



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**“APLICACIÓN DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA EN
EL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA PARA
EL CONTROL ADUANERO EN EL PUERTO DEL
CALLAO”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN DERECHO CON MENCIÓN EN
ADUANAS**

AUTOR:

DÁVILA LEYVA JACQUELINE

ASESOR:

DR. JUAN CARLOS ADRIAZOLA ZEVALLOS

JURADO:

DR. PEREIRA LUZA CARLOS ALBERTO

DR. ZAGAL PASTOR ROBERTO

MG. ALFARO PAMO KARINA TATIANA

LIMA – PERÚ

2019

Dedicatoria

A Dios, a mis amados padres Ramón y María, a mi querida hermana Cindy; que sin duda fueron un factor importante en mi desarrollo profesional, enseñándome que todo se puede lograr con esfuerzo y perseverancia. De la misma forma por brindarme en todos estos años de etapa profesional su apoyo incondicional y darme todo su cariño y amor.

Agradecimiento

Agradecer en primer lugar a la Universidad Nacional Federico Villarreal por permitir que me haya formado desde el inicio de mi etapa de pregrado y ahora en la etapa de postgrado.

A cada uno de los profesores de la escuela de postgrado de derecho que pasaron por las aulas durante estos años compartiendo su experiencia académica y profesional.

A mi asesor Juan Carlos Adriazola, por guiarme hacia el cumplimiento de mis objetivos en el desarrollo del presente trabajo de investigación y quien realizó aportes necesarios dedicando su valioso tiempo.

Finalmente agradecer a mi familia, mis padres, mi hermana y todas las personas en general que realizaron aportes para desarrollar con éxito este trabajo de investigación.

RESUMEN

El terminal portuario es un operador del comercio exterior que trabaja como soporte de la autoridad aduanera, cuyo rol es muy importante en el comercio internacional, considerando que a través de su operatividad canaliza el ingreso y salida de las mercancías, teniendo la gran responsabilidad que por medio de sus gestiones se lleve a cabo el buen control aduanero.

Como tal resulta muy importante que la relación entre el terminal portuario y la autoridad aduanera (SUNAT) se encuentre regulada a través de la normatividad aduanera y aplique nuevos mecanismos electrónicos a fin de dar lugar a una exportación definitiva con las respectivas garantías legales.

En la presente tesis se aborda dicha problemática y en especial la aplicación de un sistema no intrusivo y de qué forma mejoraría el control aduanero a fin de garantizar la legalidad de las mercancías que salen hacia otro país a través de los terminales portuarios del Callao.

Palabras claves: Control aduanero, exportación definitiva y terminal portuario,

ABSTRACT

The port terminal is an operator of the foreign trade that works as support of the customs authority, whose role is very important in the international trade, considering that through its operation it channels the entrance and exit of the goods, having the great responsibility that by its side carrying out good customs control.

As such it is very important that the relationship between the port terminal and the customs authority (SUNAT) is regulated through customs regulations and apply new electronic mechanisms in order to give rise to an export with the respective legal guarantees.

This thesis deals with this problem and, in particular, the application of a non-intrusive system and how it would improve customs control in order to guarantee the legality of goods going to another country through the port terminals from Callao.

Keywords: Customs control, final export and port terminal

ÍNDICE DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
1.1. Antecedentes	3
1.2. Planteamiento del Problema	3
1.3. Objetivos	7
1.4. Justificación e Importancia.....	7
1.5. Alcances y limitaciones.....	10
1.6. Definición de variables	11
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	13
2.1. Teorías generales relacionadas con el tema	13
2.2. Bases teóricas especializadas sobre el tema	17
2.3. Marco Conceptual	71
2.4. Hipótesis	73
CAPÍTULO III: MÉTODO	75
3.1. Tipo de la Investigación	75
3.2. Diseño de la Investigación	75
3.3. Estrategia de prueba de hipótesis	76
3.4. Variables	76
3.5. Población	78
3.6. Muestra	79
3.7. Técnicas de investigación	79
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	81
4.1. Contrastación de hipótesis	81
4.2. Análisis de interpretación	96
CAPÍTULO V	100
5.1. Discusión	100
5.2. Conclusiones	101
5.3. Recomendaciones	102
5.4. Referencias Bibliográficas	103
ANEXOS	109

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N°1: Instalaciones portuarias que cuentan con inspección no intrusiva ...	25
Cuadro N°2: Comercio Exterior por Destinos (US\$ Millones)	30
Cuadro N°3: Precio de hoja de coca en el Perú por zonas, 2011-2015 (U\$/Kg) ..	31
Cuadro N°4: Precio mensual de hoja de coca por zonas en Perú, 2015 (U\$/Kg)	33
Cuadro N°5: Precios de pasta básica de cocaína en Perú por zonas, 2011-2015 (U\$/Kg)	33
Cuadro N°6: Precios de clorhidrato de cocaína en Perú, 2011-2015 (U\$/Kg)	34
Cuadro N°7: Los 20 primeros puertos del mundo en tráfico de contenedores, medidos en miles de TEU.	44
Cuadro N°8: Naves recibidas a nivel nacional según eslora, Año 2016-2017.	48
Cuadro N°9: Movimiento de naves recibidas a nivel nacional, Año 2017	49
Cuadro N°10: Movimiento de naves recibidas a nivel nacional por tipo de naves, Año 2017.....	51
Cuadro N°11: Movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público por tipo. Año 2016/2017	55
Cuadro N°12: Movimiento de contenedores (TEUs) en los terminales portuarios de uso público. Año 2016/2017	61

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1:	82
Tabla N°2:	83
Tabla N°3:	84
Tabla N°4:	86
Tabla N°5:	87
Tabla N°6:	89
Tabla N°7:	90
Tabla N°8:	92
Tabla N°9:	94
Tabla N°10:	95
Tabla N°11:	97

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1:	28
Figura N°2:	29
Figura N°3:	29
Figura N°4:	32
Figura N°5:	52
Figura N°6:	53
Figura N°7:	53
Figura N°8:	54
Figura N°9:	56
Figura N°10:	56
Figura N°11:	57
Figura N°12:	58
Figura N°13:	58
Figura N°14:	59
Figura N°15:	59
Figura N°16:	59
Figura N°17:	82
Figura N°18:	83

Figura N°19:	84
Figura N°20:	86
Figura N°21:	87
Figura N°22:	89
Figura N°23:	91
Figura N°24:	93
Figura N°25:	94
Figura N°26:	99

INTRODUCCIÓN

La presente investigación nace de una motivación de carácter profesional luego de un análisis de la situación actual del control aduanero en los terminales portuarios encontrándose con un alto grado de actividades ilícitas que generan una pérdida económica y social para el Estado.

Resulta de importancia para el comercio internacional una adecuada regulación de estos operadores que intervienen en el proceso tanto nacional como internacional que son puntos de acceso y salida de todo tipo de mercancías para lo cual nos centraremos en la exportación de productos nacionales en el principal Puerto del Callao, ello a fin de regular adecuadamente y poder utilizar de manera masiva mecanismo electrónicos no intrusivos que permitan verificar la autenticidad de las mercancías sin la necesidad de revisarlos físicamente.

La investigación se ha realizado mediante el estudio de la normatividad y la práctica aplicada por otros terminales portuarios de otros países a nivel mundial que servirán como base para la aplicación en el marco peruano a fin de buscar como una alternativa de solución que permita reducir delitos aduaneros y actividades ilícitas.

La presente tesis “APLICACIÓN DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA EN EL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA PARA EL CONTROL ADUANERO EN EL CALLAO”, se encuentra desarrollada en capítulos.

El capítulo I “Planteamiento del Problema” contiene los antecedentes, el planteamiento del problema, los objetivos, la justificación, el alcance y limitaciones, así como la definición de variables.

El capítulo II “Marco Teórico” presenta las teorías generales relacionadas con el tema, las bases teóricas especializadas sobre el tema, el marco conceptual y las hipótesis.

El capítulo III “Método” consigna el tipo, diseño de investigación, estrategia de prueba de hipótesis, las variables, la población, la muestra y las técnicas de la investigación.

El capítulo IV “Presentación de Resultados” contiene la explicación de cómo fueron contrastadas las hipótesis (Contrastación de hipótesis), así como el análisis y la interpretación de los resultados obtenidos (Análisis e interpretación).

Finalmente, el capítulo V “Discusión” está integrado por la discusión, conclusiones, recomendaciones y referencias bibliográficas. Asimismo, se ha incluido como Anexos la ficha técnica de los instrumentos a utilizar, las definiciones de términos y la matriz de consistencia.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Antecedentes

Respecto al tema que se está investigando “**APLICACIÓN DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA EN EL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA PARA EL CONTROL ADUANERO EN EL CALLAO**”, consultando diferentes universidades de pregrado y posgrado no se han encontrado trabajos de investigación, ni antecedentes bibliográficos; por lo que consideramos que la presente reúne las condiciones para ser considerada como “Inédita”.

1.2. Planteamiento del Problema

1.2.1. Descripción del problema.

Hoy en día, el sector de comercio exterior se ha incrementado en gran medida por lo que los mercados internacionales se encuentran en expansión siendo las exportaciones las que permiten que un país tenga un mayor aprovechamiento de sus recursos, es ahí donde los operadores de comercio exterior cumplen un rol importante en el proceso de exportación tomando en cuenta a los puertos.

Se considera que más del 80% del comercio internacional de mercancías se realiza por vía marítima, pues implica una mayor capacidad de almacenaje, los fletes son más competitivos y la flexibilidad de las mercancías a transportar; dando lugar a ello que sea uno de los más utilizados en el intercambio comercial. Cabe mencionar, que, para el traslado de mercancías, la unidad de carga más utilizada son los contenedores, permitiendo tener las mercancías más ordenadas y distribuidas en su interior.

Hay alrededor de 6,000 a 7,000 puertos en el mundo, siendo solo unos cuantos, lo que poseen gran relevancia por el volumen de sus operaciones,

concentrando gran parte del tráfico marítimo. A lo largo de la historia, los puertos han sido lugares de resguardo de las embarcaciones, desarrollando con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque, a comparación de hoy que dichos recintos incluyen una manipulación de las mercancías, almacenaje y otra gama de servicios más amplios.

Es de suma importancia, destacar la funcionalidad de los puertos ya que es el medio que permite la transferencia de mercancías de un lugar a otro, considerando al proceso más importante la exportación, dado que involucra una serie de operaciones, traduciéndose en base a ello, la importancia a su vez de contar con un sistema de control aduanero para la identificación de estas mercaderías a exportar, puesto que muchas veces se han identificado irregularidades en la salida de los productos, tales como una mala declaración de lo que se está exportando, exportación de mercancías prohibidas y restringidas sin la autorización pertinente, productos de contrabando y otros productos ilegales, lo cuales representan una pérdida considerable para la producción y el bienestar social de un país.

Hasta la actualidad la mayoría de puertos inspeccionan los contenedores de salida aleatoriamente, implicando un reconocimiento físico por parte de la autoridad aduanera en cada país o en su defecto una revisión por un sistema de inspección no intrusiva, el cual puede ser aplicado, tanto dentro como fuera del puerto. En su defecto, el movimiento de contenedores en unidades TEU's, denominado de esta forma por el acrónimo en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, el cual equivale a veinte pies; es de 200 millones alrededor del mundo entre exportación e importación, dando a entender una suma muy considerable que no es revisada.

En el marco de esta realidad los puertos peruanos no son la excepción, contamos con 60 puertos en todo el litoral, de los cuales menos de la mitad de ellos son los que manejan la operatividad portuaria de contenedores generando un movimiento a nivel nacional al 2017 en unidades TEU's de 2.5 millones de contenedores, dentro del cual el puerto del Callao, siendo el más importante del

Pacífico Sudamericano, se han movilizado al 2017 en unidades TEU's alrededor de 2.2 millones de contenedores entre importaciones y exportaciones.

En el caso específico de las exportaciones, según SUNAT, para el año 2017, se acentuó un crecimiento del 21% en relación al año 2016, representando un valor FOB (del inglés Free On Board traducido como Libre a bordo y usado como base de exportación) de US\$ 44 millones, en el cual se movilizó en unidades TEU's cerca de 1 millón de contenedores de exportación por el puerto del Callao.

El problema radica en la deficiencia de la revisión de los contenedores en su totalidad, ya que solo un 2% de contenedores a nivel nacional se revisan, a fin de conocer el contenido en su interior a través de inspección no intrusiva o inspección física, como también en la realización de operativos aleatorios en las acciones de control extraordinario por parte de la SUNAT y DIRANDRO (Dirección Antidrogas de la Policía Nacional del Perú), en los cuales se hallaron mercancías ilícitas y de fraude aduanero; representando un problema tanto de pérdida económica como social.

Los puertos a la fecha no cuentan con un sistema de control estandarizado por parte del Estado ya que en la negociación del acuerdo de libre comercio entre Perú-Estados Unidos se solicitó la aplicación de un sistema de inspección no intrusiva que engloba la colocación de un escáner al interior de los puertos para someter a los contenedores al análisis de la carga a través de imágenes sin la necesidad de aperturar los contenedores. Es por ello que bajo el régimen de exportación definitiva se requiere la aplicación de estos controles para conocer el tipo de mercancías que son enviadas al exterior ya que es la operación más vulnerable en la cadena de comercio internacional.

