista ningún riesgo de utilización de ilícitas direcciones con el contenedor.

Dimensión 3: Inspección de nave:

El congreso de la República (2005) mediante el Decreto Supremo N° 014-2005, en su artículo 2, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones señaló que:

La recepción, y despacho de las naves es de competencia y responsabilidad exclusiva de las autoridades portuarias, las que coordinarán con la autoridad marítima, la autoridad de salud (sanidad marítima), la autoridad de interior (migraciones y naturalización), autoridad de aduanas (Sunat), autoridad de agricultura (Senasa) y otras autoridades competentes para prestar un servicio eficiente, rápido y simultáneo que no interfiera con la operatividad de las naves. (párr. 2)

Con respecto a la recepción y despacho en el control aduanero de inspección de naves, tenemos que tener en cuenta que es la primera y la última intervención no solo de la autoridad aduanera, sino de todas las mencionadas, la

situación es que dentro de ellos se encuentran contenedores de alto riesgo, que es un contenedor que a través del análisis de indicadores de riesgo, se determine que puede representar una amenaza, ya que puede estar siendo utilizado para actividades ilícitas, por ello se tiene que realizar con ciertos perfiles de identificación de contenedores con el uso de equipos tecnológicos altamente especializados y mejores prácticas que no perjudiquen sobretodo el zarpe de la nave, aunque en ciertos casos se realiza una inspección de partes importantes de la nave que previamente ha sido seleccionada por motivos de ruta u otros motivos que ameritan su intervención por parte de la autoridad aduanera.

La SUNAT (2012) mediante la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera en el Procedimiento General 12 afirmó que:

El funcionario aduanero coordina la realización de la acción de control, con el transportista o su representante, la verificación del medio de transporte puede efectuarse en forma parcial o total y teniendo en cuenta los numerales 3 al 11 del literal A de la Sección VII en lo que le fuera aplicable. De ser necesario, solicita apoyo del personal técnico del transportista para su ejecución. En caso de disponerse de equipo de buzos la inspección puede incluir el casco de la nave. (párr. 8)

El Oficial en el control de inspección de naves, comunica a Planning de concesionario privado sobre la realización de este control extraordinario, se verifica en que situación está la nave, para no entorpecer su trabajo de operaciones de carga y descarga de los contenedores. si un contenedor que este seleccionado y se encuentre embarcado, se avisa al Supervisor de Nave, el Supervisor de Nave el cual coordinara con los estibadores en cubierta el destrinque del contenedor los estibadores ejecutan el destrinque y comunican al supervisor de nave.

Dimensión 4: Precintos de seguridad

La SUNAT (2016) según Resolución de Intendencia N° 46-2016 en su artículo determinó que:

Apruébese el procedimiento específico "Uso y control de Precintos de Alta Seguridad" Inpcfa-PE.00.08 (versión 1), que forma parte integrante de la resolución de intendencia nacional N° 46-2016/SUNAT/5F0000 donde se establece las pautas a seguir para el registro, control, uso y verificación de los precintos de alta seguridad destinados a la protección de la carga transportada en contenedores y unidades de carga cerrada, colocados por disposición de la autoridad aduanera. (párr. 3)

Los precintos son un sello de seguridad, numerado que se coloca en nuestro caso en los contenedores, por ello que están ligados al control aduanero en el terminal marítimo del Callao, de tal forma que asegure que éstos no se aperturen sin autorización, una vez colocado, no puede eliminarse sin provocar su destrucción; por ejemplo en las puertas de los contenedores que transportan mercancía, una vez efectuada la verificación por parte de las autoridades y la colocación de precintos se tiene que elaborar un documento que incluya la fecha, la hora, el número del precinto y la firma del funcionario que estuvo presente.

Martín (2012) con respecto a los precintos de seguridad afirmó que:

Los elementos de las puertas no se pueden desmontar desde el exterior, por consiguiente cuando el contenedor se ha cerrado, se colocan uno o varios precintos de seguridad para verificar que el contenedor no ha sido manipulado. Estos precintos de seguridad tienen una numeración que suele incorporarse a los conocimientos de embarque, de forma que cuando el contenedor llega a destino, se comprueba que la numeración del precinto que consta en la documentación, coincida con la del precinto que presenta el contenedor. De no ser así tendremos la sospecha de que el contenedor puede haber sido manipulado. (p.53)

Como se menciona una de las ventajas que ofrece el transporte de mercancías mediante los contenedores de exportación, transbordo es la seguridad que brinda la colocación de precintos de seguridad; esto se va a plasmar en efectividad si es que se brindan las condiciones para ello, es determinante que se realice análisis de la calidad de los mismos, para que de tal forma cumplan con brindar la seguridad a todos. La mayoría de los tipos de contenedores disponen de dos puertas, que también tienen que estar en buenas condiciones y que tengan sus partes donde se van a introducir los precintos en óptimo estado de conservación y de acuerdo a los estándares internacionales.

Caraguay (2014) con respecto a los precintos de seguridad mencionó que:

El presente procedimiento sobre control (instalación, cambio, trazabilidad, registro y verificación) sobre sellos o precintos de seguridad tiene la finalidad de llevar el control desde la cerrada de puertas en el contenedor y la instalación de todos y cada uno de los sellos. Este procedimiento tiene un alcance total de todos los contenedores que salen de la empresa con los productos para el comercio internacional. (p. 144)

En el mercado encontramos distintas clases de precintos, desde el alambre delgado sellado con plomo, precintos de plástico, gruesos precintos de alambre y quizá los más utilizados, los llamados steadyseal, estos precintos constan de dos cuerpos, los cuales se introducen uno dentro del otro y con una leve presión el contenedor queda sellado. Desde el punto de cierre serán necesarios herramienta y las condiciones de tiempo y espacio para romperlo. En los terminales portuarios para desprecintar los contenedores se tienen que utilizar grandes tenazas.

1.3. Justificación

1.3.1. Justificación teórica

El tráfico ilícito de drogas se encuentra asociado a la comisión de otros ilícitos penales que atentan contra la seguridad ciudadana, por lo que resulta necesario, potenciar la capacidad operativa y legal con que cuentan los Oficiales de Aduana,

sobre todo los de la Sección de Acciones Inmediatas de la Sunat, para poder estar a la misma dimensión con las mafias que se van repotenciando y perfeccionando su accionar y también para lograr un trabajo coordinado e integral con las entidades competentes a nivel nacional en el marco de la estrategia nacional de lucha contra las drogas.

Es por ello que este trabajo de tesis a su vez que tiene por objetivos general el determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en el control aduanero en el periodo 2011 al 2016, en las inspecciones realizadas por la Sección de Acciones Inmediatas en el Terminal Portuario del Callao, en el entorno de esta operatividad, poder determinar las problemáticas y modalidades que se presentaron en ese periodo, que a la par tenían que estar enmarcadas a la estrategia nacional de lucha contra las drogas 2012-2016, dictaminado por la comisión nacional para el desarrollo de vida sin drogas, Devida.

También poder determinar protocolos de seguridad robustos interinstitucionales en la Sunat y poder cumplir con los objetivos y lo que el estado ha determinado por ley; tal como se pudo comprobar en viajes de pasantías de trabajo a otros países, tales como Alemania y Estados Unidos de Norte América, en los cuales Aduanas es una institución fortalecida, iniciando en las medidas preventivas que se deben aplicar para minimizar las conspiraciones internas y externas.

1.3.2. Justificación Práctica

El consumo de drogas es el ejemplo típico de las teorías de alcance medio, por una parte una respuesta normal a determinadas presiones sociales y por la otra, una respuesta de tipo adaptativa frente a metas-éxito culturalmente definidas y medios institucionales insuficientes para alcanzarlos, esta conducta tendría entonces la característica, sea por renuncia o por retraimiento, ante las presiones y exigencias sociales.

En este trabajo de Tesis busca aportar temas concernientes, a lo conveniente que debe perfeccionarse en el Terminal Marítimo del Callao, tales como, la conformación de grupos de operaciones interinstitucionales, a fin de realizar operativos planificados y bien evaluados, usando la inteligencia que lleve a detectar ilícitos dentro del puerto del Callao, esta tesis evitando riesgo en la seguridad marítima del puerto y que esta buena práctica, sea implementada también en otros puertos del país, contando con oficiales de amplia experiencia en establecer un procedimiento de inspección para los contenedores de exportación y de transbordo, en los cuales se determine las actuaciones mínimas que se debe seguir básicamente, para no solo el personal que actualmente pertenece a la sección de acciones inmediatas, sino también pueda ser trasladado a otros colaboradores interinstitucionales del país este campo.

Esta Tesis es de interés el que posteriormente se pueda, con asistencia técnica y acompañamiento institucional, en los que se realicen ciclos de capacitación interinstitucionales, no solo a los colaboradores pertenecientes a la Sunat, sino también a la par con otras instituciones, entre los cuales se encontrarían personal de Dicapi de la Marina de Guerra del Perú, de la Dirandro PNP, el Ministerio Público y otros operadores ligados al comercio exterior, porque en muchos casos desconocen la parte procedimental del trabajo que realiza la Sección de Acciones Inmediatas de la Sunat y la envergadura reconocida a nivel internacional, que por necesidad de la reserva por seguridad, no es dada a conocer en los medios de comunicación, de tal forma que se incentive la participación activa de todos los que estamos vinculados al comercio exterior y sobre todo a la lucha contra el tráfico ilícito de mercancías.

1.3.3. Justificación metodológica

El incremento del volumen, velocidad, complejidad del comercio internacional y los avances tecnológicos, han revolucionado las prácticas globales del comercio, pero también las mafias en el tráfico ilícito de mercancías, se aprovechen para potenciar y estudiar su modo de operación, para lograr vulnerar los controles dentro del terminal marítimo del Callao, es por ello que, que mediante el proceso de los cambios realizados en las inspecciones en el control

aduanero, por parte de personal especializado de la sección de acciones inmediatas de los años 2011 al 2016, se obtuvieron resultados positivos, llegando a detectar diversas modalidades en los hallazgos de la contaminación de contenedores, para el tráfico ilícito de mercancías en la cual está incluido el tráfico ilícito de drogas.

Este trabajo está motivado a que pueda servir para gestionar y formalizar procedimentalmente esta etapa del control, por parte de la Intendencia de Gestión Aduanera de la Sunat. Siendo de utilidad a su vez de otras instituciones que están involucradas en la lucha contra este flagelo de la humanidad.

A su vez en el análisis llegar a determinar, donde están las debilidades que ocurrieron, en el aprovechamiento con los países aliados en la lucha contra el comercio ilícito de todo tipo de mercancías, desde el ámbito aduanero y policial. Tomando en cuenta que es un problema mundial que requiere de una mutua colaboración entre las autoridades aduaneras, por ello es necesario el intercambio de información y continuar con el apoyo mutuo ante este flagelo. No solo en el TID, como lo demuestra los cuadros sino también en todo el universo del tráfico ilícito de mercancías. muchas modalidades que estaban siendo utilizadas, expresamente colocando las maletas (Rip Off) dando muy buenos resultados de hallazgos de Drogas, experiencia que fue trasladada a países de destino que son nuestros aliados, por intermedio de la Comunidad Europea y la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

1.3.4. Justificación Social

La drogadicción es un grave problema social, el adolescente, su familia, amistades y la comunidad donde se desarrolla son los principales perjudicados por esta actividad. El que cerca de 200 mil drogadictos mueran al año en el mundo indica el preocupante aumento en el número de personas que ingieren drogas ocasionalmente o que ya son adictos y que están fuertemente influidas o relacionadas con el aumento de la violencia social y la comisión de delitos.

Existen muchos ejemplos para hacer evidente el peligro social que representan las drogas, y que permiten afirmar con absoluta certeza que, por un lado la sociedad está jugando un papel protagónico en la influencia sobre los adolescentes, y por el otro que es la misma sociedad quien con su apatía discrimina, corroe y humilla a los adolescentes que necesitan de su apoyo.

El entorno del terminal marítimo del Callao, está reconocido y por ello que fue declarado en emergencia, que están en quiebra los sistemas familiares tradicionales, extorciones, muertes, asesinatos, tortura, inutilidad de las vías usualmente reconocidas de movilidad social e incapacidad de protección de los derechos ciudadanos, ocupan en forma excluyente la mayor parte de las horas/promedio diarias que los niños y jóvenes, donde el sistema cultural, seguramente no es el propio, entonces se crea un ambiente fácil de que puedan ser captados, por las mafias existentes en el tráfico ilícito de mercancías.

Paulatinamente se van incorporando nuevas drogas entre grupos más amplios de la población y es desde cuando se comienzan a observar hábitos de consumo de cannabis y sus derivados, así como alucinógenos y estimulantes como las anfetaminas y posteriormente la cocaína. Ante estos nuevos consumos, la tolerancia social comienza a desaparecer y se produce una primera alarma, porque se perciben como una nueva forma de contestación.

También tenemos que tener en consideración, que indirectamente al fortalecer mejor nuestras instituciones, se lucha para poder contrarrestar con una producción masiva de drogas, que hace daño al medio ambiente la naturaleza, prolifera la tala de árboles y por los químicos que se usa en la cultivación y más que todo, en la elaboración misma de las drogas los químicos son peligrosos también para la salud de los que son explotados trabajando en la producción de heroína y cocaína, destruyen la naturaleza más que todo en América del sur, contribuyendo a la desaparición de los bosques, la erosión y pobreza de los suelos en la guerra contra las drogas las cultivaciones de coca son destruidas químicamente pero al mismo tiempo otras plantas cercanas son afectadas, los

campos se vuelven estériles y los animales muchas veces son muertos por la toxicidad la gente del sector afectado sufriendo de enfermedades.

La sociedad percibe en crecimiento el problema de las drogas y se sorprende de las nuevas drogas y modalidades de utilizar los medios lícitos, para lograr evadir el control de la autoridad aduanera, adoptando una visión catastrofista del fenómeno; entonces cada uno desde su punto de resistencia, o mejor dicho de control, debe continuar en la mejora continua de los procedimientos generales y específicos que en este trabajo de tesis se van a estudiar y recomendar para poder contrarrestar este avance, porque después que estos traficantes estén fortalecidos, para la sociedad será más difícil controlar.

1.3.5. Justificación ámbito financiero

Las corrientes financieras el tráfico ilícito de drogas falsificadas y el vínculo con el blanqueo de dinero – tráfico ilícito de mercancías.

El tráfico ilícito de productos falsificados ofrece a los criminales una fuente de ingresos y una forma de blanquear capitales, además, el dinero obtenido con la venta de las falsificaciones puede canalizarse hacia la producción de más artículos falsificados y otras actividades delictivas los criminales también pueden introducir productos falsificados en la cadena legítima de suministro, lo que les proporciona dinero “limpio” esto no sólo representa un reto en la lucha contra el blanqueo de capitales, sino que también pone en peligro a los usuarios, que pueden estar recibiendo productos defectuosos en un informe realizado por el grupo de delitos contra la propiedad Intelectual del Reino Unido (the UK IP Crime Group) basado en entrevistas con funcionarios del organismo británico encargado de proteger los derechos de los consumidores, el 49 por ciento de los funcionarios consultados indicaron que habían trabajado en casos que involucraban a la vez falsificación y blanqueo de dinero.