Cabe mencionar que en la actualidad se cuenta con un Complejo SINI (sistema de inspección no intrusiva) que de acuerdo a un indicador de riesgo establecido por la SUNAT se realiza la inspección no intrusiva de mercancías en el régimen de importación para el consumo y exportación definitiva representando

solo un 2% de la revisión total realizada en los contenedores que ingresan o salen anualmente por el puerto del Callao.

Al aplicar este sistema, se espera la facilitación del comercio, como también disminuir los tiempos de atención y a su vez constituir en un medio disuasorio que evite que los operadores de comercio exterior incurran en infracciones o ilícitos penales; por lo cual este proyecto pretende la aplicación de este sistema de control en las exportaciones de mercancías; con lo cual se concretaría lo que busca la nueva ley general de aduanas, dando obligaciones y sanciones a los puertos y forme parte tanto de la cadena de comercio exterior como de la cadena logística impulsando un comercio seguro bajo un control aduanero eficiente.

1.2.2. Formulación del problema.

De lo expuesto debemos señalar que el problema de investigación es:

1.2.2.1. Problema Principal.

¿De qué manera la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao?

1.2.2.2. Problemas Secundarios.

1. ¿Cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva en la disminución del delito de tráfico ilícito de drogas?
2. ¿Cómo ayuda la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana?

3. ¿En qué medida la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva cumpliría con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo Principal.

Determinar cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao

1.3.2. Objetivos Secundarios.

1. Analizar cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva en la disminución del delito de tráfico ilícito de drogas.
2. Indagar cómo ayuda la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.
3. Evaluar en qué medida la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva cumple con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

1.4. Justificación

1.4.1. Teórica.

Esta investigación se realizó con el propósito de ampliar el conocimiento existente sobre el uso de sistemas de inspección no intrusiva a mayor escala como un instrumento del control aduanero en la exportación de productos nacionales o nacionalizados, cuyo resultado de esta investigación podrá sistematizarse en una propuesta de norma para ser incorporado en el funcionamiento de los puertos de

nuestro litoral, ya que se estaría demostrando que el uso de estos sistemas mejorarían el nivel de control aduanero en las mercancías que realmente están saliendo.

Con la aplicación de esta investigación se buscar reducir los índices de narcotráfico, contrabando, defraudación de rentas, tráfico de mercancías consideradas prohibidas y restringidas, y cualquier otra actividad ilícita que se pueda practicar, basándonos en controles que no se requiere la apertura de los contenedores y solo la utilización de medios electrónicos.

El alcance del presente trabajo será material de consulta para todas las personas naturales, jurídicas y para el gobierno en la evaluación de este problema que afecta a la población peruana y su economía, pudiendo ser aplicado gradualmente en todos los puertos a nivel nacional.

1.4.2. Práctica.

La justificación práctica de esta investigación, radica en la aplicación de un sistema de inspección no intrusiva dado que existe la necesidad de mejorar el control aduanero en los puertos al momento de la exportación de los productos objetos de este régimen aduanero, ya que con ello se busca salvaguardar la producción nacional, el incremento del sistema laboral y los ingresos fiscales al Estado. Para aplicar estas tecnologías de inspección no intrusiva para los puertos deben estar señalados dentro de los contratos de concesión y las adendas para aquellos puertos que se encuentran en funcionamiento, tengan como obligación implementarlos, dando lugar a ello a la reducción de bandas delictivas que han hecho llamar a esta actividad como el peñado de contenedores con el fin de sacar productos ilícitos.

Por lo cual, para llevarse a cabo la ejecución de este proyecto se requiere que las autoridades competentes tomen la decisión para establecer como requisito en los contratos privados de concesión a los puertos, la implementación de estos

sistemas de inspección no intrusiva conjuntamente con el personal de aduanas para asegurando la realización de las operaciones, las 24 horas todos los días del año.

De aplicarse esta propuesta generaría un intercambio comercial más seguro con nuestros principales mercados extranjeros y con nuevos socios estratégicos que están en negociación en los próximos acuerdos comerciales; asimismo reduciría el narcotráfico, defraudación de rentas, el contrabando, el tráfico de mercancías y otras actividades ilícitas, siendo un sistema que se aplicaría en todos los puertos del país.

1.4.3. Metodológica.

La aplicación del sistema de inspección no intrusiva para el control aduanero sería considerada a nivel nacional como una acción de control objeto de estudio para demostrar la confiabilidad de ser utilizados en otros trabajos de investigación y aplicarse en puertos de otros países.

Esta investigación nos permite recolectar y hacer un análisis comparativo de cómo fue un antes el control aduanero, ante la ausencia de estos sistemas de inspección no intrusiva y un después con la implementación de este sistema que servirá para reducir actividades ilícitas y delitos aduaneros.

1.4.4. Social.

Con esta investigación se busca reducir las actividades ilícitas y los delitos aduaneros mediante la aplicación de inspección no intrusiva con lo cual se mejorará el control aduanero en los puertos en el proceso de la exportación definitiva.

En el aspecto social, una persona al integrarse a una de estas bandas delictivas para participar en el ingreso o salida de mercadería ilícita o ilegal genera un conflicto social y una guerra por la supremacía de quien tiene el poder para liderar estas bandas. Por otro lado, cuando una persona se niega o trata de retirarse de esta actividad puedan ser amenazados y hasta perder la vida.

Tomando en cuenta que estos problemas son sociales y la gravedad del caso, por ende, se requiere del trabajo conjunto con las autoridades y la población para en lo posible controlar estas actividades ilícitas que generan gran daño a la economía del país; siendo las causas la competencia desleal, evasión tributaria, perjuicio a la caja fiscal y crimen organizado. El gobierno por ello, debería tomar cartas en el asunto desde el punto de vista de beneficio a la sociedad ya que las personas que realizan estos actos ilícitos en su mayoría son personas inducidas por el desconocimiento y el desempleo que es un problema común de la sociedad peruana por ello la aplicación de este sistema de inspección no intrusiva permitiría reducir estos problemas considerados sociales.

1.5. Alcances y limitaciones

1.5.1. Alcances de la investigación.

El alcance del presente trabajo está circunscrito a la actividad portuaria en el Callao respecto a la exportación definitiva para el control aduanero, encontrándose bajo análisis un período de un año (2017).

1.5.2. Limitaciones de la investigación.

Durante la investigación la principal limitante ha sido la falta de información ya que no se encontraron muchos libros de apoyo para ser considerados como referencia bibliográfica, por lo cual se trató de buscar libros en las bibliotecas de universidades y en la biblioteca nacional lo cual hace escasa la información de soporte. Por ende, a raíz de ello se encuentra un desinterés por parte de las entidades públicas por querer desarrollar este sistema de control que permite evitar las actividades ilegales e ilícitas.

No obstante, de ello se buscó autores extranjeros los cuales detallaban cierta información del tema en específico tratando de profundizar con sus normas o jurisprudencia que apoye la investigación. Consideramos todas las entidades del

comercio internacional siendo la principal la Organización Mundial de Aduanas (OMA), aun así se mantiene la limitante de escasa información que no permite tener un panorama más claro de cómo es la aplicación de este sistema en otros países que ya se viene aplicando ya que la información de sus procedimientos de aplicación no es pública para poder sacar estadísticas o información.

1.6. Definición de variables

Hipótesis General

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Variable Dependiente

Efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Hipótesis Específicas

1. El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Variable Independiente

El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Variable Dependiente

Disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

2. La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Variable Dependiente

Disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

3. La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Variable Independiente

La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Variable Dependiente

Garantiza el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Teorías generales relacionadas con el tema

2.1.1. Consideraciones en el comercio internacional.

Conforme al autor español Julio Albert Ferrero nos describe que al haber un comercio entre países también se genera una actividad de aspecto negativo que no genera una reciprocidad de un comercio justo ya que al existir este tipo de vandalismo lo que ocasiona es que los comerciantes se perjudiquen al ver perdida su mercancía. Nos da referencia de este tipo de actividad desde que se inició la navegación hasta nuestros tiempos ocasionando la pérdida de millones de dólares por estos tipos de robos hasta la trata de personas que involucra la vida humana.

La mar, históricamente, ha sido considerado un dominio anárquico, sus grandes extensiones, son apenas vigiladas debido a la carencia de leyes; en aprovechamiento de ello, surgieron los piratas, los cuales afectaban el comercio marítimo disminuyendo al finalizar el siglo XIX al cambiar de la vela al motor; sin embargo, la presencia de estos continua en algunos países del tercer mundo, como Somalia, Indonesia y Malasia. Alcanzo su máximo entre 1999 y 2003 en el Mar de China Meridional y en el Estrecho de Malaca, en base a los esfuerzos de los estados costeros la piratería llevo a disminuir hasta casi desaparecer en los Estrechos de Malaca, Singapur y el Mar de China Meridional; ya en el 2008 la piratería volvió a aterrorizar el comercio marítimo en el Golfo de Adén y en Somalia.

Ahora bien, es oportuno distinguir en el ámbito marítimo a la piratería del terrorismo, dado que el primero persigue un fin completamente lucrativo, mientras que el segundo recae en la inoperatividad o destrucción del buque, sin embargo, las operaciones que se realizan para la supresión de estas amenazas corresponde al mismo. (Albert, 2005).

2.1.2. Consideraciones en la inspección no intrusiva.

Bajo marco de la SUNAT se cuenta con un “Procedimiento específico de inspección no intrusiva, inspección física y reconocimiento físico de mercancías en el complejo aduanero de la intendencia de aduana marítima del Callao” bajo el CONTROL-PE.00.09 (2011), de mercancía en contenedores que ingresa al país o se embarca al exterior por el puerto del Callao.

Está dirigido a la Intendencia Nacional de Desarrollo Estratégico Aduanero (INDEA), Intendencia Nacional de Sistemas de Información (INSI), Intendencia de Gestión y Control Aduanero (IGCA), Intendencia de Aduana Marítima del Callao (IAMC), demás dependencias de la SUNAT y a los operadores del comercio exterior que intervienen en los trámites y acciones relacionadas con el despacho de mercancía que ingresa al país por el puerto del Callao, así como también la mercancía perecible con cadena de frío, acondicionada en contenedores, destinada al régimen de exportación definitiva seleccionada a canal rojo la cual es embarcada por el puerto en mención. (SUNAT, 2011)

En el cual se suscribe que el control de aduanas puede realizar la ejecución de la inspección no intrusiva de la mercadería en contenedores que ingresa o se sale por los terminales portuarios del Callao, realizando la inspección no intrusiva en el Complejo, en cuyo caso se efectúa esta inspección y reconocimiento físico de la mercadería hallada.

Esto conlleva a realizar una inspección fuera del terminal portuario ya que al llevarse la carga al Complejo aduanero de la IAMC en el lapso de movimiento genera el riesgo de que la mercancía este expuesta y puede contaminarse al reingresar al terminal portuario es por ello que se busca dar un alcance mayor de la inspección no intrusiva y a un mayor radio de acción.

2.1.3. Consideraciones en el control aduanero.

Bajo marco de la SUNAT se cuenta con un “Procedimiento general de acciones de control aduanero” bajo el CONTROL-PG.01 (2016) en la cual establece las pautas para la programación y la ejecución de las acciones de control aduanero, empleando principalmente técnicas de gestión de riesgo.

El alcance de la norma se aplica en todas las dependencias de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, a los operadores de comercio exterior, a los administradores o concesionarios de los terminales portuarios, aeroportuarios o terminales terrestres internacionales, y a las personas vinculadas a las acciones de control aduanero. (SUNAT, 2016)

2.1.4. Consideraciones en los puertos.

La Organización Marítima Internacional (OMI) en 1974 aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el cual refiere las normas y requisitos técnicos para la seguridad de los buques y de las personas, llegándose a concretar principalmente en:

Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS, 1974).

Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, denominado Código PBIP (o ISPS, siglas en idioma inglés).

En logro de estos objetivos, los Gobiernos están en la obligación de recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima, exigiendo el adecuado mantenimiento de protocolos de comunicación, planes de protección y el establecimiento de sistemas y planes de protección, de forma coordinada para el correcto nivel de protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Este código se aplica a los buques dedicados a los viajes internacionales (buques de

pasajeros, buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 GT), como también a las instalaciones portuarias.

La instalación portuaria, por consiguiente, deberá actuar con arreglo a 3 Niveles de Protección, aplicándose estas medidas y procedimientos de protección en las instalaciones portuarias sin perder la eficacia, reduciendo al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, buques, personal y visitantes de los buques, como también en el movimiento de mercancías y servicios.

Nivel 1: se deberán de mantener las medidas mínimas de protección en todo momento; es el de operación normal de la instalación.

Nivel 2: deberán mantenerse las medidas de protección suplementarias, derivadas de un incremento del nivel de amenaza.

Nivel 3: prevalecer las medidas de protecciones concretas y adicionales, durante determinado tiempo, derivadas de la sospecha o conocimiento de una amenaza grave, probable e inminente.