1.4. Planteamiento del problema

El problema del presente trabajo de investigación denominado como título de la presente tesis es “control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011,

2016”, el cual analiza el control de salida de contenedores y el tráfico ilícito de mercancías en el terminal marítimo del Callao se determina de la siguiente manera:

En nuestro país se puede observar, que el narcotráfico es un problema que cada día adquiere mayores proporciones y compromete a casi todas las áreas y actividades del que hacer nacional, nuestro país, como muy pocos en el mundo tiene que afrontar todas las fases del tráfico ilícito de drogas: producción, elaboración, comercialización y el consumo. En el proceso de producción afecta al medio ambiente, poniendo en peligro el equilibrio ecológico de regiones naturales de gran importancia para el futuro de nuestro país y del mundo. El gobierno peruano mediante el empleo de sus fuerzas armadas, Policía nacional del Perú, Sunat y otras instituciones competentes, está comenzando a desarrollar múltiples esfuerzos para fortalecer la lucha contra el narcotráfico.

En la actualidad la comercialización de la pasta básica de cocaína se ha incrementado a pesar de los controles que realiza diversas instituciones del estado y dentro de ello está la Sunat, entidad que fiscaliza, controla, administra los tributos de nuestro país encargado por ley y el comercio exterior, esta entidad se divide en varias intendencias según su organigrama y cada intendencia realiza funciones diferentes y una de ellas, es la Sección de Acciones Inmediatas, que pertenece a la Intendencia de Gestión de Control Aduanero, la cual se encarga de controlar el tráfico ilícito de droga a nivel nacional.

A nivel del puerto del Callao, existen terminales que sistemáticamente se encuentra a cargo de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), en este puerto se moviliza gran cantidad de mercancía de exportación e importación, actualmente se encuentran concesionadas a las empresas APM Terminals Callao y DP World Callao (Dubaiportsworld), estas empresas son privadas, siendo por ello una gran desventaja, para este tipo de control que realiza la autoridad aduanera, restringiendo el ingreso con el pase a las instalaciones del puerto, evitando un fluido ingreso y por lo tanto perdiendo en muchos casos el factor sorpresa e incumpliendo con la ley general de aduanas.

En el puerto del Callao se mueven grandes cantidades de comercio exterior también el narcotráfico mueve en toneladas el traslado de la droga en su alta pureza moviendo gran cantidad de dinero en millones de dólares de acuerdo a la de destino de cada país.

Dentro del puerto están ubicadas varias instituciones según convenio del estado, dentro ello se encuentra la Brigada de la Sección de Acciones Inmediatas – Sunat, que realiza el control de tráfico ilícito de mercancías dentro de ellas está el tráfico ilícito de drogas que un 90% es lo que representa en sus incautaciones y por ende el mayor porcentaje de ilícito, yo como funcionario de la Sunat dentro de mi potestad y facultades mediante la ley general de aduanas D.L. 1053 y su Reglamento de Organización y Funciones que me otorga, me encargo del control de tráfico ilícito de drogas en los puertos del Callao. APM terminals y DP Word, durante mi permanencia he realizado intervenciones de grandes cantidades en kilos de pasta básica de cocaína y dentro de la operatividad se ha visto deficiencias y debilidades que se puede mejorar así realizar intervención eficaces para reducir la comercialización de esta mercancía que afecta bastante en varios factores a la sociedad mundial.

El objetivo principal de esta tesis es detectar y establecer las pautas a seguir para la ejecución de las inspecciones de mercancías en zona primaria a fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones, así como prevenir y reprimir el TID con alcance de los procedimientos, es aplicado por la intendencia nacional de prevención del contrabando y fiscalización aduanera (INPCFA), por la intendencia nacional de sistemas de información (INSI), por las intendencias de aduana de la república, y a los operadores de comercio exterior, que intervienen en la inspección de mercancías en zona primaria.

Para finalizar de acuerdo a lo mencionado en las líneas precedentes la presente tesis de acuerdo a las evaluaciones correspondientes determinarán un mejoramiento y eficaz control aduanero de tráfico ilícito de mercancías en el terminal marítimo del Callao, 2015 y 2016.

Para obtener mayor conocimiento sobre los movimientos de comercialización en el mercado oscuro del tráfico ilícito de mercancías, elabore, el

siguiente cuadro de acuerdo a las incautaciones realizadas en los últimos años por la Sección de Acciones Inmediatas – SUNAT.

Tabla 1

Descripción de las incautaciones del tráfico ilícitos de mercancías en el puerto del Callao 2016.

TIM	Incautación 2016 – BOE marítima
Digemid	0.750%
Dinero falso	2.750%
Enaco	2.500%
Mincul	2.000%
Senasa	1.000%
Serfor	1.000%
Tid	90.000%
Total	100.000%

Nota: Sunat Boe Marítima

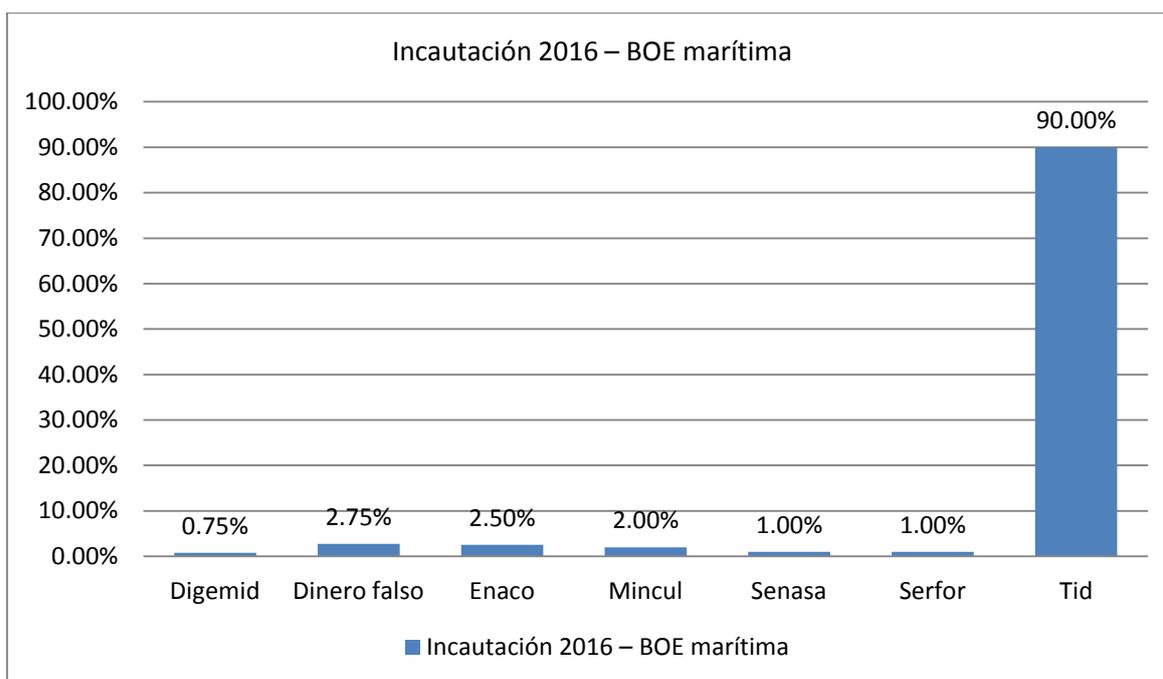


Figura 1. Incautación 2016 – BOE marítima

En la tabla 1 y figura 1 muestra el tráfico ilícito de drogas es lo que más se incauta en el puerto del Callao por lo tanto hoy en día es una lucha de toda la nación de entidades unidas para poder reducir su comercialización ya que esto afecta a toda nuestra nación, por lo tanto debido a esta estadística esta tesis determinará todas las posibilidades de controlar eficazmente en los puertos del Callao.

1.4.1. Formulación del problema:

Problema general:

¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?

Problemas específicos:

Problema específico 1.

¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de exportación en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?

Problema específico 2.

¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de transbordo en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?

Problema específico 3.

¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en las inspecciones de nave en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?

Problema específico 4.

¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los precintos de seguridad en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?

1.5. Hipótesis: (No corresponde)**1.6. Objetivos:****1.6.1. Objetivo General:**

Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016

1.6.2. Objetivos Específicos:**Objetivo específico 1**

Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de exportación en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.

Objetivo específico 2

Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de transbordo en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.

Objetivo específico 3

Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en las inspecciones de nave en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.

Objetivo específico 4

Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los precintos de seguridad en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.

II. Marco metodológico

2.1. Variables

Hernández, Fernández y Baptista (2010) refiriéndose a la variable afirman que: “una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse” (p.93).

La variable para esta tesis es el “Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011 y 2016”

2.1.1. Definiciones Conceptuales:

Definición conceptual de la variable

Ávila Baray, H.L. (2006), refiriéndose a la importancia de la definición a la variable afirmó que: básicamente la definición conceptual de las variables constituye una abstracción articulada en palabras para facilitar su comprensión y su adecuación a los requerimientos prácticos de la investigación.

Definición conceptual del variable control aduanero

Pilco (2008) en referencia al control afirmó que:

El control aduanero es el conjunto de medidas que son tomadas con el objetivo de asegurar el cumplimiento de las leyes y sus reglamentos que la única institución encargada de hacerla cumplir es la aduana, y estas medidas pueden tener un carácter general y puedan aplicarse, por ejemplo a todas las mercaderías que entran al territorio nacional, o presentar un carácter particular, en ese sentido especialmente de una localización geográfica (zona de vigilancia aduanero, etc.) la naturaleza de las mercancías (mercancías posibles de derechos elevados, etc.) y el régimen aduanero aplicado a las mercancías (p.22).

2.1.2. Definiciones operacionales.

Definición operacional de la variable.

Hernández, et al (2010) refiriéndose a la operacionalización de las variables, afirman que es: “el proceso que sufre una variable (o un concepto en general) de modo tal que a ella se le encuentran los correlatos empíricos que permiten evaluar su comportamiento en la práctica” (p. 77).

2.2. Operacionalización de las variables.

2.2.1. Definición operacional.

Tabla 2

Operacionalización de la variable "Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011- 2016

Variable	Análisis Ex post Facto 2011- 2016
Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2015 y 2016	<p>Control en la salida de contenedores y el tráfico ilícito de mercancías en el puerto del Callao</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer e identificar qué problemática existe en el control realizado por la entidad aduanera en la revisión de contenedores de exportación en el terminal marítimo del Callao. - Establecer e identificar que problemática existe en el control realizado por la entidad aduanera en la revisión de contenedores de transbordo en el terminal marítimo del Callao. - Establecer e identificar que problemática existe en el control realizado por la entidad aduanera en la inspección de naves en el terminal marítimo del Callao. - Establecer e identificar que problemática existe en el control realizado por la entidad aduanera en la revisión de precintos de seguridad en terminal marítimo del Callao.

Nota: Elaboración propia

2.3. Metodología

Método Ex post facto

Hurtado, (2007), se entiende por metodología al estudio de los modos o maneras de llevar a cabo algo, es decir, el estudio de los métodos. En el campo de la investigación, la metodología es el área del conocimiento que estudia los métodos generales de las disciplinas científicas (párr. 2)

2.4. Tipo de estudio

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se ha utilizado el tipo descriptiva básica.; tal como lo señala:

Sánchez y Reyes (1996) “se orienta a la determinación del grado de relación que existe entre dos o más variables de interés en una misma muestra de sujetos o el grado de relación existente entre dos fenómenos o eventos observados.” (Metodología de la Investigación Científica, p. 79).

2.5. Diseño

El diseño de la presente investigación es no experimental tal como señaló:

Hernández, (2010), “En la descripción de los diseños No experimental, es cuando la Investigación que se realiza sin manipulación de las variables, lo que se hace es observar fenómenos tal como se dan, para después analizarlos, en los trabajos de tesis universitarios” (p.184).

Por lo que se puede decir es un estudio que se ejecuta en un momento y tiempo realizado.

2.6. Población, muestra y muestreo

2.6.1. Población.

Definición.

Según Tamayo (1997), “la población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (Pág. 114).

Según Hernández, et tal (2010), “la población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones [...] Las poblaciones deben situarse claramente en torno a sus características de contenido, de lugar y en el tiempo” (p.235).

Para la siguiente investigación la población se utilizó un conjunto de datos especializados como: Estadístico y muestra de resultados, del PEI y POI (plan

estratégico institucional y plan operativo institucional) de la sección acciones inmediatas – Sunat.

Datos estadísticos facilitados por Task Force de la DIA (División de Inteligencia Aduanera).

Task Force es un programa que se encarga de elaborar notas de inteligencias, de acuerdo a las investigaciones internas y externas del TIM (tráfico ilícito de drogas) y esta a la vez lanza alertas al área operativa (BOE), para su ejecución en los puertos del Callao mediante procedimientos y protocolos; al finalizar el área operativa retroalimenta mediante informes al programa Task Force y esta información se utiliza para realizar análisis y resultados de la investigación.

La población determinada es la cantidad de contenedores que salen por años en los dos puertos tanto APM terminals y DP World Callao.

Dato referencial para la toma de muestra para la inspección de contenedores Task Force realiza la investigación y análisis datos de todos los operadores del comercio exterior y el resultado es la inspección de contenedores que salen del puerto del Callao según perfil de riesgo. Los instrumentos que Task Force utiliza son, información confidencial, que solo en la presente tesis se hará mención en el ítem de resultados.

Tabla 3

Salida de contenedores del puerto del callao, según Sigad- Sunat.

Datos referenciales.

Ítem	cantidad	de	contenedores	%
P. mundial	803 000			100%
P. Puerto de Callao	80 300			10%
SIGAD procedimiento aduanero SUNAT-Aduanas	4 015			5%

2.6.2. Muestra

Fernández (1983) destacó:

La condición de representatividad que ha de tener la muestra: “Es una parte o subconjunto de una población normalmente

seleccionada de tal modo que ponga de manifiesto las propiedades de la población. Su característica más importante es la representatividad, es decir, que sea una parte típica de la población en la o las características que son relevantes para la investigación”. (p. 237).

Bravo (1988) se refiere a la generalización de resultados: “... una parte representativa de un conjunto o población debidamente elegida, que se somete a observación científica en representación del conjunto, con el propósito de obtener resultados válidos, también para el universo total investigado” (p.174).

En el presente trabajo, el tipo de muestra que se utilizará son los resultados de la cantidad de contenedores seleccionados por la División de Inteligencia Aduanera (Task Force) para su control.

2.6.3. Muestreo

Resultados de los hallazgos encontrados en los contenedores inspeccionados por la BOE Marítima.

Tabla N° 4

Cantidad de hallazgos encontrados durante el control aduanero en el terminal marítimo del Callo en los años del 2011 al 2016

Incidencia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Boe Marítima	153	914	720	2285	909	1485	4981
Paita	195	1686	372		6224	230	8477
Boe Aérea	433	801	788	659	1462	669	4417
Postal	242	216	171	0	0	0	629
Tacna	41	4	104	104	14	44	280
Iquitos	0	117	169	64	39	94	389
Ilo	0	3	0	0	0	10	3
Boe Postal	0	0	0	109	174	157	294
Mollendo	0	0	241	0	0	0	241
Cuzco	40	0	39	7	13	8	107
Puno	0	5	12	0	16	13	46
Tumbes	3	0	6	22	18	509	49
Chiclayo	0	14	0	0	0	0	14
Tarapoto	0	0	0	8	0	0	8
Lambayeque	0	0	0	0	0	52	1
Total	1107	3760	2622	3258	8869	320	19936

Nota: Aduanas - Sunat

2.7. Técnicas e instrumentos de recolección de información

2.7.1. Técnicas:

Morone (2012), refiriéndose a las técnicas de investigación afirma que “Las técnicas son los procedimientos e instrumentos que utilizamos para acceder al conocimiento. Encuestas, entrevistas, observaciones y todo lo que se deriva de ellas” (p.3).