Por lo cual, en cada instalación portuaria, se deberá de e elaborar un plan de protección adecuado para la interfaz buque puerto, la cual incluirá los tres niveles de protección. El plan, que deberá ser aprobado por el Gobierno correspondiente, deberá ser elaborado en base al resultado de una Evaluación de la Protección de la Instalación Portuaria, la cual debe ser efectuada previamente, identificando los riesgos y amenazas que afectan a dicha instalación, y que determinarán el nivel de vulnerabilidades de la misma.

El Plan de Protección se realizará en torno al resultado de dicha Evaluación y las orientaciones del Código, incluyendo entre otras medidas para:

- Evitar que se introduzcan a bordo del buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas, etc.
- Prevenir el acceso no autorizado.
- Procedimientos para hacer frente a amenazas y para evacuación.

- Identificación del Oficial de Protección y datos de contacto para las 24 horas del día.
- Garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga.

En complemento de estas medidas, en cada instalación portuaria se contará con un Oficial de Protección, aunque también se podrá designar a una persona podrá como oficial de protección de más de una instalación. (Organización Marítima Internacional, 1974).

2.2. Bases Teóricas especializadas sobre el tema

2.2.1. Inspección no intrusiva.

2.2.1.1. Concepto de inspección no intrusiva.

En la inspección no intrusiva se utilizan equipos tecnológicos para escanear la mercancía de un determinado contenedor, bulto o cualquier objeto, sin la necesidad de que este sea descargado, registrando las imágenes del contenido de la mercancía exportada o importada, a fin de comparar la declaración realizada en la aduana con la mercadería existente, permitiendo determinar si hay evasión, contrabando, defraudación de rentas, mercancías prohibidas, peligrosas, restringidas o ilícitas (Beato, 2014). La inspección no intrusiva recae en el control por escáner de rayos X, siendo este un método eficaz para controlar y verificar la mercadería del contenedor, sin que este sea descargado, la velocidad del escaneo de basa en el poder de penetración del haz de luz, denotando una resolución espacial y una gran flexibilidad en el uso de este sistema. (Bureau Veritas, s.f.)

En el manual de contenedores publicado por la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), el control de cargas por métodos no intrusivos permite detectar posibles actividades ilícitas sin afectar el correcto tránsito de mercaderías en el comercio exterior, por lo cual, en base a las imágenes obtenidas a través de rayos X, si es detectada una anomalía o mercadería restringida, es recién cuando

en base a ello, se realiza el control intrusivo (físico) sobre la carga, siendo requerido contar con perfiles de riesgo a fin de filtrar las operaciones a escanear. Normalmente en este control se emplean medidas estadísticas, determinado el registro de los contenedores en base a una secuencia aleatoria (Secretaría General de la Comunidad Andina, 2013).

Ahora bien, para la SUNAT, “la inspección no intrusiva o control no intrusivo es una acción de control realizado por la autoridad aduanera mediante la utilización de sistemas tecnológicos que permiten visualizar y analizar los contenedores y su contenido a través de imágenes” (Bringas, 2017, p. 2). La inspección no intrusiva permite mejorar el control de los contenedores, como también la reducción en el ingreso de mercadería ilícita, por lo cual requiere la aplicación de la tecnología.

2.2.1.2. Importancia de inspección no intrusiva.

La inspección no intrusiva permite cumplir con los acuerdos pactados en convenios internacionales, brinda la seguridad de la mercadería en los contenedores, cumple con lo acordado en el Convenio de Kyoto y reduce el tiempo de despacho de la mercadería, además de facilitar la labor de verificación de la mercancía, siendo capaz de agilizar, simplificar y reducir los costos operativos.

Resumiendo este proceso se realiza desde la llegada del manifiesto de carga, declaración de la mercancía vía web, recepción de los documentos en control previa confirmación de los datos declarados (partida arancelaria, descripción de mercancía, valores de factura, certificado de origen, certificado fitosanitario, zoosanitario, de no objeción, otros), el sistema asigna el personal verificador-aforador y la mercancía pasa por la máquina de rayos X, se valora, se paga o se aplica la preferencia arancelaria, y se despacha; en caso de surgir alguna anomalía se determina con la fiscalización a posteriori. (Beato, 2014)

En el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio, en adelante Marco SAFE de la OMA, establece que los cuatro elementos básicos se basan en los requisitos de la información electrónica anticipada sobre los envíos entrantes, en tránsito y salientes, en que cada país que adopte el Marco SAFE se compromete a aplicar un enfoque coherente en materia de gestión de riesgo para abordar las amenazas de la seguridad, en exigir que, a solicitud razonable del país de destino, sobre la base de una metodología comparable basada en la detección de riesgos, la Administración aduanera del país de despacho realice una inspección de la carga y/o de los medios de transporte de alto riesgo con destino al exterior, utilizando, de preferencia, equipos de detección no intrusiva como, por ejemplo, máquinas de rayos X de gran potencia y detectores de radiación. Por último, el Marco SAFE expone los beneficios que las Aduanas pretenden ofrecer a las empresas que lleguen a cumplir con los estándares mínimos de seguridad para la cadena logística y que, a su vez, apliquen las mejores prácticas (Organización Mundial de Aduanas, 2006).

2.2.1.3. Ventajas al aplicar la inspección no intrusiva.

- Combatir las importaciones y exportaciones de carácter ilegal.
- Cumplir con la iniciativa para la seguridad de contenedores para las exportaciones y las recomendaciones que se acatan en el Convenio de Kyoto de la OMA de 1999.
- Mejorar el control aduanero, llegando a reducir el tiempo de despacho que ralentiza el flujo del tráfico.
- Optimizar la eficiencia y la seguridad del comercio internacional mediante un programa de formación aduanera personalizada.
- Promover una imagen positiva y moderna de los servicios aduaneros mediante el cumplimiento de la ley con una mayor efectividad.
- Mantener una gran base de datos constantemente actualizada de los productos / países / exportadores.
- Respetar el Código Internacional de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS).

2.2.1.4. Tipos de tecnología para la inspección no intrusiva.

En el Marco SAFE de la OMA, el cual determina las directrices para la inspección no intrusiva se exponen los tipos de tecnología a tomar en cuenta, en el cual se hace mención a que un rayo X es una onda electromagnética de longitud muy corta, siendo policromos y con un espectro más amplio que el de los rayos gamma; contando como fuente de energía a la electricidad, abriendo y cerrando a voluntad, además de que cuando se ha instalado el sistema en un lugar en el que la alimentación eléctrica es insegura, resulta importante disponer de un generador de emergencia. El nivel de energía de los rayos X se puede ser medido, en megaelectronvoltios (MeV). La clasificación energética en MeV de los sistemas presenta variación según sean sistemas fijos, móviles o reubicables, siendo probable que el sistema de rayos X proporcione una mejor calidad de imagen, sin embargo, son más costosos y con mayor volumen que los rayos gamma.

Por otro lado, los rayos gamma se definen como ondas electromagnéticas monocromas, la cual su longitud es inferior a la de los rayos X, siendo producidas por isótopos naturales como el Cesio-137 o el Cobalto-60, caracterizándose por ser fuentes radioactivas que emiten constantemente energía, esto permite que los isótopos deban mantenerse siempre encerrados en armarios blindados, ya que, con el paso del tiempo, la emisión radioactiva de estos disminuye. Por ende, algunos países que utilizan estos sistemas suelen disponer mediante los contratos de mantenimiento la realización de pruebas periódicamente con miras a asegurar que los niveles de energía emitidos sean lo suficientemente elevados, estos sistemas de rayos gamma poseen un menor costo en el momento de su compra, pero las imágenes producidas, resultan ser más difíciles de interpretar. Un aparato de rayos gamma es de menor volumen que un aparato de rayos X, lo cual confiere a estos sistemas un mayor grado de movilidad, siendo probable que los sistemas de rayos gamma vendidos sean a menudo aparatos móviles o reubicables y no aparatos fijos.

El método para comparar las ventajas y los inconvenientes de estos sistemas consiste en la capacidad de penetración del rayo mediante diferentes grosores de

acero, para los rayos gamma cuyo radio-isótopo es el Cobalto 60, cuya capacidad de penetración del rayo superior a la del Cesio 137, podría traspasar hasta 165 mm de acero, mientras que rayos X indican que un equipo móvil de un nivel de energía de 2,5 MeV (Megaelectronvoltio) puede traspasar 180 mm de acero, más de 200 mm para un equipo móvil de 3 MeV y más de 300 mm para un equipo reubicable de 6,0 MeV. Los sistemas fijos de 9 MeV son capaces de traspasar alrededor de 400 mm de acero. Para algunos sistemas móviles instalados actualmente que tienen niveles de energía que no superan los 450 kV (Kilo volt), sería difícil de asegurar el control de una parte importante del tráfico por contenedores. Aquellos países que cuentan en la actualidad con sistemas de captación de imágenes de rayos X consideran que un nivel de energía de 2,5 MeV es el mínimo necesario para penetrar las paredes de los contenedores y verificar la naturaleza de las mercancías en el interior. (Organización Mundial de Aduanas, 2009)

2.2.1.5. Tipos de sistemas para la inspección no intrusiva.

En el Marco SAFE de la OMA se determina las directrices para la inspección no intrusiva donde señala que existen tres tipos de sistemas de captación de imágenes disponibles:

a) Los sistemas fijos (estacionarios)

Estos equipos, ofrecen mayor potencia como también son de mayor costo, generalmente su nivel de energía es de 9 MeV, lo cual permite obtener mejor claridad de imagen, al contar con un elevado nivel de energía para que los rayos X puedan atravesar los contenedores, estos equipos hacen posible la obtención de imágenes que pueden ser vistas tanto vertical como horizontalmente, además de lograr que exista mayor comunicación entre el ordenador del sistema y la red principal de la aduana.

Estas instalaciones son oportunas en los puertos que el flujo de tráfico es contante, el cual cuenta con un circuito único o a una sola bocana, los contenedores

deben llegar hasta ellos, requiriendo un gran espacio para que los vehículos que ingresan puedan aparcar y maniobrar, exigiendo en algunos casos, la adquisición de predios para llevar a cabo construcción del edificio, el cual requiere una zona operativa de 3000m², basados en los reglamentos de seguridad vigentes en distintos países, puede requerirse de un total de 5000 a 8000 m² para la zona operativa, el edificio debe contar con muros de un grosor de 2m a mas, equiparado con puertas de seguridad de aproximadamente de 40 toneladas cada una, además de prever vías de acceso y salida, sin perjudicar el tránsito de la importación y exportación, por lo cual este proceso puede tardar años desde la concepción inicial hasta la instalación definitiva. (Organización Mundial de Aduanas, 2009)

b) Los sistemas reubicables

Los equipos de exploración reubicables generalmente operan con niveles de energía de 6 MeV aproximadamente y necesitan de una estructura y blindaje de protección más ligeros que los sistemas fijos, sin embargo, presentan mayor eficacia que los sistemas móviles y menor costo que los sistemas fijos, estos deben disponer de vías de acceso y de emplazamientos suficientes para el estacionamiento de los vehículos, además de que se reserve y acondicione una zona operativa en cada emplazamiento en el que se utilicen. Todos los sistemas de exploración de rayos X o de rayos gamma reubicables se deben instalar en una zona despejada denominada zona de exclusión donde puedan funcionar sin riesgos para la salud o la seguridad de las personas, por lo cual requieren de varios días para su reubicación e instalación, este espacio aumenta en proporción al nivel de energía del equipo utilizado. Si bien algunos equipos de rayos gamma de baja energía pueden ser reubicados en un solo día, el transporte de una oficina portátil puede llevar más tiempo, algunas Administraciones de Aduanas han optado por la instalación de sistemas reubicables en las mismas condiciones que para los sistemas fijos, efectuando a cambio algunas modificaciones consistentes en el aumento del nivel de energía y de penetración de los sistemas. (Organización Mundial de Aduanas, 2009)

c) Los sistemas móviles (portátiles)

Estos sistemas móviles aparte de ser menos costosos que los fijos, funcionan con niveles inferiores de energía, del orden de 2.5 a 6.0 MeV en algunos modelos, en compensación con el bajo nivel de penetración, destaca su movilidad, presentando mayor rapidez de solución a los nuevos problemas que se plantean. Es importante que antes de su adquisición, se examinen cuidadosamente las modalidades de su funcionamiento, a fin de asegurar el cumplimiento de su cometido, dado que estos sistemas pueden llegar a requerir tan sólo 30 minutos para estar operativos, siendo realmente útiles en las fronteras terrestres, en el cual, el paso de las mercancías es numeroso y en el cual los traficantes buscan el punto con mayor debilidad, por ello al trasladar estos equipos rápidamente y ser instalados en lugares distintos permite que sea más difícil para los traficantes evitar los sitios de control cambiando el lugar de paso por la frontera, además de ello permiten asimismo que las Administraciones de Aduanas vecinas compartan los gastos de compra de una instalación móvil para utilizarla en común, dado que estos sistemas requieren de un tiempo de inactividad mayor y un mantenimiento más recurrente.