Es importante mencionar que, la recolección de datos es una sección concebida de igual forma que la expresión operativa del diseño de investigación, es decir, es la especificación concreta de los procedimientos, lugares y condiciones de la recolección de datos. Por tanto, se analizará y definirá si la investigación será a base de lecturas, documentos, encuestas, u observaciones directas de los hechos.

Para la recolección de información de la presente investigación se tomó en cuenta aspectos como: Experiencia, pasantías, capacitaciones y los datos de Task Force que solo se mencionaran en forma genérica los datos importantes ya que son información de reserva.

2.7.2. Validez y Confiabilidad del instrumento

Validez.

Hernández (2010), se refiere “la validez es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que pretende medir” (p.201).

Para obtener datos confiables el instrumento fue sometido primero a una observación según experiencia, esta técnica permite obtener la opinión de sujetos especializados, lo cual refuerza la validación del instrumento, ya que es sometido a juicio de cada uno de los especialistas.

En el presente estudio se ha obtenido en cuenta la validez de contenido, con aspectos como: relevancia, pertinencia y claridad de cada uno de los ítems.

Tabla 5*Jurados expertos*

Experto	Experto	Aplicabilidad
Dr. Noel Alcas Zapata	Metodólogo	Aplicable
Dr. Gustavo Manrique La Rosa	Temático	Aplicable
Dr. Fausto Mercado Philco	Temático	Aplicable

2.8. Procedimientos de recolección de datos

Bautista (2009) indicó que:

La recolección de datos se refiere al uso de una gran diversidad de técnicas y herramientas que pueden ser utilizadas por el analista para desarrollar los sistemas de información, los cuales pueden ser la entrevistas, la encuesta, el cuestionario, la observación, el diagrama de flujo y el diccionario de datos; todos estos instrumentos se aplicará en un momento en particular, con la finalidad de buscar información que será útil a una investigación en común. En la presente investigación trata con detalle los pasos que se debe seguir en el proceso de recolección de datos, con las técnicas ya antes nombradas. (párr.1)

Los datos fueron recolectados del programa Taskforce, las herramientas utilizados son cuadros estadísticos de las ejecuciones de la salida de contenedores del puerto del Callao ejecutada por la Brigada de Operaciones Especiales (BOE).

2.9. Métodos de análisis de datos.

El método utilizado en la presente investigación ex post facto, por lo tanto el propósito del análisis es resumir las observaciones llevadas a cabo de forma tal que proporcionen respuesta de los cuadros estadísticos ejecutadas por la BOE marítima.

2.10. Aspectos éticos.

Este trabajo de investigación ha cumplido con los criterios establecidos por la universidad César Vallejo, el cual sugiere a través de su formato el camino a seguir en el proceso de investigación. Asimismo, se ha cumplido con respetar la autoría de la información bibliográfica, por ello se hace referencia de los autores con sus respectivos datos de editorial y la parte ética que éste conlleva.

Este trabajo de investigación también está orientado a la protección de los sujetos de investigación y a la institucionalidad de las organizaciones, comunidades y grupos vulnerables conservando en todo momento confidencialidad de las distintas fuentes primarias y secundarias de igual manera, la protección de los investigadores y colaboradores, este proyecto garantizará los principios éticos en investigación; las estrategias que se adoptarán para el tratamiento de datos personales según normatividad vigente; el mecanismo de acceso a la información de instituciones participantes (permisos, convenios entre otros); la protección que asumirán los investigadores para prevenir riesgos a ellos mismos como a los participantes y terceros.

III. Resultados

3.1. Resultados

La presentación de los resultados de acuerdo al tipo de investigación que responde a ex post facto, como señala Bernardo y Caldero citado por Gordillo, Cea, Galindo y Valilla (2010) que la “expresión ex-post-facto significa después de hecho, haciendo alusión a que primero se produce el hecho y después se analizan las posibles causas y consecuencias” (p.3) , por lo que se trata de un tipo de investigación en donde no se modifica el fenómeno o situación objeto de análisis y se describe los hechos estadísticos como se ha reportado durante un periodo de tiempo determinado.

3.1.1. Control aduanero estratégico mediante el programa de Taskforce y BOE marítima

Vamos a determinar conceptos y enfoque estadístico referente a los hallazgos de TID bajo la modalidad RIP OFF e inspecciones, en el régimen de exportación a fin de extraer criterios y perfiles de riesgo para las naves, agencias de aduanas y sus despachadores, empresas de transporte y agencias marítimas.

Tabla 6

Niveles del Número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías según intendencia de aduanas SUNAT 2011-2016

Incidencia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Boe							
Maritma	153	914	720	2285	909	0	4981
Paíta	195	1686	372		6224	0	8477
Boe Aerea	433	801	788	659	1462	274	4417
Postal	242	216	171	0	0	0	629
Tacna	41	4	104	104	14	13	280
Iquitos	0	117	169	64	39		389
Ilo	0	3	0	0	0	0	3
Boe Postal	0	0	0	109	174	11	294
Mollendo	0	0	241	0	0	0	241
Cuzco	40	0	39	7	13	8	107
Puno	0	5	12	0	16	13	46
Tumbes	3	0	6	22	18		49
Chiclayo	0	14	0	0	0	0	14
Tarapoto	0	0	0	8	0	0	8
Lambayeque	0	0	0	0	0	1	1
Total	1107	3760	2622	3258	8869	320	19936

Nota: Incidencia de aduanas SUNAT 2011-2016

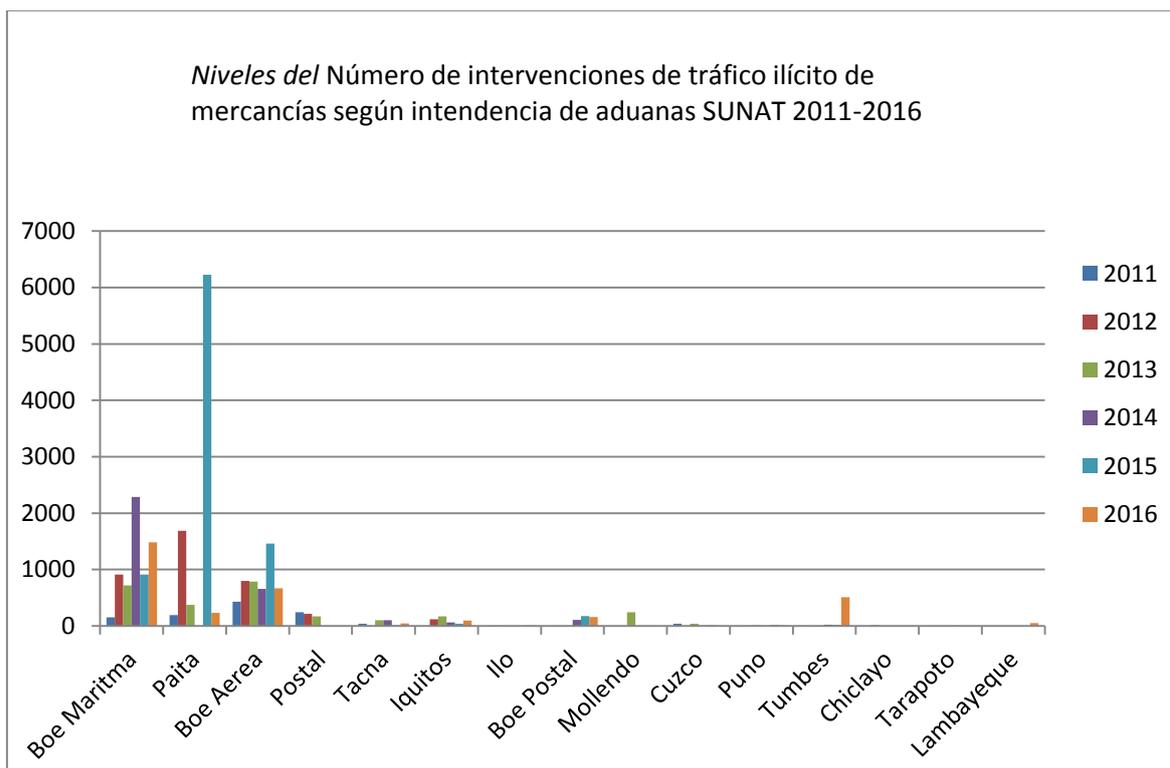


Figura 2: Niveles del Número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías según intendencia de aduanas SUNAT 2011-2016.

En la tabla 6 y figura 2, se muestran el número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías a nivel nacional y se observa que en la BOE marítima hay mayor intervención porque se encuentra en el puerto del Callao donde funcionan grandes masas de comercio exterior.

Haciendo una lectura por puertos marítimos se observa que en el BOE Marítima entre el año 2011 al 2016 el número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías ascendió 4981 veces, en el mismo periodo en el puerto de Paita 8477 veces, en el BOE aéreo 4417 veces, en Postal 629 veces, en puerto de Tacna 280 veces, en el puerto de Iquitos 389 veces, en el BOE Postal 294 veces, en Cuzco 107 veces, en Puno 46 veces, en Tumbes 49 veces y en Lambayeque 1 vez. Son las intervenciones registradas en el periodo señalado del tráfico ilícito de mercancías.

Tabla 7

Frecuencia de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías, hallazgos en TID en el año 2016

ADUANA	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL	PARTICIPACIÓN
BOE AEREA	11	44	60	10	20	24	29	49	33	17	67	61	425	18%
BOE CARGA	36	54	4	0	4	3	1	1	2	0	117	23	245	11%
BOE MARÍTIMA						491	255	131	0	527	80		1484	64%
BOE POSTAL	2	3	3	1	5	15	40	17	10	29	2	32	159	7%

Fuente: Aduana-Sunat 2016

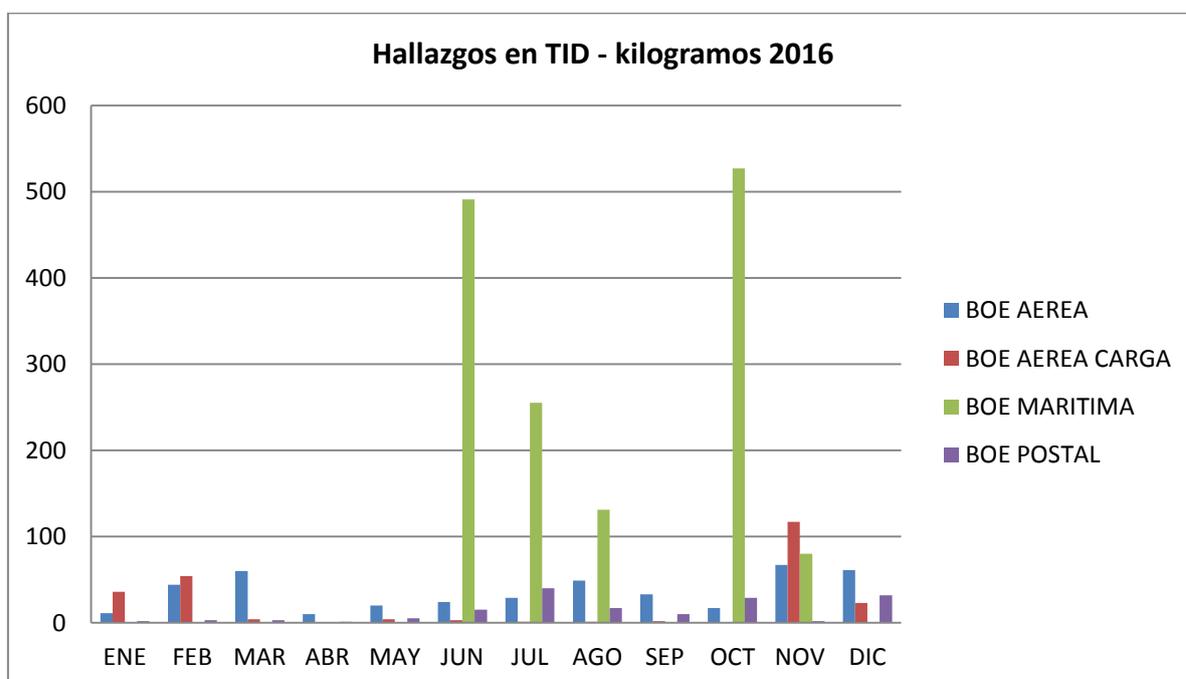


Figura 3: Niveles de intervenciones en kilogramos de tráfico ilícito de mercancías - TID según la Sección de Acciones Inmediatas SUNAT 2016.

Como se muestra en la tabla 7 y figura 3, es muy importante puesto que en mes de Junio del año 2016 se determinó que la Sección de acciones Inmediatas de la Sunat, obtuvo hallazgos significativos de numerosas incautaciones de drogas, para ello se realizaron toma de decisiones que determinaron ciertos aspectos claves en las inspecciones no intrusivas de los contenedores alertados, por la

División de Inteligencia Aduanera, mediante el programa de Taskforce, ya no solo mediante las imágenes que se observan con los vehículos de rayos x, sino incorporando la apertura y cierre a la totalidad de los mismos para observarlo físicamente, debido a que se analizaron el modo de ocultamiento de las mafias, puesto que ya tenían conocimiento de nuestro accionar en el control , las que dieron resultados positivos en la gestión y que actualmente se sigue realizando, logrando contrarestar a las mafias comercializadoras de la droga como se muestra en la figura 3.