Estos equipos móviles, exigen una “zona de exclusión” cuya superficie depende del nivel de energía con el que funcionan y del grosor del blindaje de protección, la cual varía según el modelo de equipo, calculándose expresamente en función del modelo de que se trate. La superficie de la zona de exclusión necesaria para este tipo de equipo se puede calcular aproximadamente en 500m² a 1500m². Por último, la persona encargada de conducir el vehículo que transporte un sistema de exploración móvil debe estar en posesión de un permiso especial para el transporte de materias peligrosas en la red pública de carreteras y un permiso de conducir para pesos pesados. (Organización Mundial de Aduanas, 2009)

2.2.1.6. Análisis de países que aplican inspección no intrusiva.

En más de 60 países se utilizan escáneres para la inspección no intrusiva entre ellos Estados Unidos, Reino Unido, India, Holanda, México, Brasil, Chile, Colombia, entre otros. En Costa Rica, las inspecciones no intrusivas en contenedores son realizadas en 5 minutos, en lugar de las 5 horas que antes se demoraba, esto gracias a unos escáneres donados por China, utilizándolo para localizar drogas y otras mercancías aduaneras, con la colaboración de otras dependencias gubernamentales. Desde entonces, el Servicio Fitosanitario del Estado (SFE) ha realizado pruebas de funcionamiento en el puerto Limón y luego en la frontera con Panamá, donde hay gran afluencia de mercancía de numerosos destinos, ejecutando una radiografía del contenido de los vehículos, desde la cabina hasta la mercancía que es transportada, sin necesidad de que los contenedores sean abiertos.

Por otro lado, en Santo Domingo, La Dirección General de Aduanas (DGA) recibió de parte de la empresa DP World Caucedo, un equipo de rayos X de última generación valorizado en US\$1.7 millones, para ser utilizado en las labores de monitoreo y escaneo de mercancías en el puerto Multimodal Caucedo, esta inspección no intrusiva fue capaz de identificar materiales orgánicos, metálicos, inorgánicos y los denominados High-Z, referidos a elementos químicos de número atómico alto, logrando escanear un contenedor de 40 pies en solo 15 segundos, con un rendimiento de 150 contenedores por hora.

Ahora bien, en Colombia, a través del Decreto Legislativo 2155 del 2014 se creó la Comisión Intersectorial para la implementación y seguimiento de los sistemas de inspección no intrusiva, la cual definió los estándares unificados de tecnología de los equipos de inspección no intrusiva, estableciendo en el decreto 290, el uso de equipos de alta tecnología, que permitan la inspección no intrusiva sin realizar la apertura de la carga tanto para el reconocimiento, como para el aforo en importación y exportación. El movimiento anual de mercancías y contenedores en este país en el 2015, fue de 2'291,000 de contenedores y de 195 millones de

toneladas en el ingreso y salida de mercancía por los puertos; por lo cual este sistema no intrusivo, llego a reducir en un 38% (94 mil millones de pesos al año) los costos asociados a la movilización de contenedores por inspección física, traduciéndose en solo 15 minutos de manera no intrusiva, los cuales eran anteriormente de 24 horas en físico; las instalaciones portuarias, que ya cuentan con los equipos instalados de inspección no intrusiva con las siguientes:

Puerto	# Escáner de pallets y paquetes	# Escáner de contenedores	# Dispositivos de identificación de sustancias (Narcóticos)
Sociedad Portuaria Regional e Cartagena	1	1	2
Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. Contecar S.A.	1	1	1
Sociedad Portuaria de Santa Maria	1	1	2
Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	2	1	3
Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla	1	1	1
Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A.T.C. Buen S.A.	2	1	2
Compañía de Puertos Asociados S.A. COMPAS	2	0	2
Palermo Sociedad Portuaria S.A.	0	0	1
Barranquilla International Terminal Company S.A.	1	0	2

Cuadro N°1: Instalaciones portuarias que cuentan con inspección no intrusiva.

Fuente: Elaboración propia

2.2.2. Régimen de exportación.

2.2.2.1. Concepto de exportación.

De acuerdo a la “Ley General de Aduanas” siendo el Decreto Legislativo N°1053 (2008) nos habla sobre el régimen de exportación definitiva que es un régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior. La exportación definitiva no está afectada a ningún tributo.

2.2.2.2. Tipos de exportación definitiva.

Respecto al “Procedimiento General de Exportación Definitiva” bajo el DESPA-PG.02 (2009), nos da un alcance más amplio sobre la operatividad y flujo de este régimen que considera varios tipos:

- **Exportación a través de intermediarios comerciales (comisionistas)**, refiérase a los despachos de exportación definitiva efectuados a través de intermediarios comerciales los cuales poseen el carácter de comisionistas. La empresa intermediaria efectúa la exportación con una sola Declaración Aduanera de Mercancías (DAM).

- **Exportación hacia los CETICOS, ZOFRATACNA o ZEEDEPUNO**, referido a los despachos de exportación definitiva de mercancías nacionales o nacionalizadas provenientes del resto del territorio nacional y destinado a usuarios autorizados a operar en los CETICOS, ZOFRATACNA o ZEEDEPUNO.

- **Exportación bajo contratos de colaboración empresarial** que se da en las sociedades irregulares; comunidad de bienes; joint ventures, consorcios y otros contratos de colaboración empresarial que no llevan contabilidad en forma independiente, la exportación definitiva es realizada por el operador, el cual se

constituye en el exportador y el cual efectúa los despachos de exportación con una sola DAM.

- **Exportación definitiva con embarques parciales**, refiérase a una exportación definitiva puede amparar embarques parciales siempre que éstos se efectúen de un exportador a un único consignatario, y que los embarques se realicen por la misma aduana de numeración de la DAM.

- **Operaciones SWAP con clientes del exterior**, son realizadas por productores mineros, se efectúa con intervención de entidades reguladas por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS), las cuales certifican la operación en el momento en que se acredite el cumplimiento del abono del metal en la cuenta del productor minero en una entidad financiera del exterior, la misma que se refleja en la transmisión de esta información vía swift a su banco corresponsal en Perú.

- **Venta de bienes a empresas que presten el servicio de transporte internacional destinados al uso o consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de las naves de transporte marítimo o aéreo**; así como los bienes que sean necesarios para el funcionamiento, conservación y mantenimiento de los referidos medios de transporte.

2.2.2.3. Evolución de las exportaciones en el Perú.

Las evoluciones en el Perú, han tenido un ligero crecimiento entre enero y diciembre del 2017, de un 21.3% respecto al año anterior (+ US\$ 7 716 millones), siendo el mayor crecimiento de los últimos seis años, el más alto de América y el tercero más alto del mundo por detrás de Australia (26%) y Rusia (25,8%), considerando que la exportación se ha sextuplicado entre el 2000 y 2017.

En el cuadro siguiente podemos apreciar, que para el periodo anual cerramos con un superávit comercial de US\$ 4 305 millones (2017), registrando anteriormente US\$ 158 millones (2016).

Perú: Intercambio Comercial (Millones US\$)						
	Diciembre		Var.	Enero - Diciembre		Var.
	2016	2017	%	2016	2017	%
1. Intercambio Comercial (2 + 3)	7 169	7 703	7,4%	72 463	83 748	15,6%
2. Exportaciones (FOB)	4 061	4 297	5,8%	36 311	44 027	21,3%
Tradicional	2 834	3 072	8,4%	25 498	32 344	26,8%
No tradicionales	1 227	1 225	-0,1%	10 812	11 683	8,1%
<i>Indice real volumen</i>	100	93	-7,5%	100	110	9,8%
<i>Indice de precios FOB</i>	100	114	14,5%	100	111	10,6%
3. Importaciones (CIF)	3 108	3 406	9,6%	36 153	39 722	9,9%
Bienes de consumo	740	748	1,1%	8 677	9 414	8,5%
Insumos	1 388	1 674	20,6%	15 780	18 527	17,4%
Bienes de capital	979	984	0,4%	11 692	11 762	0,6%
4. Saldo comercial (2 - 3)	953	891		158	4 305	
N° Total de empresas	13 020	13 407	3,0%	34 140	35 765	4,8%
<i>Exportadores</i>	3 162	3 109	-1,7%	7 622	7 829	2,7%
<i>Importadores</i>	10 811	11 279	4,3%	29 809	31 346	5,2%

Figura N°1: Balanza comercial 2017 (US\$ Millones)

Fuente: SUNAT/ Elaboración VMCE

Los sectores de mayor crecimiento en 2017 fueron: hidrocarburos (51%), pesca (31%) y minería (25%). Las exportaciones agroindustriales crecieron 6% como resultado del fuerte crecimiento de las exportaciones de arándano (50%) y palta (48%), que compensaron la caída del café (-7%), mango (-4%) y uva (-1%), además de ello, la exportación de textiles y confecciones continuó creciendo en diciembre (9%).

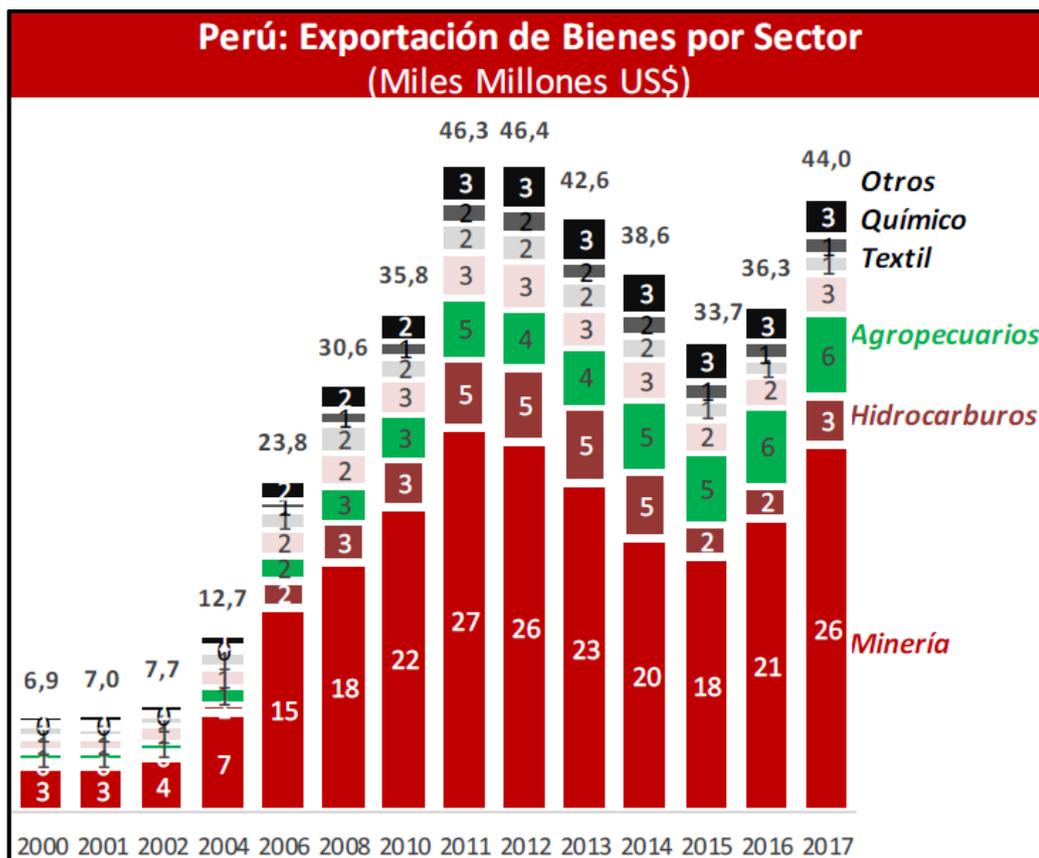


Figura N°2: Exportaciones por sectores económicos (US\$ Millones)

Fuente: SUNAT/ Elaboración VMCE.

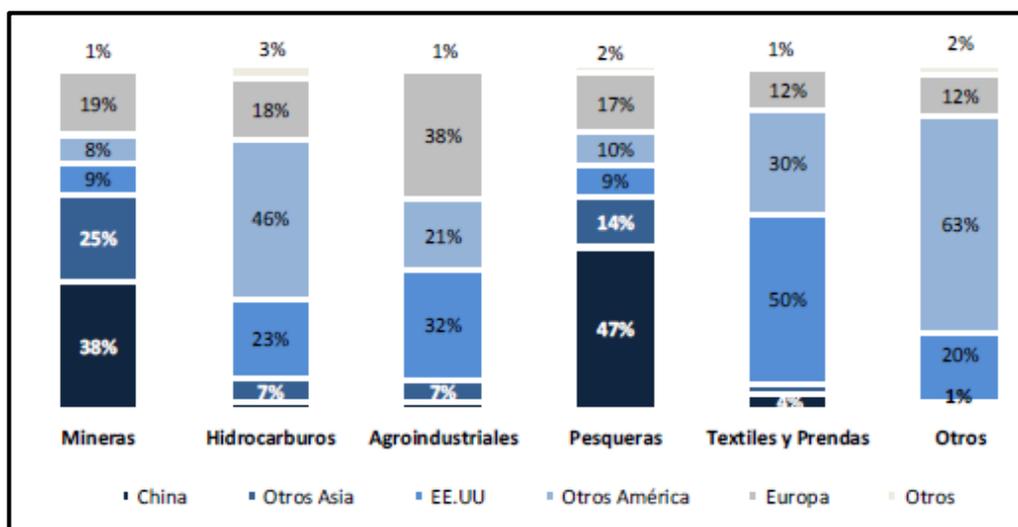


Figura N°3: Principales destinos de exportación por negocio (últimos 12 meses)

Fuente: SUNAT/ Elaboración VMCE

A diferencia de años anteriores, en el 2017, la demanda china no fue la única que contribuyó al crecimiento de las exportaciones. Destacaron principalmente las ventas a India (109,9%), Japón (48,5) y Corea de Sur.

ACUERDOS	Exportaciones FOB			Importaciones CIF			Saldo Comercial		Participación 2017		
	2016	2017	var%	2016	2017	var%	2016	2017	X	M	X + M
Vigentes	32 935	39 060	18,6%	32 463	35 655	9,8%	472	3 405	89%	90%	89%
China	8 493	11 586	36,4%	8 228	8 850	7,6%	266	2 736	26%	22%	24%
Estados Unidos	6 265	6 868	9,6%	7 083	8 050	13,7%	-818	-1 182	16%	20%	18%
Unión Europea	5 599	6 472	15,6%	4 355	4 868	11,8%	1 244	1 604	15%	12%	14%
Corea del Sur	1 394	2 086	49,6%	1 290	1 030	-20,1%	104	1 056	5%	3%	4%
CAN	1 927	2 105	9,2%	2 706	3 435	26,9%	-778	-1 329	5%	9%	7%
EFTA	2 602	2 380	-8,5%	171	158	-7,6%	2 431	2 222	5%	0%	3%
MERCOSUR	1 375	1 789	30,1%	3 315	3 954	19,3%	-1 939	-2 165	4%	10%	7%
Japón	1 265	1 878	48,5%	1 034	1 030	-0,4%	230	848	4%	3%	3%
Canadá	1 685	1 196	-29,0%	669	647	-3,3%	1 016	549	3%	2%	2%
Panamá	558	930	66,8%	95	44	-53,5%	463	886	2%	0%	1%
Chile	1 012	1 034	2,2%	1 153	1 201	4,2%	-141	-167	2%	3%	3%
México	466	415	-10,8%	1 676	1 772	5,7%	-1 210	-1 357	1%	4%	3%
Tailandia	63	112	77,5%	539	454	-15,8%	-476	-342	0%	1%	1%
Singapur	39	50	28,4%	93	79	-15,1%	-54	-29	0%	0%	0%
Costa Rica	60	66	9,1%	25	26	3,3%	35	40	0%	0%	0%
Venezuela	81	49	-40,1%	12	23	88,8%	69	26	0%	0%	0%
Honduras	39	34	-14,5%	7	7	-5,8%	32	27	0%	0%	0%
Cuba	11	10	-5,4%	13	29	125,7%	-2	-19	0%	0%	0%
Por entrar en vigencia	546	604	10,7%	787	889	13,0%	-241	-285	1%	2%	2%
Transpacífico*	488	546	11,8%	733	797	8,6%	-246	-251	1%	2%	2%
Guatemala	58	58	1,0%	53	92	72,3%	4	-34	0%	0%	0%
En Negociación	1 008	2 036	102,1%	949	971	2,3%	59	1 066	5%	2%	4%
India	931	1 955	109,9%	803	822	2,5%	129	1 132	4%	2%	3%
Turquía	34	49	46,3%	141	138	-1,6%	-107	-89	0%	0%	0%
El Salvador	43	32	-24,0%	5	10	85,4%	37	23	0%	0%	0%
Factibilidad	42	35	-16,0%	233	351	50,6%	-192	-316	0%	1%	0%
Indonesia	42	35	-16,0%	233	351	50,6%	-192	-316	0%	1%	0%
Resto	1 781	2 292	28,7%	1 721	1 856	7,8%	60	436	5%	5%	5%
Total Exportado	36 311	44 027	21,3%	36 153	39 722	9,9%	158	4 305	100%	100%	100%

Cuadro N°2: Comercio Exterior por Destinos (US\$ Millones)

Fuente: SUNAT/ Elaboración VMCE

2.2.2.4. Incidencia del narcotráfico en las exportaciones peruanas.

La magnitud de las drogas tiene un alcance global. Para entender la dimensión del problema de las drogas una buena forma es ver la cantidad de dinero que las drogas generan. El mercado de drogas tiene una dimensión de US\$ 321,600

millones en venta minorista y US\$ 94,000 millones en venta mayorista (Oficina de la Naciones Unidas contra la droga y el delito, 2016).

Alrededor de 300 toneladas de droga salen ilegalmente del Perú al mundo cada año, 120 de ellas son realizadas por mar, dado que para las mafias del narcotráfico el mar resulta ser la vía más lucrativa para exportar droga a mayor escala. En el año 2015, el precio promedio de la hoja seca en el mercado ilícito fue de 3.9US/kg. En comparación a lo pagado en el 2014 (4.3US/Kg), se registró una reducción del 9.3%.

Zona	2011	2012	2013	2014	2015	% variación 2014 - 2015
Alto Huallaga: Monzón	3.6	3.6	5.5	5.2	4.1	-21.2%
VRAEM	2.8	2.7	3.6	3.7	3.2	-13.5%
Pichis- Palcazú	n.r	n.r	3.7	4.0	4.1	2.5%
Aguaytía	n.r	n.r	4.4	4.1	4.1	0.0%
Promedio Aritmético	3.3	3.3	4.3	4.3	3.9	-9.3%
Promedio Ponderado	3.0	3.0	3.6	3.7	3.2	-13.5%

Cuadro N°3: Precio de hoja de coca en el Perú por zonas, 2011-2015 (US\$/Kg)

Fuente: Sistema Integral de Monitoreo de Cultivos Ilícitos

Este valor puede ser fluctuó en base a la mayor presencia como también persistencia de las entidades en la erradicación del Proyecto Especial de Control y Reducción de Cultivos Ilegales en el Alto Huallaga (CORAH), restringiendo e intimidado la presencia de compradores o acopiadores de hoja vinculados al Tráfico Ilícito de Drogas (TID); además de la mayor productividad y oferta de hoja en el Valle de los ríos Apurímac, Ene y Mantaro (VRAEM) relacionada a una menor demanda de derivados de coca, como respuesta a las medidas adoptadas por el gobierno, como la desactivación de pistas clandestinas y la reciente Ley N° 30339 de “Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”, la cual autoriza la interdicción de avionetas ligeras, en sospecha del traslado al exterior de los derivados de coca producidos localmente, restringiendo significativamente el ingreso y salida de avionetas, principal medio de comercio de derivados de coca, repercutiendo significativamente en su valorización. (UNODC, 2016)



Figura N°4: Evolución del precio promedio nacional de la hoja de coca seca, 1997-2015 (US\$/Kg)

Fuente: Sistema Integral de Monitoreo de Cultivos Ilícitos

Analizando la evolución de los precios mensuales de la hoja en las tres zonas intervenidas por la erradicación, se observó en el cuadro N° 4, que el Alto Huallaga (Monzón), entre los meses de enero a junio se registrarón precios iguales o superiores a los 4.3US/kg, sin embargo, de julio hasta diciembre, se obtuvieron valores iguales o inferiores a los 3.9US/Kg. En Aguaytía ocurrió un similar caso solo que, de julio a diciembre, los precios fueron iguales o inferiores a 3.5US/Kg. En el caso de Pichis-Palcazú-Pachitea, no se definen periodos de marcada diferencia, solo ligeras variaciones comprendidas entre los 3.8US/Kg y 4.5US/Kg. Estas variaciones podrían sugerir que uno de los mayores impactos de las acciones de erradicación se estaría dando en el Monzón, en donde históricamente se ha registrado un mayor precio en comparación a otras zonas productoras del país. En esta zona el precio llegó a ser de 5.2US/Kg para el 2014, ya en el 2015 fue de 4.1 US/kg, un valor menor en 21.1 %. En referencia al VRAEM, en los meses de noviembre y diciembre del 2015, la hoja de coca seca se llegó a cotizar entre 2.9US/Kg y 2.6US/ Kg, siendo los valores más bajos registrado a nivel nacional.

Periodo	Alto Huallaga Monzón	VRAEM	Pichis - Palcazú	Aguaytía
Enero	4.8	3.7	4.1	4.3
Febrero	4.8	3.6	4.5	5.2
Marzo	5.2	3.3	4.5	5.2
Abril	4.5	3.4	4.1	4.8
Mayo	4.3	3.3	4	4.8
Junio	4.3	3.4	4	5.2
Julio	3.5	3.1	4.3	2.6
Agosto	3.9	2.9	3.9	3.5
Setiembre	3.5	3.1	4.3	3
Octubre	3	3.1	3.9	3.5
Noviembre	3.9	2.9	3.8	3.5
Diciembre	3.9	2.6	4	3.5
Promedio Aritmético	4.1	3.2	4.1	4.1

Cuadro N°4: Precio mensual de hoja de coca por zonas en Perú, 2015 (US\$/Kg)

Fuente: Sistema Integral de Monitoreo e Cultivos Ilícitos

Por otro lado, con respecto al precio de la pasta básica de cocaína (PBC), en el año 2015, se alcanzó los 745.0US/Kg que en comparación con el registrado en el 2014 (843.0US/kg) se redujo en un 11.6%. De acuerdo a la información del cuadro, esta situación se relaciona directamente con lo que ocurre en el VRAEM, zona que oferta más del 60% del total de hoja producida a nivel nacional, y que representa el mayor volumen de oferta de PBC. En esta zona el precio promedio de este derivado se redujo de 804.0US/kg a 715.0US/Kg entre el 2014 y 2015, variando en un 11.1%.

Zona	2011	2012	2013	2014	2015	% variación 2014 - 2015
Alto Huallaga: Monzón	832	793	917	945	738	-21.9%
VRAEM	855	638	838	804	715	-11.1%
Pichis- Palcazú	n.r	n.r	670	852	791	-7.2%
Aguaytía	n.r	n.r	1026	770	735	-4.5%
Promedio Aritmético	815	737	863	843	745	-11.6%

Cuadro N°5: Precios de pasta básica de cocaína en Perú por zonas, 2011-2015 (US\$/Kg)

Fuente: Sistema Integral de Monitoreo e Cultivos Ilícitos

Respecto al clorhidrato de cocaína, el precio en el 2015 fue de 1,133US/Kg registrándose una ligera reducción de 3.8%, en relación al 2014 (1,178US/Kg), esta disminución en el precio puede ser vinculada a la calidad o pureza sobre el derivado.

Zona	2011	2012	2013	2014	2015	% variación 2014 - 2015
Alto Huallaga: Monzón	1,021	995	1,301	1,370	1,238	-9.6%
VRAEM	1138	1,056	1,240	1,228	1,169	-4.8%
Pichis- Palcazú	n.r	n.r	n.r	977	921	-5.7%
Aguaytía	n.r	n.r	1,388	1,136	1,204	6.0%
Promedio Aritmético	1,025	993	1,310	1,178	1,133	-3.8%

Cuadro N°6: Precios de clorhidrato de cocaína en Perú, 2011-2015 (U\$/Kg)

Fuente: Sistema Integral de Monitoreo e Cultivos Ilícitos

2.2.3. Control aduanero.

El territorio peruano está limitado por el océano pacífico y por cinco países, con los cuales existen tratados e intercambios comerciales, sin embargo, estos límites están expuestos al tráfico de mercancías ilícitas y delitos aduaneros, por lo cual el control aduanero es el que se encarga de impedir la entrada o salida de esta mercancía ilícita, la cual ingresa y sale en mayor volumen por el puerto del Callao.

2.2.3.1. Definición del control aduanero.

El control siempre ha estado vinculado al término Aduana la misma que etimológicamente se deriva de dos palabras árabes Ad Diwana que significa registro y Adayuan que significa libro de cuentas. Luego viene la palabra italiana “duxana” o derecho de duque y la palabra francesa dovana o douana que significa derecho (Basaldúa, 1988).

En adición a ello, estas raíces lingüísticas nos remiten a un control y pago de un derecho, su función es el control y cobro de derechos de ingreso de mercancía de un territorio a otro, está de acuerdo a la OMA (1995) como “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 la CAN se define la expresión “control aduanero” como “el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación

aduanera o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas” (Comunidad Andina. 2004. p.1). La definición de estos términos, no sólo se basan en el control de las obligaciones emitidas por la administración aduanera, sino que engloban a cualquier responsabilidad de la aduana, ya sean disposiciones de mercancías de carácter prohibido o sanitario que hayan sido emitidas por otras autoridades, no obstante, el control depende de las aduanas.

Por otro lado, según artículo 10° de la Ley General de Aduanas, sus funciones básicas e resumen en cuatro, las cuales se basan en la administración, recaudación, control y fiscalización, sin embargo, actualmente, el control engloba a todas las demás dado que en virtud de este control se realiza la recaudación de los tributos, a fin de organizar y mantener a la administración, siendo uno de los mecanismos de control precisamente la fiscalización de los operadores, mientras que en el artículo N° 162° señala 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. (SUNAT, 2010)

En síntesis, el control aduanero se ejerce sobre todas las personas que son parte de las operaciones de comercio exterior ya sea directa o indirectamente, las que ingresen o salgan del territorio aduanero, las personas en cuyo poder se encuentren mercancías sujetas a inspección o las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero.