Tabla 8

Hallazgos de TIM encontrados 2011 - 2016 – BOE marítima

Tráfico ilícito de mercancías	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Digemid	1.30%	1.10%	1.20%	2.00%	1.30%	0.75%	7.65%
Dinero falso	1.20%	4.30%	3.90%	3.99%	4.20%	2.75%	20.34%
Enaco	2.50%	5.20%	6.00%	6.10%	5.60%	2.50%	27.90%
Mincul	3.50%	2.40%	3.00%	3.60%	3.80%	2.00%	18.30%
Senasa	1.20%	1.80%	1.90%	2.60%	1.80%	1.00%	10.30%
Serfor	1.40%	1.80%	1.70%	3.00%	1.50%	1.00%	10.40%
TID	88.90%	83.00%	82.00%	79.00%	82.00%	90.00%	504.90%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

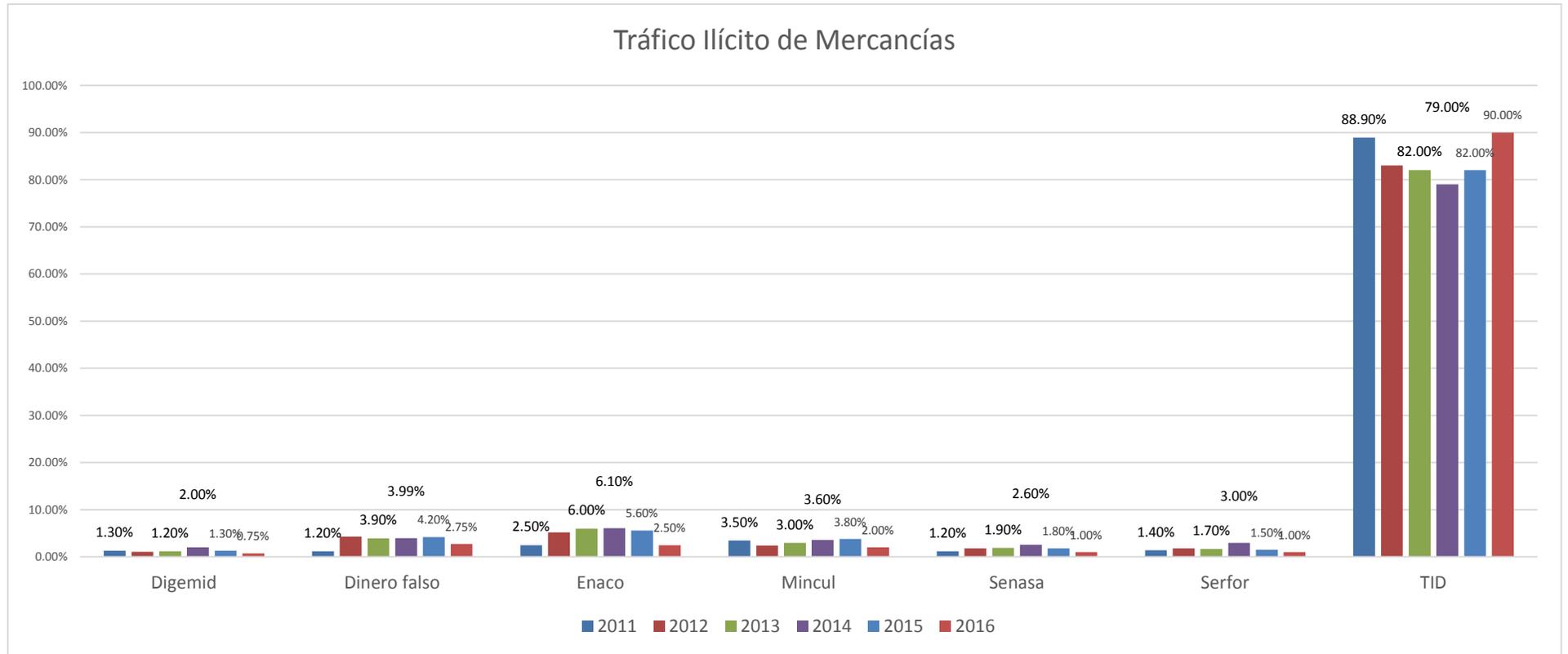


Figura 4. Niveles de los hallazgos del tráfico ilícito de mercancías 2011 - 2016

Como se muestra en la tabla 8 y figura 4, Los hallazgos por instituciones como Digemid ha sido incautado 7.65%, Dinero Falso representa 20.34%, Enaco 27.90%, Mincul 18.30%, Senasa 10.30%, 10.40% y TID 504.90% respectivamente entre los periodos 2011 al 2016, de ello el tráfico ilícito de drogas es lo que más se incauta en el puerto del Callao por lo tanto hoy en día es una lucha de toda la nación de entidades unidas para poder reducir su comercialización ya que esto afecta a toda nuestra nación.

La siguiente información es sobre la operatividad de la BOE marítima que cumple de acuerdo a los programas y acciones según Taskforce, también se indica que esta información corresponde al tráfico ilícito de drogas ya que es la más determinante y la más importante, estos datos también determinan los causantes o debilidades que existe en el control del puerto del Callao.

Tabla 9

Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF 2011-2016

País de intervención	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total	% acumulado
España	1.00	5.00	4.00	4.00	6.00	3.00	23.00	26.44
México	1	0	0	0	2	10	13.00	14.94
Bélgica	3	2	2	1	2	3	13.00	14.94
Perú	0	0	2	1	3	6	12.00	13.79
Países Bajos	0	2	0	2	3	0	7.00	8.05
Panamá	0	0	3	0	1	0	4.00	4.60
Francia	0	0	1	2	2	1	6.00	6.90
Italia	0	1	1	0	1	1	4.00	4.60
República Dominicana	1	0	0	1	0	0	2.00	2.30
China	0	0	0	0	1	0	1.00	1.15
Estados Unidos	0	0	0	0	0	1	1.00	1.15
Guatemala	0	0	0	0	0	1	1.00	1.15
Total	6	10	13	11	21	26	87	100.00

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

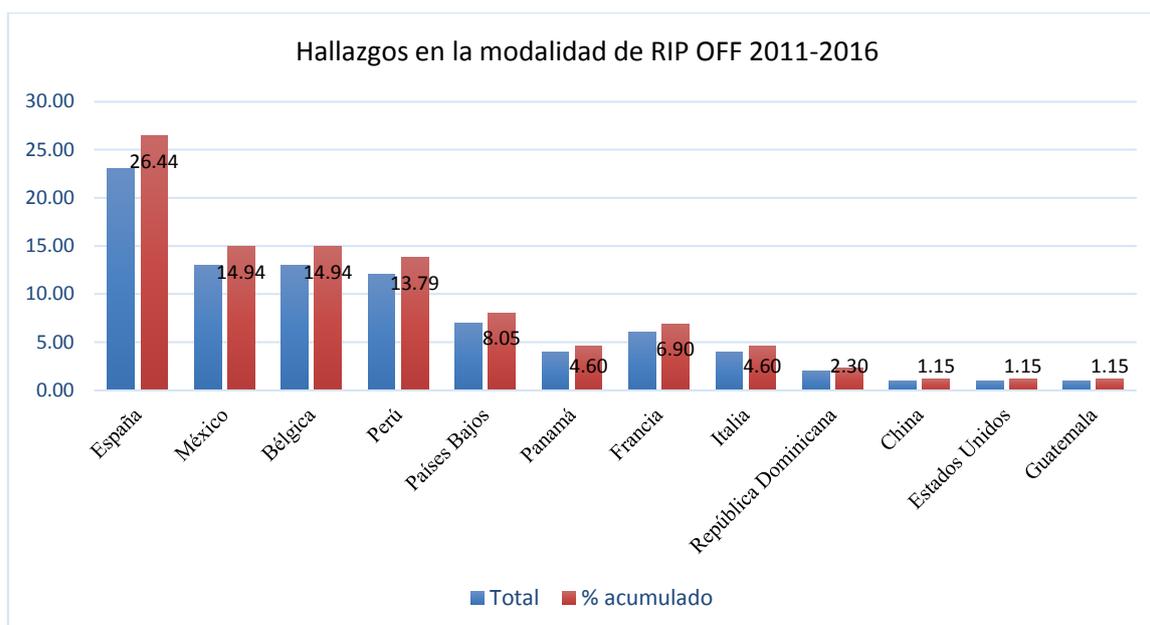


Figura 5. Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF 2011-2016

En la tabla 9 y figura 5, se muestra el número de hallazgos Rip Off reportados por el país en donde fue intervenido, cuya carga tuvo origen en Perú. Según se observa, en el acumulado entre el año 2011 al 2016 España representa el 26.44% del total de intervenciones (23 hallazgos del total), México 14.94% (13 hallazgos), Bélgica 14.94% (13 hallazgos). Por su parte, las intervenciones reportadas en Perú, representan 13.79% (12 hallazgos), los Países Bajos reportan 8.05% de hallazgos, Panamá 4.60%, Francia 6.90%, China 1.15%, Estados Unidos 1.15% y Guatemala 1.5% de hallazgos reportados en el periodo señalado.

Tabla 10

Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF según regímenes aduaneros, periodo acumulado 2011-2016

Régimen	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total	% Acumulado
Exportación	6	10	12	10	21	26	85	70.25
Transbordo	3	6	2	13	4	3	31	25.62
En nave	0	0	1	0	2	0	3	2.48
Tránsito	0	0	0	0	1	0	1	0.83
Importación	0	0	0	0	1	0	1	0.83
Total					29	29	121	100.00

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

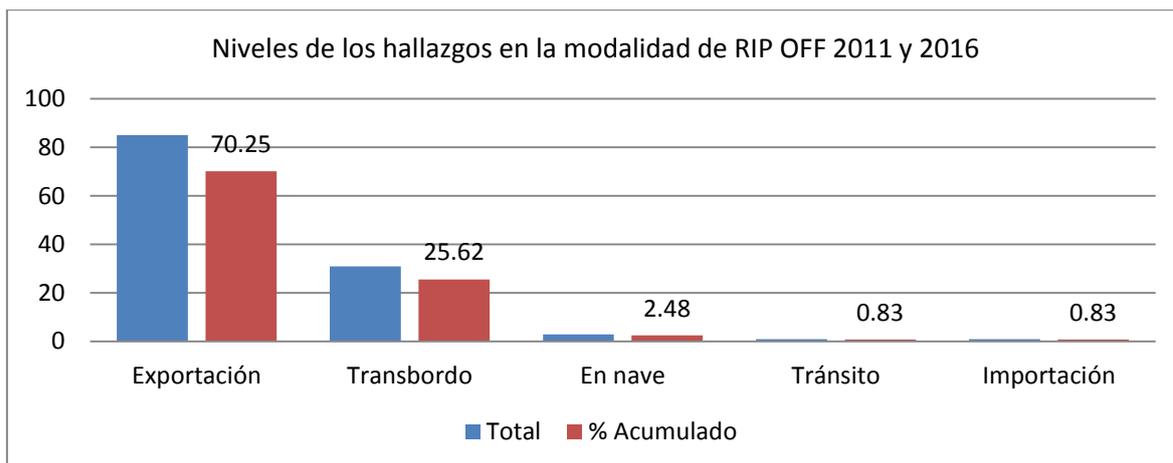


Figura 6. Niveles de los hallazgos en la modalidad de RIP OFF según regímenes aduaneros, periodo acumulado 2011-2016.

En la tabla 10 y figura 6, se muestran por régimen de exportación que registra el mayor porcentaje de hallazgos en la modalidad Rip Off, con un 70.25% del total (85 intervenciones); seguido del Régimen de Transbordo representado por un 25.62% (31 intervenciones) y en la modalidad de Nave 2.48% en el periodo acumulado respectivamente entre el año de 2011-2016.

Por otro lado en las modalidades de Tránsito Aduanero e importación sólo representan el 0.83% (1 intervención del total), En tal sentido, el presente análisis se basará en el Régimen de Exportación.

Tabla 11

Niveles de representación gráfica de los países destino de la droga expresada en kilogramos

Países de destino	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
España	125	742.12	705.8	385	1424.1	594.87	3976.89
Bélgica	832	244	90	100	1168	42	2476
Guatemala	0	0	0	0	0	1121.64	1121.64
Países Bajos	0	200	35.64	400	142	276.84	1054.48
México	553.02	0	0	0	224	101	878.02
Francia	0	0	0	204	48	395.46	647.46
Italia	0	0	114	0	100	185	399
Estados Unidos	0	0	136.17		0	225	361.17
Panamá	0	0	0	0	350	0	350
Finlandia	0	0	0	0	115.6	0	115.6
República Dominicana	80	0	0	250	0	0	330
Eslovenia	0	0	200	0	0	0	200
Sin destinación	0	0	0	0	0	137.6	137.6
Total	1590.02	1186.12	1281.61	1339	3571.7	3079.41	12047.86

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

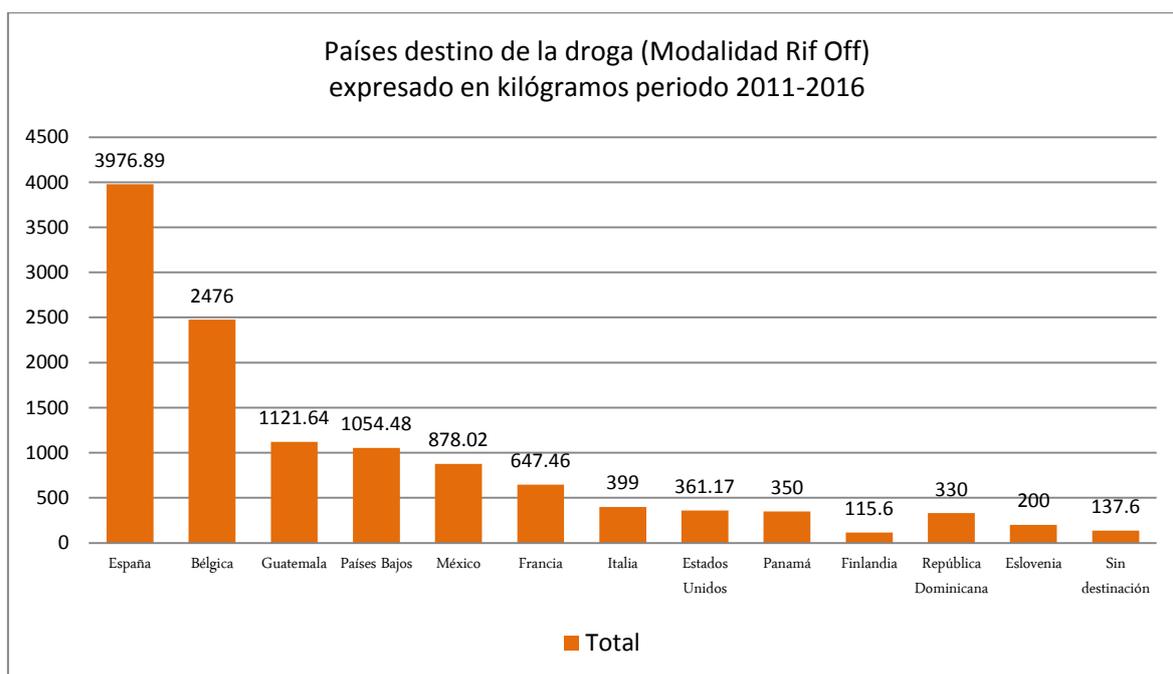


Figura 7 Niveles de representación gráfica de los países destino de la droga expresada en kilogramos

En la tabla 11 y figura 7, se muestran países de destino de la droga intervenida en kilogramos en el periodo 2011 al 2016, dentro de los 10 principales destinos según el número de kilogramos de cocaína intervenidos, España encabeza la lista con 3979.89 kilogramos, le sigue Bélgica con 2476 kilogramos, Guatemala con

1121.64 kilogramos, Países Bajos con 1054.48, México con 878.02 kilogramos, Francia con 647.46 kilogramos.

Mientras que Italia 399 kilogramos, Estados Unidos con 361.17 kilogramos, Panamá con 350 kilogramos, Finlandia 115.6 kilogramos, Eslovenia con 200 kilogramos y sin destino representa 137.6 kilogramos. Finalmente entre los años 2011 al 2016 se incautaron 12 047.86 kilos de drogas que salieron en el puerto del Callao.

Tabla 12

Niveles de representación gráfica países destino de droga Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016

Países de destino	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
España	1	6	6	4	9	4	30
Bélgica	3	2	2	1	4	1	13
Países Bajos	0	2	1	2	2	3	10
Guatemala	0	0	0	0	0	9	9
Francia	0	0	0	1	1	5	7
México	1	0	0	0	2	1	4
Italia	0	0	1	0	1	1	3
Estados Unidos	0	0	1	0	0	1	2
República Dominicana	1	0	0	1	0	0	2
Finlandia	0	0	0	0	1	0	1
Panamá	0	0	0	0	1	0	1
Eslovenia	0	0	1	0	0	0	1
Sin destino	0	0	0	0	0	1	1
Total	6	10	12	9	21	26	84

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

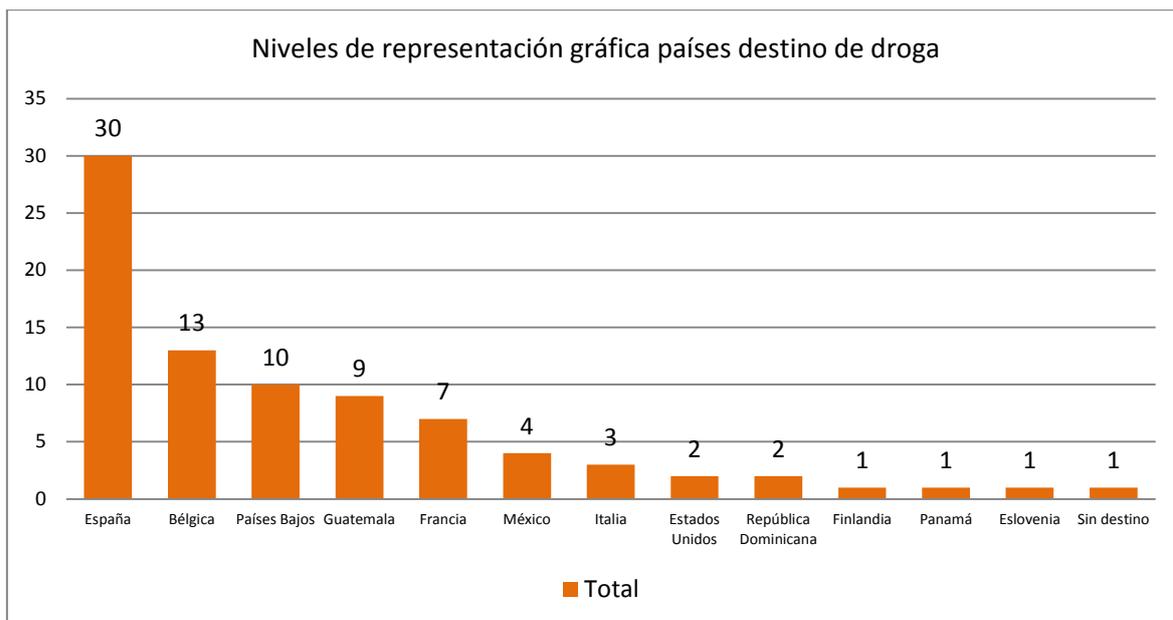


Figura 8. Niveles de representación gráfica países destino de droga Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016.

En la tabla 12 y figura 8, se muestran países destino de la droga según número de intervenciones, en el periodo 2011-2016, dentro de los 10 principales destinos según el número de intervenciones, España encabeza con 30 intervenciones, seguida de Bélgica con 13 intervenciones, Países Bajos con 10 intervenciones, Guatemala con 9 intervenciones, Francia con 7 intervenciones,. Por otro lado México con 4 intervenciones, Italia con 3, además de Estados Unidos con 2, República Dominicana con 2, Finlandia, Panamá y Eslovenia con 1 intervención respectivamente; así como sin destino 1 intervención.

Tabla 13

Niveles de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip Off expresado en kilogramos Periodo 2011-2016

Naves	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Resto	257	496	1281.61	1026.9	1367.42	0.00	4428.93
MSC Federica	0	0	0	1078	1078.00	0.00	2156.00
Botswana	0	0	0	0	658.28	199.00	857.28
Wehr Koblenz	0	0	0	0	420.00	0.00	420.00
Camberra Express	553.02	0	0	0	0.00	0.00	553.02
Glasgow Express	300	0	0	150	0.00	0.00	450.00
ER Cuxhaven	80	358	0	0	0.00	0.00	438.00
Santa Carlota	400	0	0	0	0.00	0.00	400.00
Hansa Europe	0	0	0	0	48.00	145.22	193.22
MSC Caracas	0	332.12	0	0	0.00	0.00	332.12
Conti Salome	0	0	0	0	0.00	325.66	325.66
Total General	1590.02	1186.12	1281.61	2254.90	3571.70	669.88	10554.23

Nota: Incautación 2011- 2016 – BOE marítima Callao

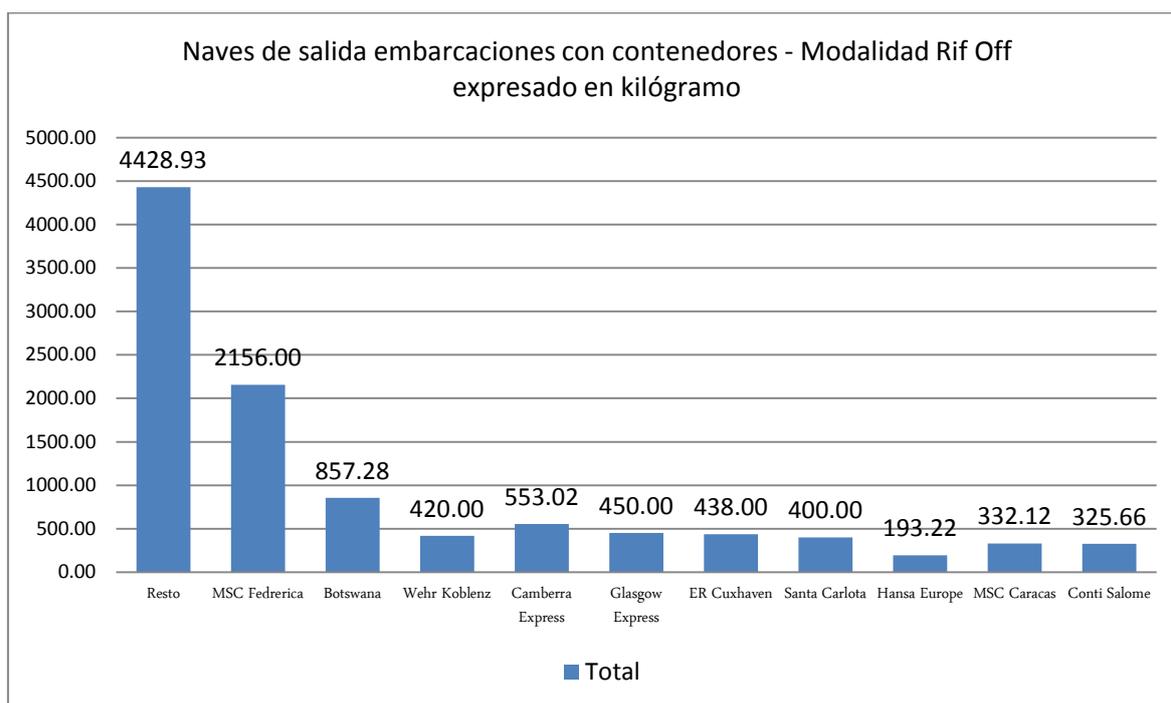


Figura 9 Niveles de representación gráfica de naves embarcadas desde Perú con contenedores – modalidad Rip off expresado en kilogramos periodo 2011-2016.

En la tabla 13 y figura 9, se muestran las naves de salida embarcadas con contenedores conteniendo cocaína bajo la modalidad Rip Off, expresados en kilogramos, en el periodo 2011 al 2016, dentro de las diez principales naves según el peso intervenido de cocaína en contenedores preñados, MSC Federica,

se consolidan como una de las naves más significativas con 2156 kilogramos incautados, seguida de Botswana con 857.28 kilogramos, Wehr Koblenz con 420 kilogramos, Cambergow con 553.02 kilogramos, ER Cuxhaven con 438 kilogramos, Santa Carlota con 400 kilogramos, Hansa Europe con 193.22 kilogramos, MSC Caracas con 332.12, Conti Salome con 325.66 kilogramos. Finalmente el resto de naves intervenidas acumulan 4428.93 kilogramos incautados.

Tabla 14

Niveles de Salida de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip Off Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016

Naves	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Resto	2	4	12	8	14	19	59.00
Conti Salome	0	0	0	1	2	3.	6.00
ER Cuxhaven	1	2	0	0	2	0	5.00
Hansa Europe	0	0	0	1	1	3	5.00
MSC Federica	0	0	4	0	0	0	4.00
Wehr Koblenz	0	0	0	2	0	1	3.00
Glasgow Express	1	0	0	0	1	0	2.00
Camberra Express	1	0	0	0	0	0	1.00
MSC Federica	0	0	0	1	0	0	1.00
Santa Carlota	1	0	0	0	0	0	1.00
Total General	6.00	6.00	16.00	13.00	20.00	26.00	87.00

Nota: Incautación 2015 - 2016 – BOE marítima Callao

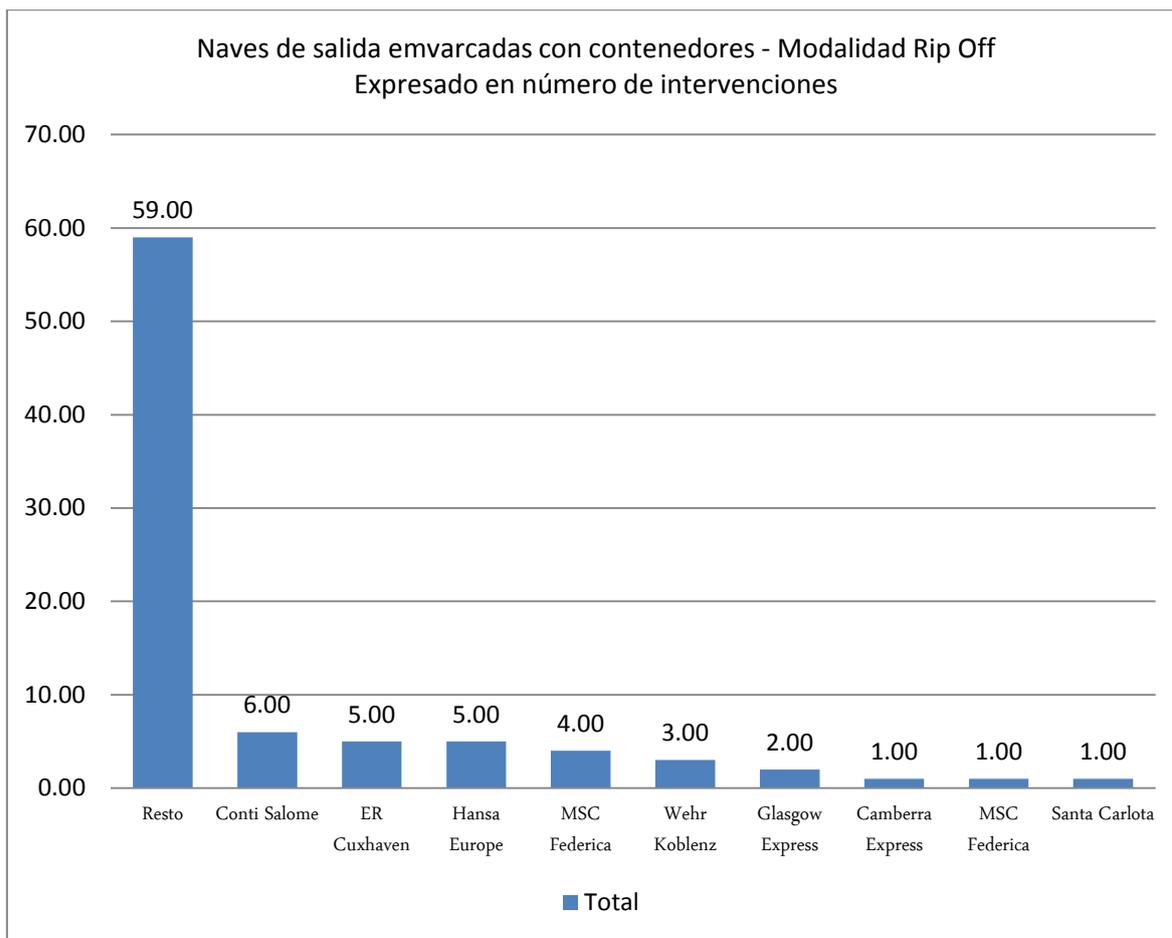


Figura 10. Niveles de Salida de naves embarcadas desde Perú con contenedores – Modalidad Rip Off Expresado en número de intervenciones Periodo 2011-2016.

En la tabla 14 y figura 10, se muestran las naves de salida embarcadas con contenedores con contenedores conteniendo cocaína bajo la modalidad Rip Off, según número de intervenciones. En el periodo 2011 al 2016, dentro de las diez principales naves según el número de intervenciones de contenedores preñados, Conti Salome con 6 intervenciones, ER Cuxhaven con 5 intervenciones, Hansa Europa con 5 intervenciones, MSC Federica con 4 intervenciones y Wehr Koblenz con 3 intervenciones, Glasgow Express con 2 intervenciones, así como Camberra Express, MSC Federica y Santa Carlota con 1 intervención. Finalmente el resto de naves acumulan 39 intervenciones.