2.2.3.2. Clasificación del control aduanero.

El control aduanero, puede clasificarse en las siguientes categorías:

a) Según momento del control:

Según el momento en que se ejercita el control aduanero, se clasifican en:

- Control anterior, es realizado por a la administración aduanera y se ejecuta antes de la admisión de la declaración aduanera de mercancías.

Este control puede ser realizado cuando los operadores de comercio exterior envían documentos ya sean físicos o magnéticos (manifiesto de carga), los cuales impliquen que las mercancías manifiestas serán destinadas al régimen de operación aduanera, por consiguiente, es cuando la administración aduanera comienza su labor, en base a esta información brindada por los operadores de comercio exterior, permitiendo que se desarrolle un análisis de riesgos antes de utilizar herramientas informáticas que seleccionen automáticamente en base a filtros, conjeturas de algún probable fraude; por ende a fin de desarrollar un control eficaz, se requiere que el estudio realizado, permita identificar y categorizar a los importadores y exportadores.

Finalmente, existen operadores que por su magnitud en cuanto a número son los de mayor cantidad, pero en cuanto a su aporte al fisco son poco significativos, porque el total de sus operaciones es una suma mínima. En tal sentido se hace necesario poder distinguir un operador de otro de acuerdo a un rango de movimiento FOB a fin de poder establecer en qué segmento se puede ubicar, al poder distinguir a un operador de otro, significa que ya hemos empezado con un primer filtro que nos puede servir para seleccionar DAMs, también se puede segmentar el operador por el país de origen (o destino) de las mercancías, el tipo de mercancía a importar (o exportar), el puerto de embarque desde donde se despachan las mercancías (o hacia donde van las mercancías).

Estas acciones de control anterior deben adherir acciones de vigilancia y control de los medios de transporte, de las unidades de carga y de las mercancías, en tanto éstas se encuentren a bordo del medio de transporte y durante su traslado y permanencia en un almacén temporal o en depósitos autorizados. (Garavito, 2007)

- **Control durante el despacho**, se realiza desde el momento de la admisión de la declaración por la aduana hasta el momento del levante o embarque de las mercancías.

Dada la carencia de tiempo en esta etapa, las administraciones aduaneras deben aplicar a las DAMs, un control selectivo el cual se base en criterios de gestión de riesgo, el cual les permita solo seleccionar a un grupo de DAMs por reconocimiento físico o por documentación; sometiendo la mercancía a inspección física (denominada comúnmente canal rojo) o a verificación documentaria (denominado por lo general canal naranja). (Garavito, 2007)

- **Control posterior**, se aplica posterior al levante o embarque de las mercancías despachadas para un determinado régimen aduanero.

Se realiza cuando las mercancías ya se encuentran en propiedad del dueño o consignatario; pero por el poder que posee la administración para verificar las operaciones realizadas por los consignatarios, dentro de un periodo posterior al levante de las mercancías, es que pueden realizarse los controles mencionados.

Debe estar guiada por el plan anual o periódico de control, en el cual se establezcan los principales lineamientos a considerar en la selección de empresas a ser sujetas a control, pueden ser de dos tipos: control documentario diferido y auditorías, adicionales a las inspecciones a usuarios de comercio exterior, para el control documental diferido, se realiza la revisión de declaraciones aduaneras presentadas en el despacho aduanero de las mercancías, pero posterior al levante o retiro de las mismas, mientras que para las auditorías se realizan las revisiones

documentarias y comerciales de las transacciones efectuadas por el operador con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras.

Estas inspecciones, radican en el control realizado a los operadores de comercio exterior autorizados por la administración aduanera, (tales como los depósitos aduaneros, despachadores de aduana, entre otros), a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias-aduaneras, como también realizar inventarios de las mercaderías y verificar el cumplimiento de requisitos y otras medidas de control establecidas. (Garavito, 2007)

b) Según régimen aduanero:

Los regímenes aduaneros son las disposiciones establecidas en la legislación aduanera de cada país, respecto al tratamiento legal que corresponde a las mercancías. El convenio de Kyoto sobre simplificación y armonización de procedimientos aduaneros constituye un documento importante y de usual consideración para la definición de los regímenes aduaneros de los países ya sea por ser miembros partes o por aplicarlo de facto. (Garavito, 2007)

Según el régimen aduanero sujeto a control, el control aduanero puede clasificarse en el control de las importaciones, exportaciones, entre otros.

c) Según tipo de obligación:

En base al tipo de obligación adherida al control, pueden clasificarse en:

- Control de obligaciones tributarias, el cual refiere el control correcto del pago de los tributos en las importaciones, siendo de vital importancia en países donde los impuestos a las importaciones comprometen una alta participación de los ingresos fiscales;
- Control de obligaciones para tributarias, referidas al control de la administración

aduanera sobre obligaciones no tributarias, como son la obligación de presentación de certificados o registros sanitarios, CITES, licencias u otros que se requieran en el despacho aduanero. (Garavito, 2007)

Estas clasificaciones presentan diferentes enfoques, mas no son excluyentes, lo cual infiere en la existencia de un control concurrente del régimen de importación, en referencia a las obligaciones tributarias.

2.2.3.3. Convenio de Kyoto.

El convenio de Kyoto, es un convenio que facilita el comercio aduanero, el cual fue elaborado por la Organización Mundial de Aduanas, el cual proporciona estándares y directrices sobre el control aduanero, a fin de lograr la simplificación y la eficiencia del referente control, en base a los siguientes puntos:

1. Los controles no deben de ser exclusivamente basados en movimientos sino comenzar a implementar controles basados en auditorías, por ejemplo, desde la introducción de simplificaciones a los procedimientos hasta autorizar al comerciante a que realice su propia liquidación, permitiendo a la Aduana manejar adecuadamente el crecimiento del comercio internacional, como la creciente demanda respecto a la reducción de recursos, y la necesidad de ofrecer mayores facilidades al comercio.
2. La gestión de riesgo siendo un elemento clave para alcanzar este objetivo, debe ser parte integrante del programa de control de una administración aduanera moderna.
3. Las administraciones aduaneras deberían implementar medidas a los efectos de evaluar el cumplimiento y la ejecución de sus programas de control a fin de que éstos sean eficaces y rentables.
4. La cooperación entre la Aduana y el sector comercial es fundamental, dado

que permite recolectar los cambios que ocurren en las prácticas comerciales, así como recabar datos para ser empleados por el mecanismo de evaluación y de revisión dentro de la Aduana y proporcionar indicios para evaluar el potencial de cumplimiento voluntario de las empresas.

5. Un programa de control aduanero moderno necesita de un permanente respaldo por parte de la gerencia ejecutiva de las empresas, como también de un personal debidamente entrenado, motivado y remunerado y también de una legislación, organización y procedimientos adecuados.
6. La asistencia mutua entre las administraciones aduaneras debería aumentar progresivamente y, de este modo, podrían manejar mejor hechos como la globalización del comercio, mercados y fraudes, y también formar la base para constituir un flujo de información permanente en el marco del comercio internacional.
7. Las administraciones aduaneras deberían hacer extensivo el uso de la tecnología de la información y del comercio electrónico, especialmente en los procedimientos de desaduanamiento. Estas técnicas son indispensables para que el control aduanero sea eficaz y rentable, y contribuyen además a facilitar el intercambio comercial. (Garavito, 2007)

A) Principio del control aduanero (Normas 3.31, 6.2 y 6.3)

El principio del control aduanero apunta a la aplicación adecuada de las leyes aduaneras y al cumplimiento con cualquier otro requisito legal y regulatorio, facilitando el comercio y los viajes internacionales tanto como sea posible.

Estos controles aduaneros deben ser mínimos e indispensables en aras de lograr los principales objetivos, por lo cual deberían llevarse a cabo selectivamente, empleando técnicas de gestión de riesgo en la medida en que sea posible, permitiendo que la Aduana:

Se concentre en las áreas de alto riesgo, mejorando la rentabilidad de los recursos disponibles.

Detecte con mayor facilidad las infracciones y la situación irregular de los comerciantes y viajeros.

Ofrezca mayores facilidades a los comerciantes y viajeros que cumplen con la ley.

Acelere la circulación de mercancías y personas. (Garavito, 2007)

B) Métodos de control (Normas 6.5, 6.6 y 6.10)

Esta sección contiene descripciones de los tipos básicos de métodos de control, siendo aplicables a los comerciantes de cualquier tamaño, desde un pequeño importador y exportador ocasional hasta empresas multinacionales, indiferentemente del valor de los derechos e impuestos en cuestión, logrando cambiar desde el control de movimientos exclusivamente, a controles mayormente basados en auditorías, adhiriendo que en la legislación nacional se podrá prever que cuando se realicen o ejecuten medidas de control, las administraciones aduaneras tendrán el derecho de recibir asistencia de las personas y empresas interesadas.

C) Procedimientos simplificados

Los procedimientos simplificados pueden ser concedidos a operadores económicos, incluyéndose la presentación de una declaración incompleta, ya sea en un documento comercial o administrativo, o una declaración de mercancías con información mínima y acompañada solamente por aquellos documentos que sean indispensables para el desaduanamiento. Las mercancías pueden ir directamente a o desde las instalaciones de los operadores económicos, a condición que sean consignadas en los registros de la empresa. En todos estos procedimientos se deberá presentar una declaración suplementaria que puede ser de naturaleza general, periódica o resumida, aplicándose los controles, cuando se presenta la declaración simplificada o cuando se produce la llegada o partida de las mercancías con el fin de permitir a los funcionarios decidir si es necesario un reconocimiento de

mercancías. Se pueden realizar verificaciones retrospectivas cuando se presenta la declaración suplementaria en la oficina aduanera.

D) Reconocimiento de mercancías/inspección (Normas 3.33, 3.34, 3.36, 3.37 y 3.38)

El reconocimiento de las mercancías y la inspección de los medios de transporte con fines comerciales, se lleva a cabo a los efectos de verificar la naturaleza y/o la relación entre mercancías/medios de transporte y los documentos presentados. Adicionalmente, las administraciones aduaneras pueden llevar a cabo verificaciones para asegurarse que éstos medios de transporte cumplan con las condiciones técnicas establecidas por algunos convenios internacionales con respecto al transporte internacional de mercancías. Cuando los reconocimientos de mercancías sean llevados a cabo, se procederá tan rápido como sea posible.

Si el control documentario indica que el movimiento es satisfactorio y que aparentemente no habría riesgos, entonces no es necesario un reconocimiento de las mercancías por lo general. No obstante, si en los documentos surgiera que es necesario realizar un reconocimiento de las mercancías, el alcance de este reconocimiento dependerá de la clase de mercancías y de la infracción que presuma la Aduana.

Hay dos niveles de reconocimiento de mercancías. El primero, una verificación sumaria, que incluye examinar los contenedores y paquetes por fuera para controlar las marcas y los números, verificar que los sellos se encuentren intactos y constatar otros detalles de la declaración de mercancías, todo esto sin abrir los contenedores y los paquetes en la medida de lo posible. El segundo se refiere a llevar a cabo una segunda verificación detallada. Ella implica la apertura del contenedor o de los paquetes y la verificación de las mercancías mismas para así certificar su descripción con respecto a la consignada en la declaración, ya sea en lo concerniente al valor, origen, clasificación y tasa de derechos.

Como se indica anteriormente, el nivel y la naturaleza del reconocimiento de las mercancías deberían ser determinados por la información disponible en el envío, el régimen aduanero bajo el cual se declara las mercancías y las disposiciones de convenios internacionales y de la naturaleza especial de las mercancías (por ejemplo, carga perecedera, animales vivos, mercancías peligrosas, alhajas, joyas, antigüedades, obras de arte, etc.). Otros factores que entran en juego pueden ser la urgencia y la ubicación, así como los recursos disponibles para llevar a cabo el reconocimiento. Con respecto a los medios de transporte con fines comerciales, la Aduana debería considerar el tipo de medio de transporte y el propósito de su estadía en territorio aduanero.

Si no fuera posible durante el reconocimiento de mercancías determinar la partida arancelaria de las mismas, se podría tomar muestras a los efectos de acelerar su despacho.

2.2.4. Puertos.

2.2.4.1. Concepto de puerto.

El Diccionario de la lengua de la Real Academia Española (RAE) define puerto como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros, etc.”.

Así mismo, la Unión Europea define a un puerto como “una zona de tierra y agua dotada de unas obras y equipo que permitan principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, y el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros”. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles, etc.) así como la superestructura (construcciones fijas ubicadas sobre la infraestructura tales como almacenes, silos, tinglados, etc.) y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas, tolvas, etc.). Para acceder al puerto es

necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas de acceso (canales de entrada, ayudas a la navegación, etc.) así como unas infraestructuras terrestres (carreteras, vías férreas, etc.) (Rúa, 2006).

La definición que da la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) muestra claramente este carácter multifuncional: “Los puertos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas. En efecto, los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada”.

Table 4.2 Top 20 container terminals and their throughput, 2013, 2014 and 2015 (Thousands of 20-foot equivalent units and percentage change)

Rank	Port Name	Country	2013	2014	2015	Percentage change 2014-2013	Percentage change 2015-2014
1	Shanghai	China	33 617	35 290	36 540	4.98	3.54
2	Singapore	Singapore	32 579	33 869	30 922	3.96	-8.70
3	Shenzhen	China	23 279	24 040	24 200	3.27	0.67
4	Ningbo and Zhoushan	China	17 351	19 450	20 630	12.10	6.07
5	Hong Kong	China	22 352	22 200	20 100	-0.68	-9.46
6	Busan	Republic of Korea	17 686	18 683	19 467	5.64	4.20
7	Guangzhou	China	15 309	16 610	17 590	8.50	5.90
8	Qingdao	China	15 520	16 580	17 430	6.83	5.13
9	Dubai Ports	United Arab Emirates	13 641	15 200	15 590	11.43	2.57
10	Tianjin	China	13 000	14 060	14 110	8.15	0.36
11	Rotterdam	Netherlands	11 621	12 298	12 235	5.83	-0.51
12	Port Klang	Malaysia	10 350	10 946	11 887	5.76	8.60
13	Kaohsiung	Taiwan	9 938	10 593	10 260	6.59	-3.14
14	Antwerp	Belgium	8 578	8 978	9 654	4.66	7.53
15	Dalian	China	10 015	10 130	9 450	1.15	-6.71
16	Xiamen	China	8 008	8 572	9 180	7.04	7.09
17	Tanjung Pelepas	Malaysia	7 628	8 500	9 130	11.43	7.41
18	Hamburg	Germany	9 257	9 720	8 821	5.00	-9.25
19	Los Angeles	United States	7 868	8 340	8 160	6.00	-2.16
20	Long Beach	United States	6 648	6 818	7 190	2.56	5.46
Total top 20			294 245	310 877	312 546	5.65	0.54

Cuadro N°7: Los 20 primeros puertos del mundo en tráfico de contenedores, medidos en miles de TEU. Fuente: Port of Rotterdam, (2015)

2.2.4.2. Los puertos en la legislación peruana.

Al analizar el puerto del Callao, nos remontamos a noviembre de 1992, mediante Decreto Ley N° 25882, cuando se decide incluir a ENAPU en el proceso de privatización de las empresas del Estado, y para 1997 se encarga al Comité Especial de Privatización de Puertos (CEPRI Puertos) los procesos de concesión de los puertos públicos, cuyo plan consideraba la entrega al sector privado de los puertos de Paita, Salaverry, Chimbote, Callao, General San Martín (Pisco), Matarani e Ilo.

Es así que, cumpliendo con los procedimientos de privatización, el 24 de julio de 2006, se suscribió el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao contando en la zona sur con la empresa DP World Callao S.R.L. Lo mismo ocurrió en el año 2011, cuando se le adjudicó a la empresa APM Terminals S.A la concesión para operar el terminal portuario Muelle Norte Callao, encargándosele su modernización por un plazo de 30 años.

Vale decir que desde hace casi una década el puerto del Callao se encuentra bajo la administración de la empresa privada que lo tiene bajo concesión, implementando una serie de mejoras, como son las grúas pórtico, el dragado del mar para obtener mayor profundidad y de ese modo recibir barcos de mayor tonelaje, entre otros aspectos logísticos que permiten agilizar la carga y descarga de contenedores.

Todas las mejoras que se implementaron en el puerto del Callao, están orientadas al anhelo de convertirlo en el puerto hub de Sudamérica. Así tenemos por ejemplo el caso de Dubai Ports World que opera en varios terminales portuarios, liderando proyectos de modernización portuaria que se desarrollan en los cinco continentes.

Asimismo, en las modificaciones de la Ley general de aduanas incluye por primera vez a los administradores o concesionarios de los puertos, aeropuertos y terminales terrestres en el artículo 11° que se les asigna las siguientes obligaciones:

a) Contar con la infraestructura física, los sistemas y dispositivos que garanticen la seguridad e integridad de la carga y de los contenedores o similares, de acuerdo a lo que establezca el Reglamento.

b) Proporcionar, exhibir, entregar o transmitir la información o documentación que se le requiera, en la forma, plazo y condiciones establecidas legalmente o por la autoridad aduanera.

c) Facilitar a la autoridad aduanera las labores de reconocimiento, inspección o fiscalización, así como prestar los elementos logísticos y brindar el apoyo para estos fines.

d) Implementar las medidas operativas de seguridad dispuestas por la autoridad aduanera; así como cautelar y mantener la integridad de estas, o de las que hubieran sido implementadas por la Administración Aduanera o por los operadores de comercio exterior por disposición de la autoridad aduanera, según corresponda.

e) Poner a disposición de la autoridad aduanera las instalaciones, infraestructura, equipos y medios que permitan el ejercicio del control aduanero.

f) Permitir el acceso a sus sistemas de control y seguimiento para las acciones de control aduanero, de acuerdo a lo que establezca la Administración Aduanera.

g) Permitir a la Administración Aduanera la instalación de sistemas y dispositivos para mejorar sus acciones de control.

De igual forma en las modificaciones del reglamento de la ley general de aduanas según Decreto Supremo N° 163-2016-EF en el artículo 58° sobre los requisitos de equipos, sistemas y dispositivos que deben cumplir los administradores o

concesionarios de los puertos, aeropuertos y terminales terrestres se establece lo siguiente:

a) Balanzas que cuenten con certificados de calibración vigente con valor oficial, emitidos por el INACAL o por entidades prestadoras de servicios de calibración acreditadas por esta entidad pública, las cuales deberán ser adecuadas a su operatividad.

b) Maquinarias, equipos y herramientas necesarios para el manipuleo de contenedores o similares, o de la carga.

c) Equipo de iluminación fija y móvil, que permita efectuar eficazmente el control aduanero, incluso en horario nocturno; así como contar con luces de emergencia.

d) Sistema de monitoreo por cámaras de televisión, que permitan a la administración aduanera visualizar en línea las operaciones que se realicen.

e) Sistema de información para el reconocimiento de los datos de identificación de los contenedores, y de la placa única nacional de rodaje o de elementos de información similares de los vehículos que ingresan o salen de sus recintos.

f) Sistema de comunicación de datos y equipos de cómputo que permitan su interconexión con la SUNAT, para el desarrollo de su actividad.

g) Sistema informático que permita la trazabilidad completa de la carga y de los contenedores o similares, al cual la Administración Aduanera tendrá acceso permanente en línea.

h) Sistema de identificación para el registro de las personas que acceden a las zonas operativas, al cual la Administración Aduanera podrá acceder en línea.

2.2.4.3. Movimiento de naves y carga a nivel nacional.

De acuerdo a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) el flujo de carga y naves en el año 2017:

A) Movimiento de naves atendidas por la Autoridad Portuaria Nacional a nivel nacional

En el año 2017 se recibieron 16,338 naves en los puertos a nivel nacional, observándose un aumento de 4.0% respecto al año 2016.

En el ámbito marítimo, las naves con eslora de 0 a 100 metros disminuyeron en 8.6%, las naves con eslora de 100 a 200 metros aumentaron en 2.9% y las naves con eslora entre 200 a 300 metros presentaron una disminución de 14.1%, con respecto al año anterior.

En el ámbito fluvial, las naves recibidas con mayor frecuencia fueron las naves con eslora de 0 a 100 metros, las cuales aumentaron en 6.8% respecto al año anterior.

Rango Esloira	Año 2016	Año 2017	Variación
Total naves	15,709	16,338	4.0%
Marítimo	6,230	6,221	-0.1%
De 0 a 100 mtrs	794	726	-8.6%
De 100 a 200 mtrs	3868	3982	2.9%
De 200 a 300 mtrs	1430	1229	-14.1%
Mayor a 300 mtrs	138	284	>100%
Fluvial	9,473	10,115	6.8%
De 0 a 100 mtrs	9,469	10,113	6.8%
De 100 a 200 mtrs	4	2	-50%
De 200 a 300 mtrs	0	0	-
Mayor a 300 mtrs	0	0	-
Lacustre	6	2	-66.7%
De 0 a 100 mtrs	6	2	-67%
De 100 a 200 mtrs	0	0	-
De 200 a 300 mtrs	0	0	-
Mayor a 300 mtrs	0	0	-

Cuadro N°8: Naves recibidas a nivel nacional según eslora.

Fuente: Área de Estadísticas - DOMA, (2017)

⇒ En el ámbito marítimo se observó una ligera disminución de naves recibidas en 0.1%.

- El puerto del Callao disminuyó en 1.9% la recepción de naves.
- El puerto de Paita aumentó en 3.0% la recepción de naves.
- El puerto de Matarani aumentó en 3.8% la recepción de naves.
- El puerto de Pisco aumentó en 11.4% la recepción de naves.

⇒ En el ámbito fluvial se observó un aumento de naves recibidas en 6.8%.

⇒ En el ámbito marítimo, aumentó en un 5.0% la atención de naves con arqueo bruto mayor a 20,000 AB.

⇒ En el ámbito fluvial, tuvo una disminución de 3.0% la atención de naves con arqueo bruto de 500 a 10,000 AB.

Puerto	Naves		Estadísticas	
	Recepción	Despacho	Recepción (%)	Despacho (%)
Total	16,338	16,435	100%	100%
Marítimo	6,221	6,238	38.1%	38.0%
Callao	3,446	3,464	21%	21%
Paita	589	583	4%	4%
Matarani	575	575	4%	3%
Pisco	412	421	3%	3%
Ilo	300	301	2%	2%
Salaverry	281	283	2%	2%
Talara	228	226	1%	1%
Bayovar	156	152	1%	1%
San Nicolas	104	103	1%	1%
Eten	60	60	0%	0%
Supé	43	43	0%	0%
Zorritos	20	20	0%	0%
Chancay	7	7	0%	0%
Huacho	0	0	0%	0%
Fluvial	10,115	10,195	61.9%	62.0%
Iquitos	4,075	4,150	25%	25%
Pucallpa	2,269	2,259	14%	14%
Nauta	2,166	2,162	13%	13%
Yurimaguas	1,605	1,624	10%	10%
Lacustre	2	2	0.0%	0.0%
Puno	2	2	0%	0%

Cuadro N°9: Movimiento de naves recibidas a nivel nacional.

Fuente: Área de Estadísticas - DOMA, (2017)

Naves recibidas por ámbito y según tipo de nave

En el ámbito marítimo se recibieron 6,221 naves, de las cuales destacaron 1,680 tanqueros (27.0%), 1,721 portacontenedores (27.7%) y 1,301 graneleros (20.9%).

Los puertos que destacaron con mayor movimiento de naves portacontenedores son los puertos del Callao y Paita, los mismos que son los principales puertos a nivel nacional en movilización de contenedores, detallándose lo siguiente para el año 2017:

- El puerto del Callao atendió 1,239 portacontenedores, registrando una disminución de 6.9% respecto al año 2016.
- El puerto de Paita atendió 324 naves portacontenedores, registrando un aumento de 6.6% respecto al año 2016.

En el ámbito fluvial se recibieron 10,115 naves. Entre los tipos de naves de mayor influencia tenemos: 4,278 naves mixtas (pasajeros y carga) con un 42.3% del total.

En el ámbito lacustre se recibieron dos naves de tipo pasajeros.



PUERTO	TIPO DE NAVE									TOTAL
	Portacontenedor	Carga General	Tanquero	Granelero	Ro / Ro	Pasajeros	Pasajero - carga	Empujador	Otros	
Total	1,721	1,558	1,683	1,301	230	2,992	4,278	1,271	1,304	16,338
Marítimo	1,721	441	1,680	1,301	230	84	0	0	764	6,221
Callao	1,239	231	699	570	227	31			449	3,446
Paíta	324	21	18	63		2			161	589
Matarani	50	105	143	253		10			14	575
Pisco	38	23	236	83		19			13	412
Talara		1	187		3				37	228
Ilo	65	33	169	15		1			17	300
Salaverry	5	21	66	154		20			15	281
Bayovar		3	49	76					28	156
Supe			42						1	43
Eten			58						2	60
San Nicolás		3	7	87					7	104
Zorritos						1			19	20
Chancay			6						1	7
Fluvial	0	1,117	3	0	0	2,906	4,278	1,271	540	10,115
Iquitos		414	3			523	2356	497	282	4075
Pucallpa		598				159	785	626	101	2269
Nauta						1906	186	1	73	2166
Yurimaguas		105				318	951	147	84	1605
Lacustre	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Puno						2				

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional
Elaborado por el Área de Estadísticas - DOMA, Enero 2017.

Cuadro N°10: Movimiento de naves recibidas a nivel nacional por tipo de naves. Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2017).

Tipos de naves por puerto

Los tipos de naves más sobresalientes durante el año 2017:

A nivel nacional se recibieron 1,721 naves portacontenedores, donde destacaron los puertos del Callao y Paita por tener mayor movimiento de este tipo de naves.

El puerto del Callao recibió 1,239 portacontenedores (72.0%), esto se debe a la exclusividad de atención de los portacontenedores en el Muelle Sur, operado por DP World Callao y los muelles norte A y C de APMTC.