Tabla 15

*Niveles de agencias de aduana que tuvieron una participación más significativa
Periodo 2011 - 2016*

Agencias de aduana	Cód.	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Resto	-	2	6	2	4	8	6	28.00
Palacio & Asociados agencia de Aduana	221	1	0	0	1	3	4	9.00
Antares Aduanas S.A.C.	6496	0	0	0	0	0	5	5.00
Dogana SA Agentes Afianzados de Aduanas	5708	1	1	0	0	0	3	5.00
Iturri Agente de Aduanas S.A.C.	5677	0	2	1	1	1	0	5.00
Aduanera Capricornio S.A. AG de Aduana	6437	0	0	1	2	2	0	5.00
Ultramar S.A. Agencia de Aduana	5942	1	0	0	2	2	0	5.00
Rodolfo Bustamante S.A. Agentes de Aduana	2585	0	0	0	0	0	4	4.00
Depisa S.A.	6324	0	0	0	2	1	0	3.00
Géminis Aduanas S.A.	2819	1	1	1	0	0	0	3.00
Hansa Aduanas S.A.	5974	1	0	1	0	0	0	2.00
San Miguel Aduanas S.A.C.	7378	0	0	0	0	0	2	2.00
Sin Destinación	-	0	0	1	0	0	1	2.00
JRC Aduana S.A.	6775	0	0	0	0	2	0	2.00
Choice Aduanas S.A.C.	4047	0	1	0	0	1	0	2.00
Agencias Ransa S.A.	91	0	0	1	0	1	0	2.00
Alefero Operador Internacional S.A.C.	6540	0	0	1	0	0	1	2.00
Total General		7	11	9	12	21	26	86.00

Nota: Incautación 2011 - 2016 – BOE marítima Callao

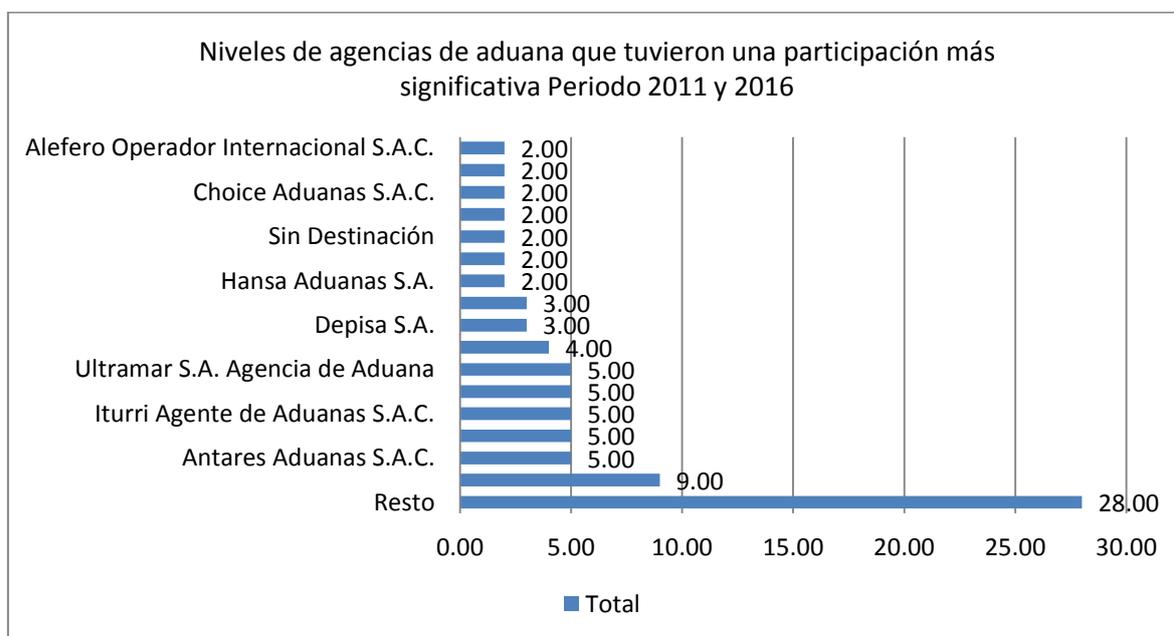


Figura 11. Niveles de agencias de aduana que tuvieron una participación más significativa Periodo 2011 y 2016(dic.).

En la tabla 15 y figura 11, se muestran las 16 agencias de aduana que tuvieron una participación más significativa en el proceso de exportación de contenedores preñados (Rip Off); entre ellas, las agencias de aduana Palacios & asociados agencia de aduana, identificada con RUC n° 20481214620 y código SUNAT n° 0221, fue una de las que tuvo una mayor participación en los hallazgos de droga bajo la modalidad Rip Off, durante el periodo 2011 y 2016; Antares Aduanas S.A.C., Rodolfo Bustamante S.A. entre las más importantes, a la vez cabe resaltar en este punto, que sólo se señalan las agencias más relevantes, sin descartar el riesgo que pudiesen representar las restantes.

IV Discusión

4.1 Discusión de resultados

Análisis situacional en el periodo 2011-2016

1. Perú sólo representa el 14% de los hallazgos realizados en el mundo en la modalidad RIP OFF. Asimismo, los regímenes de exportación y transbordo consolidan el 95% de total de casos reportados, en el periodo acumulado 2010-2015.
2. En el periodo 2011-2016, dentro de los principales destinos, según los kilogramos intervenidos o número de hallazgos, se encuentran a España, Bélgica, Guatemala y Países bajos, como los principales destino de droga.
3. Considerando el número de intervenciones en el periodo 2010-2015 se podrían considerar como presuntamente riesgosas las siguientes agencias de aduana, entre ellas se encuentran en estado habilitado, Palacios y Asociados Agencia de Aduana (Código Sunat N° 0221), Antares Aduanas S.A.C. (Código Sunat N° 6496), Dogana S.A Agentes Afianzados de Aduanas (Código Sunat N° 5708), Rodolfo Bustamante S.A. Agentes de aduana (código Sunat n° 2585), San Remo Operador Logístico S.A.C. (Código Sunat N° 2071), Aduanera Capricornio S.A (Código Sunat N° 6437), Depisa S.A. (Código Sunat N° 6324), Géminis Aduanas S.A. (Código Sunat N°5720), Hansa Aduanas S.A (Código Sunat N° 5974), San Miguel Aduanas (Código Sunat N° 7378), Jrc Aduana S.A (Código Sunat N° 6775), Choice Aduanas S.A.C. (Código Sunat N° 4047), Agencias Ransa S.A. (Código Sunat N° 0091), Alefero Operador Internacional S.A.C. (Código Sunat N° 6540), Galaxy Agencia de Aduana SAC (Código Sunat N° 4074); y, en estado cancelado Iturri Agente de Aduanas SAC (Código Sunat N° 5677); y en estado suspendido Ultramar SA (Código Sunat N° 5942)
4. Se identificó que los despachadores de aduana: Roberto Gabino Paredes Vásquez, identificado con DNI N° 08104180, Luis Alberto Peñaranda Cárdenas, identificado con DNI N° 46316238, y Carlos Eduardo Castillo Constantino, identificado con DNI N° 42107683, habrían participado en más de una oportunidad en los hallazgos registrados.

5. En cuanto a los transportistas, la empresa Negociación Las Torres Gemelas SAC, identificada con RUC N° 20508368276, es la que presenta el mayor número de intervenciones, seguida de Transportes Gloria SAC, identificada con RUC N° 20522771598, Singular Móvil SAC, identificado con RUC N° 20518046943 y Apm Terminals Inland Services, identificada con RUC N° 20107012011.
6. En relación a las agencias marítimas, se encuentran a Cosmos, MSC, y Trabajos marítimos (Tramarsa) como las más representativas según kilogramos intervenidos o número de hallazgos, sin descartar el riesgo que representaría MSC.
7. Los datos recopilados de los expedientes de la referencia señalados en el presente informe, se encuentran en la carpeta PTF-Comparte de la red DONA013811 ubicados en la siguiente ruta y estadísticas, cuyo manejo será de responsabilidad de la supervisión. Cabe precisar que en este archivo se encuentran también información de choferes y sus brevets, las placas de los transportistas, entre otros.
8. Estos resultados son a nivel jefatura, a la Gerencia de Prevención del Contrabando y Operaciones Especiales, y al Programa Task Force, a fin de aportar acciones en el marco de su competencia, con miras de incrementar los controles en las zonas o áreas de riesgo.

V. Conclusiones

Primera:

En cuanto a los contenedores de exportación, se tomó la decisión en el año 2016, de proceder con el cambio de no solo escanear con el vehículo de RX, sino también realizar la apertura y cierre a todos los contenedores seleccionados por la División de Inteligencia (Task Force), al realizar estas inspecciones encontramos muchas modalidades que estaban siendo utilizadas, expresamente colocando las maletas dando muy buenos resultados de hallazgos de Drogas, experiencia que fue trasladada a países de destino que son nuestros aliados, por intermedio de la Comunidad Europea y en especial la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Segunda:

Los contenedores de transbordo, es una acción operativa extraordinaria o previamente al inicio de un operativo masivo que se quiera a realizar a una nave, para el abordaje a las diversas partes de la nave, el personal que había llegado de varias dependencias aduaneras, las autoridades ingresan con previo aviso al terminal, siguiendo los procedimientos previos de chequeos de los nombres que estén previamente registrados, para el acceso a la nave, están siendo custodiados por miembros de seguridad privada, lo que con lleva a perder el factor sorpresa, Es por ello que se necesita que Aduanas exija que prevalezca el carnet, uniforme y medios de transporte para el patrullaje en la zona primaria de las autoridades por el terminal marítima.

Tercera:

Existe mejora en los hallazgos de positivos en el control aduanero en la inspecciones de nave por las vía marítima en el Terminal Marítimo del Callao, previo a un análisis de riesgo realizado por parte de la División de Inteligencia aduanera, para los contenedores que se encuentran en la nave y se tiene que recurrir en profundizar antes del zarpe de la nave, los controles de posibles fracturas de los precintos de seguridad y si no se puede realizar la apertura de las puertas, por falta de espacio al estar arrumados, se implemente y prepare con otras instituciones, entre los cuales se encontrarían personal de Dicapi de la Marina de Guerra del Perú, de la Dirandro PNP, el Ministerio Público y otros operadores ligados al comercio exterior con la participación activa de todos los que estamos vinculados al comercio exterior y sobre todo a la lucha contra el tráfico ilícito de mercancías.

Cuarta:

Existe mejora en los hallazgos de positivos en el control aduanero, cuando existen herramientas, previas a la apertura del contenedor a ser inspeccionado, determina que el personal interventor, no está corriendo el riesgo sufrir un ataque y establecer protocolos de seguridad robustos interinstitucionales, en los cuales se determine las actuaciones mínimas que se debe seguir. En el control previo de precintos o escaneo con vehículos de rayos x de forma selectiva y de forma no intrusiva.

Quinta:

Se corrobora una vez más que tenemos varios países aliados en la lucha contra el comercio ilícito de todo tipo de mercancías, desde el ámbito aduanero y policial. Tomando en cuenta que es un problema mundial que requiere de una mutua colaboración entre las autoridades aduaneras, por ello es necesario el intercambio de información y continuar con el apoyo mutuo ante este flagelo. No solo en el TID, como lo demuestra los cuadros sino también en todo el universo del tráfico ilícito de mercancías.

Sexta:

Se concluye que al igual que nuestro grupo de inteligencia Aduanera, en Alemania y en las tesis analizada, también se realiza los análisis de riesgo a personas involucradas en actos de terrorismo, lugares de envío de la carga, tipo de transporte utilizado, el producto declarado en los documentos y en este último se verifica la partida arancelaria, ruta, valor, peso, asimismo, en los documentos se busca incongruencias, incoherencias, consignatarios nuevos y otros indicadores para realizar inspecciones por parte de las Secciones de Acciones Inmediatas.

Séptima:

Se concluye que las experiencias para en el aumento de los hallazgos en las nuevas modalidades que usa el narcotráfico pueden ser compartidas con otras instituciones o países como fue en el curso de pasantía La Lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas en Alemania con énfasis en el control de Buques y Contenedores en los Puertos del Mar permitió fomentar la cooperación y el acceso a la información así como contar con nuevas herramientas materiales y conceptuales, experiencias y estrategias.

VI. Recomendaciones

Primera:

Es conveniente que en el Terminal Marítimo del Callao, se conforme un grupo de operaciones interinstitucional, a fin de realizar operativos planificados y bien evaluados, que lleve a detectar ilícitos dentro del puerto del Callao, evitando riesgo en la seguridad marítima del puerto y que esta buena práctica, sea implementada también en otros puertos del país.

Segunda:

Incrementar el sistema de control para Inspecciones no Intrusivas, es importante contar con equipos RX de nueva generación, y realizar la apertura de imágenes sospechosas.

Tercera:

Seguir mejorando los canales de comunicación con el intercambio de información, a países de destino que son nuestros aliados, por intermedio de la Comunidad Europea y la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Cuarta:

Es necesario implementar un protocolo interno para desarrollar las capacidades de los profesionales que se están implementando en la institución, de tal forma que se les da la posibilidad de prevención, protección y respuesta ante una amenaza, tal vez no a todos, pero al personal con mayor riesgo.

Quinta:

El flujo de mercancías ilícitas y nocivas es un problema global que requiere de una colaboración entre las autoridades aduaneras de estos países a fin de garantizar la aplicación efectiva de las normas nacionales y para maximizarlas es necesario el intercambio de información tanto entre las autoridades nacionales como internacionales.

Sexta:

Se recomienda que las instituciones eliminen las solicitudes y documentos en papel, los mismos que serán reemplazados por las consultas de esos documentos justificativos en las bases de datos y páginas de internet oficiales, los mismos que son administrados por las autoridades competentes.

Séptima:

Es importante tener cursos de capacitación y actualización relacionados a control y verificación de precintos, en especial con expositores de las líneas navieras más importantes, quienes tienen amplia experiencia en el tema de precintos y tienen la

información de los últimos precintos que ellos usan en los contenedores que transportan y se involucren en brindar información para poder detectar de una manera visual si un precinto pueda estar comprometido o falsificado.

VII. Referencias bibliográficas

VII. Referencias:

- Congreso de la República del Perú (2015) *Fortalece la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas, Decreto Legislativo N° 1241-2015-D.L.*
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la Investigación* (5 ed.). Colombia.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2016), *Plan de Acción de la Seguridad de la Cadena Logística* Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior. Abril 2016.
- Ministerio de Economía y Finanzas (2009) *Reglamento de la Ley general de Aduanas D.S. 10-2009-EF.*
- Monteagudo Pedro Alfonso (2012) *La Incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo*, Universidad Autónoma de Barcelona”, Barcelona, España.
- Oficina de las naciones unidas contra la droga y el delito (2008) *El tráfico ilícito de mercancías falsificadas y el crimen organizado*, Unodc/CND/2008WG.1/2, Viena.
- Oyarce Pérez Paula Milagros (2015) *Incidencia del Drawback en el estado de resultados de las empresas exportadoras del callao 2014*, Universidad Católica los Ángeles, Chimbote-Perú.
- Pérez Alvarado Ericc (2012) *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de la Aduana Marítima del callao* Universidad Nacional de Ingeniería. Lima-Perú.
- Pruñonosa Salvador Furio (2015) *Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor. Aplicación al puerto de Valencia*, Universidad Politécnica de Valencia, España.
- Pilco Moreno Percy (2008) *La gestión aduanera en el puerto del Callao, como instrumento de facilitación del comercio, 1995-2016*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima-Perú.
- Presidencia del Consejo de Ministros (2002) *Reglamento de Organización y Funciones, Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria*, Decreto Supremo N° 115-2002-PCM.
- Rojas Li Alfonso, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Departamento de Ingeniería Industrial, Tesis: *Análisis de la*

Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, Santiago de Chile Diciembre 2010.

Ríos Rodríguez, H. (2005). La Organización y la Gestión Aduanera en los Procesos de Integración Económica. *La Modernización de la Gestión Aduanera en los Procesos de Integración Regional*, (págs. 4-10).

Superintendencia Nacional de aduanas y Administración Tributaria (2012) *Mediante la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera en el Procedimiento General INTA PG 01-2012*.

Superintendencia Nacional de aduanas y Administración Tributaria (2012) *Sistema Integrado Gestión Aduanera INSI PG 01-2012*.

Torres Augurto Juan Manuel, (2013) *Buscando autonomía. Análisis de la continuidad de la política exterior peruana en tráfico ilícito de drogas*,. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima-Perú.

Anexos

Anexo 1: Artículo científico

I. Título

“Control aduanero en el terminal marítimo del Callao, 2011 - 2016”.

II. Autor

Br. Del Castillo Acosta César.

III. Resumen

El objetivo de la presente tesis consistió en realizar un análisis de la gestión del control Aduanero en el Tráfico Ilícito de Mercancías y el Tráfico ilícito de Drogas por la sección de acciones inmediatas aduanas – Sunat Perú, que accediera determinar sus principales fortalezas y debilidades, a efectos de generar recomendaciones para la institución, así como la obtención de hallazgos que eventualmente puedan ser aplicados como aprendizajes por las entidades competentes.

El presente análisis se realizó en el marco del contexto actual, donde se ha incrementado el volumen, velocidad, y los avances tecnológicos, que han evolucionado las practicas globales del comercio internacional, pero a su vez las mafias en el tráfico ilícito de mercancías, se aprovechan para estudiar y potenciar su modo de operación, vulnerando los controles aduaneros al nivel mundial y dentro de ello en el terminal marítimo del Callao.

En esta línea, el control Aduanero reviste especial interés, primero porque actualmente el Perú, es un país productor y comercializador en el tráfico ilícito de drogas, a pesar que se lucha por reducir su producción y evitar su comercialización, hasta ahora las instituciones competentes como la PNP, Fiscalía, Sunat y otras, no han podido reducirlo generando diversos problemas en todos los niveles de nuestro país.

De acuerdo al trabajo de investigación y análisis realizado, en términos generales se determinó que cumple con una solidez institucional que le ha permitido ejercer su objetivo de control administrador, fiscalizador y sancionador de manera satisfactoria, afrontando así los nuevos desafíos que le imponen los cambios del comercio internacional y la producción de drogas.

Se determinó que la Sección de Acciones de Inmediatas de la Sunat, obtuvo hallazgos significativos de numerosas incautaciones de drogas, para ello se realizaron toma de decisiones que determinaron ciertos aspectos claves , durante la experiencia de supervisión del suscrito , se hizo posible realizar modificaciones innovadoras en las inspecciones no intrusivas de los contenedores alertados , por la División de Inteligencia Aduanera, mediante el programa Taskorce, en la aplicación adecuada de análisis de riesgos, incorporando la apertura y cierre a la totalidad de los mismos, se analizaron las características positivamente de la gestión, y que actualmente se sigue realizando, logrando contrarrestar a las mafias comercializadoras de droga .

A pesar de los hallazgos significativos mediante sus objetivos bien establecidos, también se determinaron ciertas deficiencias sobre las cuales se emitieron una serie de recomendaciones, las que se enmarcan dentro de los siguientes temas:

Es conveniente que en el Terminal Marítimo del Callao, se conforme un grupo de operaciones interinstitucional, a fin de realizar operativos planificados y bien evaluados ; incrementando el sistema de control para Inspecciones no Intrusivas , es importante contar con equipos RX de nueva generación ; dar a las nuevas promociones una instrucción más avanzada y que los integrantes ya hubieran recibido esos conocimientos , siendo importante retornar a una instrucción militar y operativa , de tal forma que se les da la posibilidad de prevención , protección y respuesta ante una amenaza ; como se comprobó con el personal aduanero en pasantías realizadas en otros países .

Por último, resulta importante señalar que dentro del análisis de los indicadores , cabe destacar el de efectividad en la detección de hallazgos del 2011 al 2016 sobre el total de lo incautado que fue , 77.60% y como los altos picos de la finalidad del proyecto de cooperación de la Embajada de los Estados Unidos Taskforce , que reflejo uno de los principales hallazgos significativos de la Institución , por lo tanto , se dirigen integralmente todos los esfuerzos para perfeccionarlo, buscando el compromiso y la participación de todos los

operadores e instituciones involucradas del control en el Terminal Marítimo del Callao.

IV. Introducción

El presente trabajo tesis se realizó debido a la existencia en nuestro país del Tráfico Ilícito de mercancías, dentro de las cuales se encuentra el Tráfico Ilícito de Drogas. Es por ello que con la finalidad de contribuir y mejorar los conocimientos en las gestiones que se realizan, en los controles de la entidad aduanera, dentro del terminal marítimo del Callao, Se ha tomado en cuenta los años 2015 y 2016 debido a que fue un periodo donde se observaron ciertas características muy problemáticas e importantes que analizar, ya que se menciona que en el Terminal Marítimo del Callao se traslada mucha mercancía ilícita, es por ello que tenemos que según el análisis de riesgo nacional se menciona que el tráfico ilícito de mercancías por mares y fronteras, es considerada como la octava amenaza a la seguridad nacional.

Pruñonosa (2015) de su tesis doctoral en la Universidad Politécnica de Valencia. *Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor. Aplicación al puerto de Valencia*, en su resultado preciso que: Se identifican y abordan problemas específicos reales para su modernización y análisis, que permiten contribuir a la mejora del sistema logístico actual, en sus interiores en el transporte de contenedores marítimos. Problemas de localización o vertebración de una red de infraestructuras para atender las necesidades logísticas de los contenedores marítimos. Problemas asociados a los movimientos en vacío y gestión de contenedores marítimos. En el control aduanero, siempre es necesario disponer de medios materiales y tecnológicos para atender las operaciones de forma ágil y segura, con medios de control no intrusivos, sin embargo, en los antecedentes del control aduanero de contenedores en el terminal marítimo del Callao, no se ha contado con un sistema que asegure cubrir las necesidades procedimentales, logísticas, de espacio, seguridad y sobretodo con empresas como actualmente, se está tratando de implementar, que brinden tanto el mantenimiento a las unidades con que se cuentan, sino también con los recursos de preparación técnica especializada, al personal que realizara dicho control, para el manejo de las

mismas. Se presentan carencias que limita lograr los estándares de operación exigidos. Esta limitación se debe a la falta de incorporación de nuevos equipos con tecnología avanzada, existe mucho trabajo por hacer en el campo de la modernización de la infraestructura, las instalaciones, el equipamiento, los medios informáticos y los procesos de innovación tecnológica, para lograr una orientación hacia la calidad en el servicio.

Pérez (2012), en la tesis para el grado de maestro en ciencias con mención en comercio exterior. *El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de oficiales de la Aduana marítima del Callao*. En la Universidad Nacional de Ingeniería facultad de ingeniería económica y ciencias sociales, consideran que: Es necesario realizar el trabajo de análisis de riesgo, con las ventajas que ofrecen las nuevas tecnologías informáticas para la explotación de los datos, a fin de mejorar la precisión de las inspecciones físicas y orientar eficientemente los recursos disponibles. La labor de inteligencia es necesaria en las administraciones aduaneras, con la finalidad que se tenga un impacto directo, en los procesos de control, para mejorar la toma de decisiones.(P.249) Es necesario considerar tener Aduanas que estén constantemente cuidando efectivamente los intereses económicos y sociales de sus países, teniendo en cuenta que cuando se mejoran los controles aduaneros se logran mejores resultados, por eso es la misión y visión de la SUNAT y del estado peruano, continuar como anteriormente, ir desarrollando esos medios de control aduaneros, para poder realizar eficientemente la retroalimentación, determinando donde se encuentran las fortalezas, pero también por donde están nuestras debilidades y de tal forma realizar los correctivos necesarios.

V. Metodología

El presente estudio está dentro del enfoque de la investigación cuantitativa. Al respecto, Hernández, Fernández y Baptista (2010) precisaron que la “Investigación aplicada asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población” (p. 81). El diseño fue pre-experimental, en donde se aplicó el método hipotético deductivo, la población fue de 23 estudiantes y la muestra no aleatoria de 20 trabajadores de la Sección de Acciones Inmediatas

- SUNAT. Se utilizaron dos instrumentos un examen para medir la variable y por otra parte, un cuestionario para medir la variable.

VI. Resultados

El análisis de los datos, tuvo dos momentos, un momento descriptivo y otro inferencial, se elaboraron tablas y figuras las cuales fueron adecuadamente interpretadas.

Descripción del control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2016 y 2017

Vamos a determinar conceptos y enfoque estadístico referente a los hallazgos de TID bajo la modalidad RIP OFF e inspecciones, en el régimen de exportación a fin de extraer criterios y perfiles de riesgo para las naves, agencias de aduanas y sus despachadores, empresas de transporte y agencias marítimas.

Control de ejecución: Realizado por Taskforce y la BOE Marítima

Tabla 1

Descripción de las incautaciones del tráfico ilícitos de mercancías en el puerto del Callao 2016.

TIM	Incautación 2016 – BOE marítima
Digemid	0.750%
Dinero falso	2.750%
Enaco	2.500%
Mincul	2.000%
Senasa	1.000%
Serfor	1.000%
Tid	90.000%
Total	100.000%

Nota: Sunat Boe Marítima

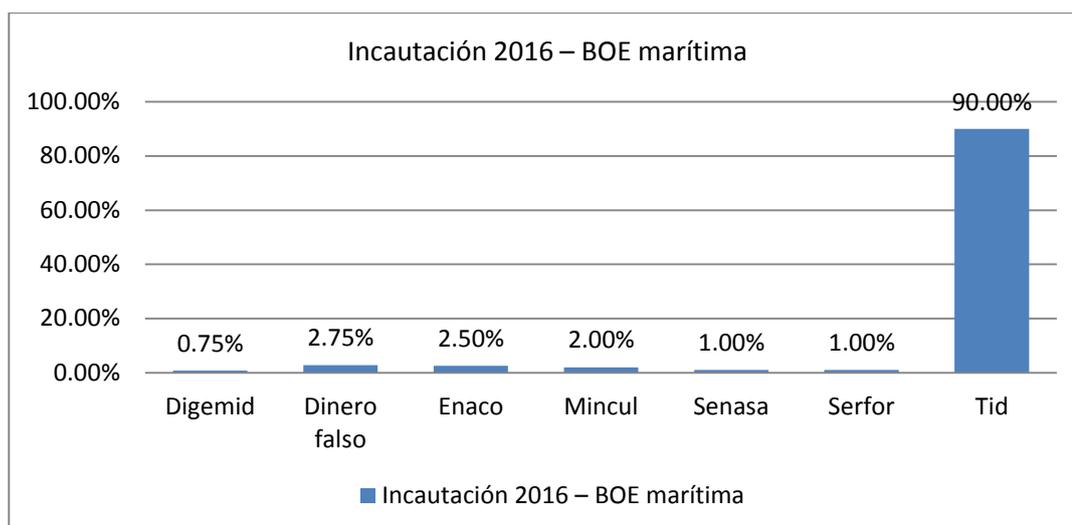


Figura 1. Incautación 2016 – BOE marítima

En la tabla 01 y figura 01 muestra el tráfico ilícito de drogas es lo que más se incauta en el puerto del Callao por lo tanto hoy en día es una lucha de toda la nación de entidades unidas para poder reducir su comercialización ya que esto afecta a toda nuestra nación, por lo tanto debido a esta estadística esta tesis determinará todas las posibilidades de controlar eficazmente en los puertos del Callao.

Tabla 2

Control de ejecución: Realizado por Taskforce y la BOE Marítima

Incidencia	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total
Boe Maritma	153	914	720	2285	909	0	4981
Paíta	195	1686	372		6224	0	8477
Boe Aerea	433	801	788	659	1462	274	4417
Postal	242	216	171	0	0	0	629
Tacna	41	4	104	104	14	13	280
Iquitos	0	117	169	64	39		389
Ilo	0	3	0	0	0	0	3
Boe Postal	0	0	0	109	174	11	294
Mollendo	0	0	241	0	0	0	241
Cuzco	40	0	39	7	13	8	107
Puno	0	5	12	0	16	13	46
Tumbes	3	0	6	22	18		49
Chiclayo	0	14	0	0	0	0	14
Tarapoto	0	0	0	8	0	0	8
Lambayeque	0	0	0	0	0	1	1
Total	1107	3760	2622	3258	8869	320	19936

Nota: Incidencia de aduanas SUNAT 2011-2016

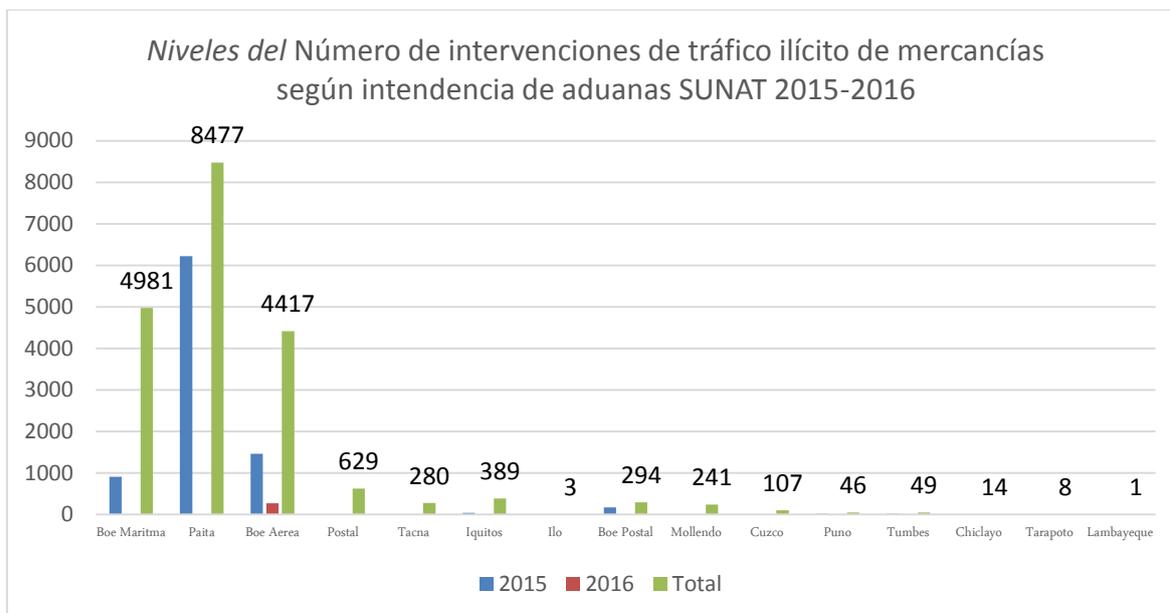


Figura 2: Niveles del Número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías según intendencia de aduanas SUNAT 2011-2016.

En la tabla 7 y figura 2, se muestran el número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías a nivel nacional y se observa que en la BOE marítima hay mayor intervención porque se encuentra en el puerto del Callao donde funcionan grandes masas de comercio exterior.

Haciendo una lectura por puertos marítimos se observa que en el BOE Marítima entre el año 2011 al 2016 el número de intervenciones de tráfico ilícito de mercancías asendió 4981 veces, en el mismo periodo en el puerto de Paita 8477 veces, en el BOE aéreo 4417 veces, en Postal 629 veces, en puerto de Tacna 280 veces, en el puerto de Iquitos 389 veces, en el BOE Postal 294 veces, en Cuzco 107 veces, en Puno 46 veces, en Tumbes 49 veces y en Lanbayeque 1 vez. Son las intervenciones registradas en el periodo señalado del tráfico ilícito de mercancías.

VII. Conclusiones

Primera:

En cuanto a los contenedores de exportación, se tomó la decisión en el año 2016, de proceder con el cambio de no solo escanear con el vehículo de RX, sino también realizar la apertura y cierre a todos los contenedores seleccionados por la División de Inteligencia (TASK FORCE), al realizar estas inspecciones encontramos muchas modalidades que estaban siendo utilizadas, expresamente colocando las maletas dando muy buenos resultados de hallazgos de Drogas, experiencia que fue trasladada a países de destino que son nuestros aliados, por intermedio de la Comunidad Europea y en especial la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Segunda:

Los contenedores de transbordo, es una acción operativa extraordinaria o previamente al inicio de un operativo masivo que se quiera a realizar a una nave, para el abordaje a las diversas partes de la nave, el personal que había llegado de varias dependencias aduaneras, las autoridades ingresan con previo aviso al terminal, siguiendo los procedimientos previos de chequeos de los nombres que estén previamente registrados, para el acceso a la nave, están siendo custodiados por miembros de seguridad privada, lo que con lleva a perder el factor sorpresa, Es por ello que se necesita que Aduanas exija que prevalezca el carnet, uniforme y medios de transporte para el patrullaje en la zona primaria de las autoridades por el terminal marítima.

Tercera:

Existe mejora en los hallazgos de positivos en el control aduanero en la inspecciones de nave por las vía marítima en el Terminal Marítimo del Callao, previo a un análisis de riesgo realizado por parte de la División de Inteligencia aduanera, para los contenedores que se encuentran en la nave y se tiene que recurrir en profundizar antes del zarpe de la nave, los controles de posibles fracturas de los precintos de seguridad y si no se puede realizar la apertura de las puertas, por falta de espacio al estar arrumados, se implemente y prepare con otras instituciones, entre los cuales se encontrarían personal de Dicapi de la Marina de Guerra del Perú, de la Dirandro PNP, el Ministerio Público y otros operadores ligados al comercio exterior con la participación activa de todos los

que estamos vinculados al comercio exterior y sobre todo a la lucha contra el tráfico ilícito de mercancías.

Cuarta:

Existe mejora en los hallazgos de positivos en el control aduanero, cuando existen herramientas, previas a la apertura del contenedor a ser inspeccionado, determina que el personal interventor, no está corriendo el riesgo sufrir un ataque y establecer protocolos de seguridad robustos interinstitucionales, en los cuales se determine las actuaciones mínimas que se debe seguir. En el control previo de precintos o escaneo con vehículos de rayos x de forma selectiva y de forma no intrusiva.

Quinta:

Se corrobora una vez más que tenemos varios países aliados en la lucha contra el comercio ilícito de todo tipo de mercancías, desde el ámbito aduanero y policial. Tomando en cuenta que es un problema mundial que requiere de una mutua colaboración entre las autoridades aduaneras, por ello es necesario el intercambio de información y continuar con el apoyo mutuo ante este flagelo. No solo en el TID, como lo demuestra los cuadros sino también en todo el universo del tráfico ilícito de mercancías.

Sexta:

Se concluye que al igual que nuestro grupo de inteligencia Aduanera, en Alemania y en las tesis analizada, también se realiza los análisis de riesgo a personas involucradas en actos de terrorismo, lugares de envío de la carga, tipo de transporte utilizado, el producto declarado en los documentos y en este último se verifica la partida arancelaria, ruta, valor, peso, asimismo, en los documentos se busca incongruencias, incoherencias, consignatarios nuevos y otros indicadores para realizar inspecciones por parte de las Secciones de Acciones Inmediatas.

Séptima:

Se concluye que las experiencias para en el aumento de los hallazgos en las nuevas modalidades que usa el narcotráfico pueden ser compartidas con otras instituciones o países como fue en el curso de pasantía “La Lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas en Alemania con énfasis en el control de Buques y Contenedores en los Puertos del Mar” permitió fomentar la cooperación y el

acceso a la información así como contar con nuevas herramientas materiales y conceptuales, experiencias y estrategias.

VIII. Recomendaciones.

Primera:

Es conveniente que en el Terminal Marítimo del Callao, se conforme un grupo de operaciones interinstitucional, a fin de realizar operativos planificados y bien evaluados, que lleve a detectar ilícitos dentro del puerto del Callao, evitando riesgo en la seguridad marítima del puerto y que esta buena práctica, sea implementada también en otros puertos del país.

Segunda:

Incrementar el sistema de control para Inspecciones no Intrusivas, es importante contar con equipos RX de nueva generación, y realizar la apertura de imágenes sospechosas.

Tercera:

Seguir mejorando los canales de comunicación con el intercambio de información, a países de destino que son nuestros aliados, por intermedio de la Comunidad Europea y la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica.

Cuarta:

Es necesario implementar un protocolo interno para desarrollar las capacidades de los profesionales que se están implementando en la institución, de tal forma que se les da la posibilidad de prevención, protección y respuesta ante una amenaza, tal vez no a todos, pero al personal con mayor riesgo.

Quinta:

El flujo de mercancías ilícitas y nocivas es un problema global que requiere de una colaboración entre las autoridades aduaneras de estos países a fin de garantizar la aplicación efectiva de las normas nacionales y para maximizarlas es necesario el intercambio de información tanto entre las autoridades nacionales como internacionales.

Sexta:

Se recomienda que las instituciones eliminen las solicitudes y documentos en papel, los mismos que serán reemplazados por las consultas de esos documentos justificativos en las bases de datos y páginas de internet oficiales, los mismos que son administrados por las autoridades competentes.

Séptima:

Es importante tener cursos de capacitación y actualización relacionados a control y verificación de precintos, en especial con expositores de las líneas navieras más importantes, quienes tienen amplia experiencia en el tema de precintos y tienen la información de los últimos precintos que ellos usan en los contenedores que transportan y se involucren en brindar información para poder detectar de una manera visual si un precinto pueda estar comprometido o falsificado.

IX. Referencias

Congreso de la República del Perú (2015) Fortalece la lucha contra el Tráfico Ilícito de Drogas, Decreto Legislativo N° 1241-2015-D.L.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). Metodología de la Investigación (5 ed.). Colombia.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2016), "Plan de Acción de la Seguridad de la Cadena Logística" Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior. Abril 2016.

Ministerio de Economía y Finanzas (2009) Reglamento de la Ley general de Aduanas D.S. 10-2009-EF.

Monteagudo Pedro Alfonso (2012) *"La Incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo"*, Universidad Autónoma de Barcelona", Barcelona, España.

Oficina de las naciones unidas contra la droga y el delito (2008) *El tráfico ilícito de mercancías falsificadas y el crimen organizado*, Unodc/CND/2008WG.1/2, Viena.

Oyarce Pérez Paula Milagros (2015) *"Incidencia del Drawback en el estado de resultados de las empresas exportadoras del callao 2014"*, Universidad Católica los Ángeles, Chimbote-Perú.

Pérez Alvarado Ericc (2012) *"El control aduanero como sustento de la facilitación, mediante la gestión de riesgo en la oficina de la Aduana Marítima del callao"* Universidad Nacional de Ingeniería. Lima-Perú.

Pruñonosa Salvador Furio (2015) *"Modelos y métodos avanzados para la logística del contenedor. Aplicación al puerto de Valencia"* Universidad Politécnica de Valencia, España.

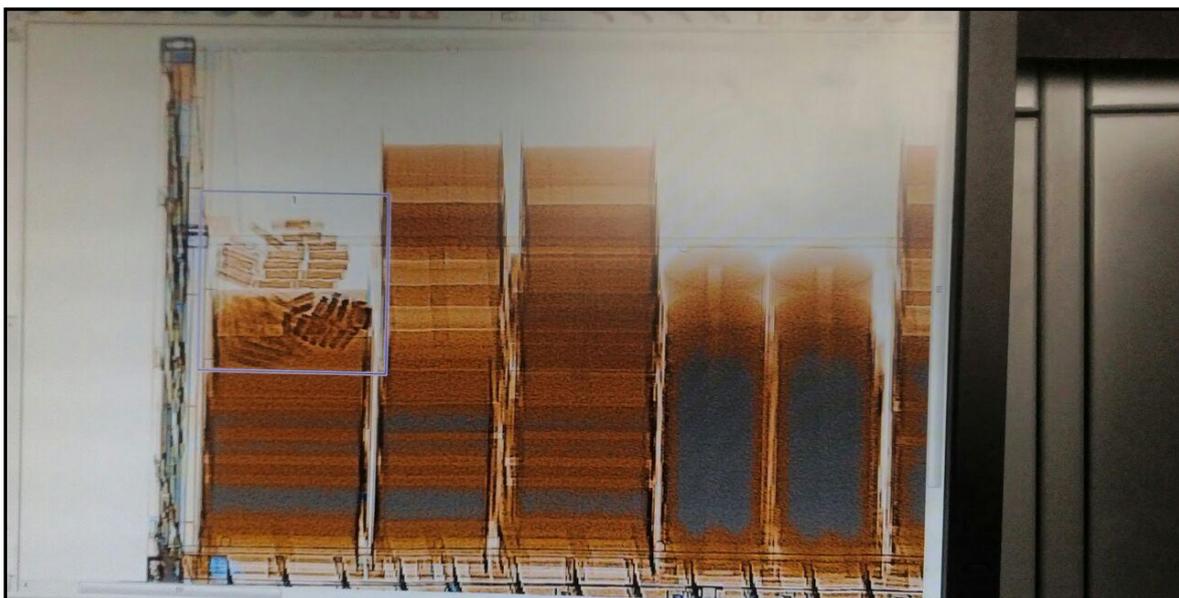
- Pilco Moreno Percy (2008) *“La gestión aduanera en el puerto del Callao, como instrumento de facilitación del comercio, 1995-2016”*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima-Perú.
- Presidencia del Consejo de Ministros (2002) Reglamento de Organización y Funciones, Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria, Decreto Supremo N° 115-2002-PCM.
- Rojas Li Alfonso, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Departamento de Ingeniería Industrial, Tesis: “Análisis de la Gestión Fiscalizadora Aduanera en el Servicio Nacional de Aduanas de Chile”, Santiago de Chile Diciembre 2010.
- Ríos Rodríguez, H. (2005). La Organización y la Gestión Aduanera en los Procesos de Integración Económica. “La Modernización de la Gestión Aduanera en los Procesos de Integración Regional”, (págs. 4-10).
- Superintendencia Nacional de aduanas y Administración Tributaria (2012) mediante la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera en el Procedimiento General INTA PG 01-2012.
- Superintendencia Nacional de aduanas y Administración Tributaria (2012) Sistema Integrado Gestión Aduanera de la Intendencia nacional de sistema de información INSI PG 01-2012.
- Torres Augurto Juan Manuel, (2013) *“Buscando autonomía. Análisis de la continuidad de la política exterior peruana en tráfico ilícito de drogas”*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima-Perú.

Anexo 2:

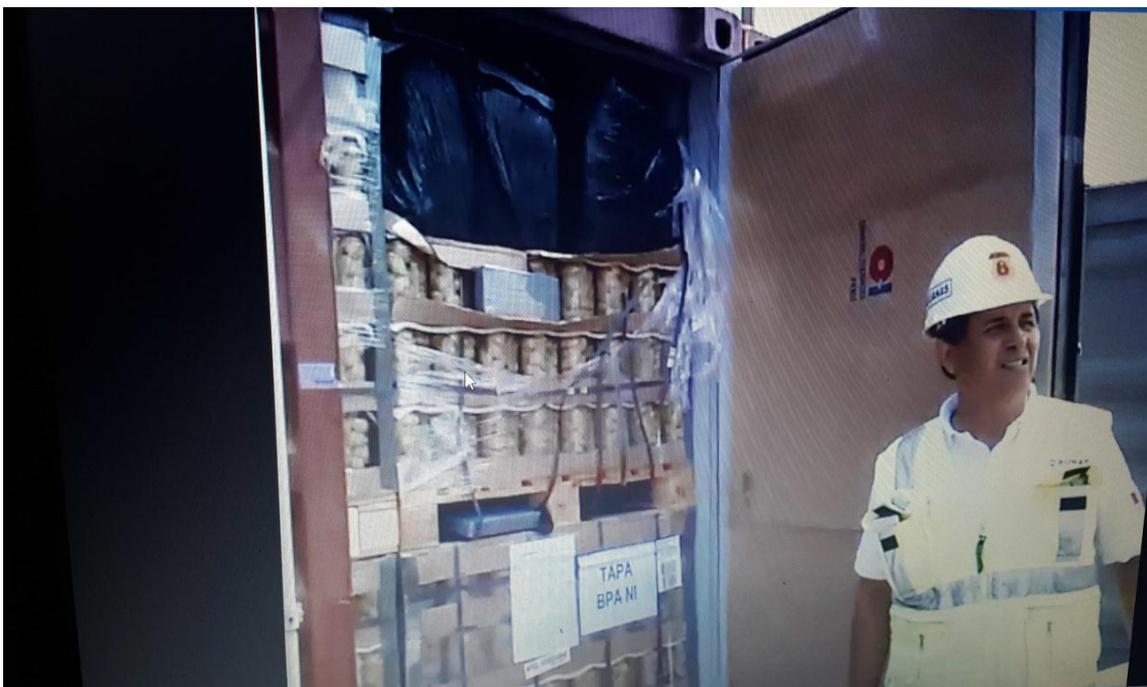
Matriz de consistencia		
Título: Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016		
Autor: César Napoleón Del Castillo Acosta		
Problema	Objetivos	Hipótesis
<p>Problema General:</p> <p>¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>Problema específico 1.</p> <p>¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de exportación en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?</p> <p>Problema específico 2.</p> <p>¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de transbordo en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?</p> <p>Problema específico 3.</p> <p>¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en las inspecciones de nave en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?</p> <p>Problema específico 4.</p> <p>¿Cuáles son las frecuencias de los hallazgos positivos en los precintos de seguridad en el terminal marítimo del Callao 2011-2016?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Objetivo específico 1</p> <p>Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de exportación en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.</p> <p>Objetivo específico 2</p> <p>Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los contenedores de transbordo en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.</p> <p>Objetivo específico 3</p> <p>Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en las inspecciones de nave en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.</p> <p>Objetivo específico 4</p> <p>Determinar las frecuencias de los hallazgos positivos en los precintos de seguridad en el control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016.</p>	<p>Hipótesis general:</p> <p>En el presente estudio no contiene hipótesis debido a que es descriptiva ex post facto.</p> <p style="text-align: center;">Variables e indicadores</p> <p>Variable:</p> <p>Control aduanero en el terminal marítimo del Callao 2011-2016</p> <p>Dimensiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contenedores de exportación • Contenedores de transbordo • Inspección de naves • Precintos de seguridad
Metodología		
<p>Tipo y diseño de investigación</p> <p>Tipo: Descriptiva Básico.</p> <p>Diseño: No experimental.</p>	<p>Población y muestra:</p> <p>Población: Datos de los resultados del análisis estratégico y análisis operativo de la sección acciones inmediatas – Sunat.</p> <p>Muestra: Resultados de la cantidad de contenedores seleccionados por la División de Inteligencia Aduanera para su control.</p> <p>Muestreo: (Estadístico) Resultados de los hallazgos encontrados en los contenedores inspeccionados por la BOE Marítima.</p>	<p>Variable: Control aduanero en el terminal marítimo del Callao.</p> <p>Técnica e Instrumentos: Resultados estadísticos e información de Task Force y experiencia, pasantías capacitaciones de la Brigada de Operaciones Especiales (BOE Marítima).</p>

Registro Fotográfico

Hallazgos encontrados en los contenedores de exportación



Hallazgos encontrados en los contenedores de transbordo



Hallazgos encontrados en la inspección de naves



Hallazgos encontrados en la verificación de precintos de seguridad.