El puerto de Paita recibió un total de 324 portacontenedores (18.8%), debido a la demanda de carga refrigerada (contenedores refrigerados) y descarga de contenedores vacíos.

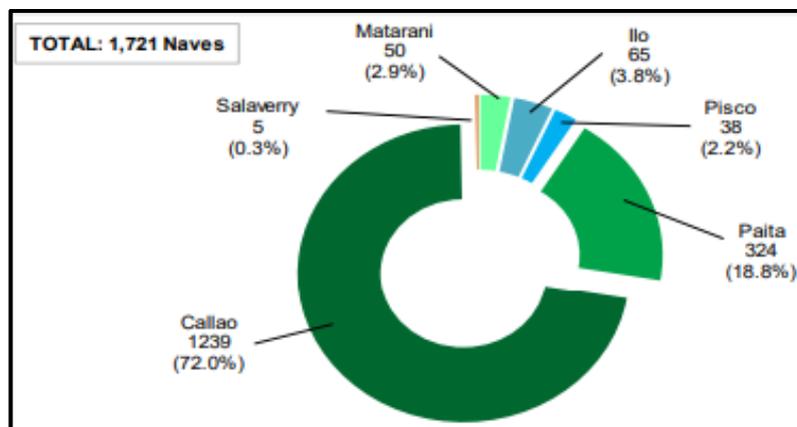


Figura N°5: Naves portacontenedores recibidas según puerto.

Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2017).

Se atendieron 1,683 naves tanqueras a nivel nacional, donde el mayor movimiento de naves se presentó en el puerto del Callao con 699 naves (41.5%), seguidos por el puerto de Pisco con 236 naves (14.0%), Talara con 187 naves (11.1%) e Ilo con 169 naves (10.0%).

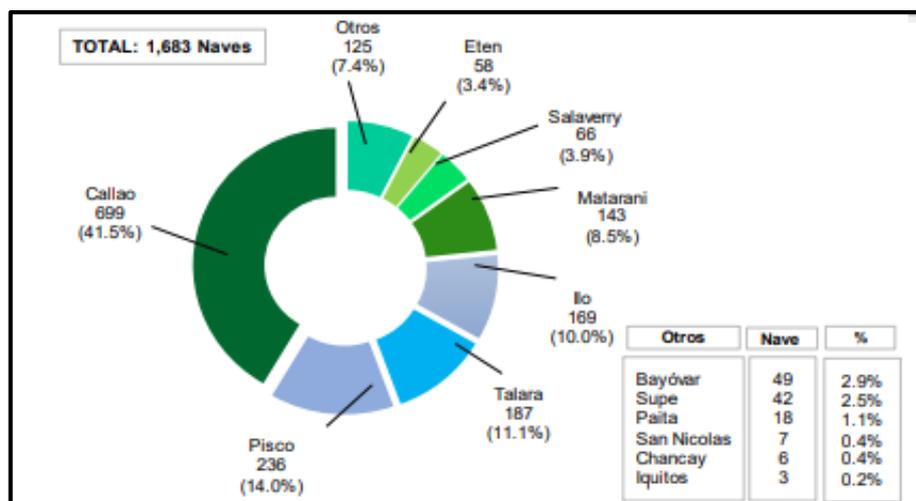


Figura N°6: Naves tanqueras recibidas según puerto. Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2017).

Se atendieron 1,558 naves de carga general a nivel nacional, donde el mayor movimiento de naves de este tipo se presentó en el ámbito fluvial con un total de 1,117 naves, destacando los puertos de Pucallpa con 598 naves (38.4%), seguidos por el puerto de Iquitos con 414 naves (26.6%).

En el ámbito marítimo se presentó un movimiento de 441 naves, destacando el puerto del Callao con 231 naves (14.8%).

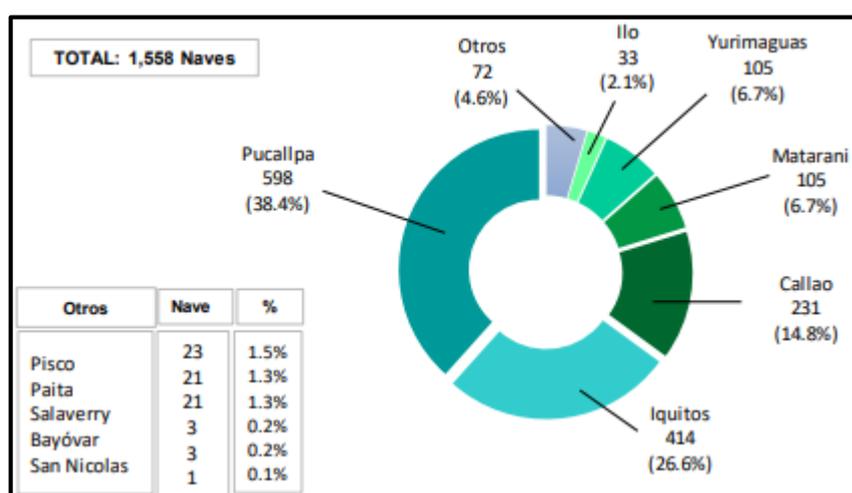


Figura N°7: Naves carga general recibidas según puerto.

Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2017).

Se atendieron 1,301 naves graneleras a nivel nacional, siendo el puerto del Callao el que presenta el mayor movimiento de naves con 570 naves (43.8%),

seguidos por los puertos de Matarani con 253 naves (19.4%) y Salaverry con 154 naves (11.8%).

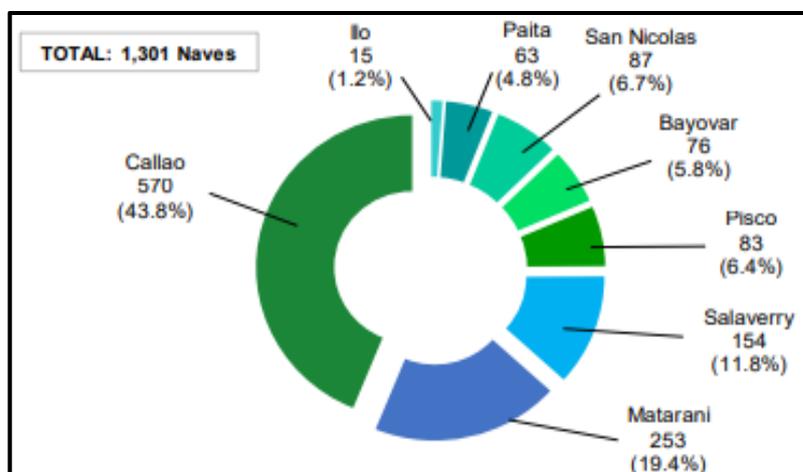


Figura N°8: Naves graneleras recibidas según puerto.

Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2017).

B) Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público a nivel nacional

Se presenta la información sobre la carga movilizada en los terminales portuarios de uso público administrados por: APMT Terminals Callao (APMTC), DP WORLD Callao (DPWC), Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), Terminal Internacional del Sur (TISUR), Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), Transportadora Callao (TC), Logística Peruana del Oriente (LPO), Chimbote (GR), Terminal Portuario Paracas (TPP) y TP Yurimaguas Nueva Reforma (COPAM).

Los terminales portuarios de uso público presentaron un incremento de 9.6% de contenedores movilizadas.

TNM Callao - APMTC incrementó su movimiento de contenedores en 9.5%. ⇒ TP Callao Zona Sur - DPWC incrementó su movimiento de contenedores en 9.5%.

Los terminales portuarios de uso público aumentaron en 10.6% el movimiento de carga en toneladas métricas.

TP Matarani - TISUR aumentó su movimiento de graneles sólidos en 8.9%.

TNM Callao - APMTC aumentó su movimiento de carga fraccionada en 4.3%.

Tipo de Mercancia	Unidad de medida	Año 2016	Año 2017	Variación %
	TEUS	2,299,290	2,519,026	9.6%
Contenedorizada	Unidades	1,430,948	1,549,287	8.3%
	TM	19,600,134	22,245,178	13.5%
Carga Fraccionada	TM	3,255,363	3,310,324	1.7%
Graneles Sólidos	TM	17,629,851	19,584,283	11.1%
Graneles Líquidos	TM	3,396,546	3,363,847	-1.0%
Carga Rodante	TM	311,078	351,932	13.1%
CARGA TOTAL		44,192,971	48,855,565	10.6%

Cuadro N°11: Movimiento de carga de los terminales portuarios de uso público por tipo.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

Análisis comparativo por tipo de carga

- **Contenedores (TEU) aumentó en 9.6%**

Entre los terminales portuarios más sobresalientes tenemos:

-TP Callao Zona Sur - DPWC registró un aumento de 9.5% (de 1'139, 229 a 1'247, 259 TEU).

-TNM Callao - APMTC registró un aumento de 9.5% (de 915,741 a 1'002,965 TEU).

-TP Paita - TPE registró un aumento de 4.2% (de 219,226 a 228,367 TEU).

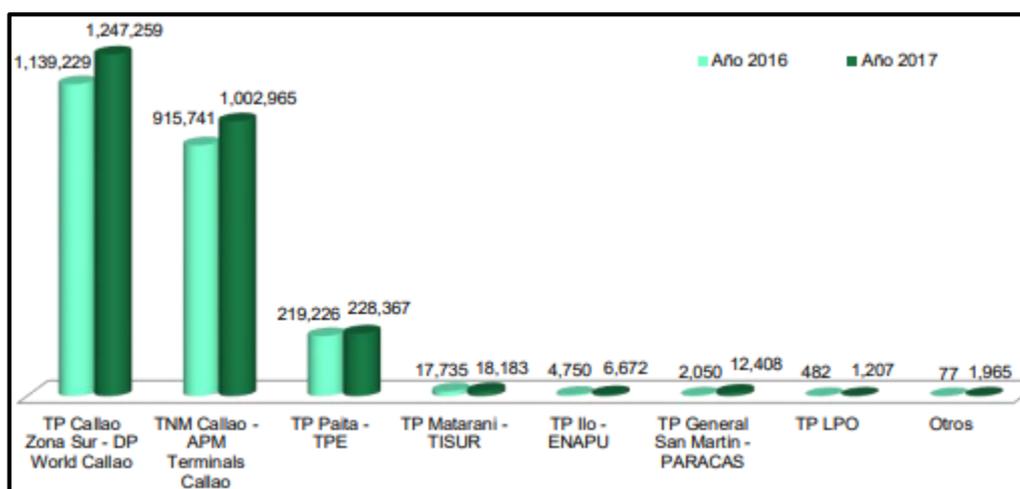


Figura N°9: Movimiento de contenedores (TEUs) en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

- **Graneles sólidos aumentó en 11.1%**

Entre los terminales portuarios más sobresalientes tenemos:

- TNM Callao - APMTTC aumentó su movimiento en 17.3% (de 4'971,128 a 5'831,063 TM).
- TP Matarani - TISUR aumento su movimiento en 8.9% (de 5'680,855 a 6'188,889 TM).
- TP Embarque de Minerales - TC disminuyó su movimiento en 5.9% (de 3'159,602 a 2'973,090 TM).

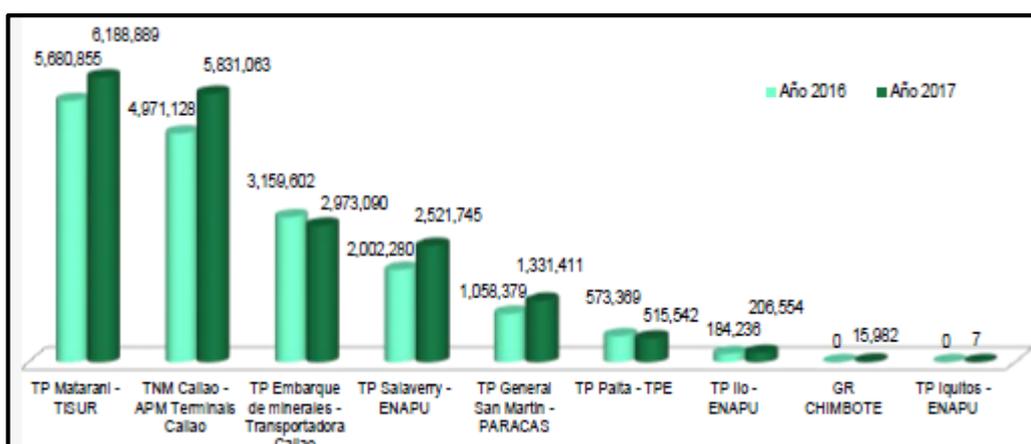


Figura N°10: Movimiento de graneles sólidos (TM) en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

- **Carga fraccionada aumentó en 1.7%**

Entre los terminales portuarios más sobresalientes:

-TNM Callao - APMTC aumentó su movimiento en 4.3% (de 1'804,876 a 1'882,882 TM).

-TP Iquitos - ENAPU aumentó su movimiento en 4.2% (de 372,280 a 387,953 TM).

-TP General San Martín - PARACAS disminuyó su movimiento en 28.8% (de 344,009 a 244,859 TM).

-TP Matarani - TISUR disminuyó su movimiento en 3.9% (de 393,818 a 378,333 TM).

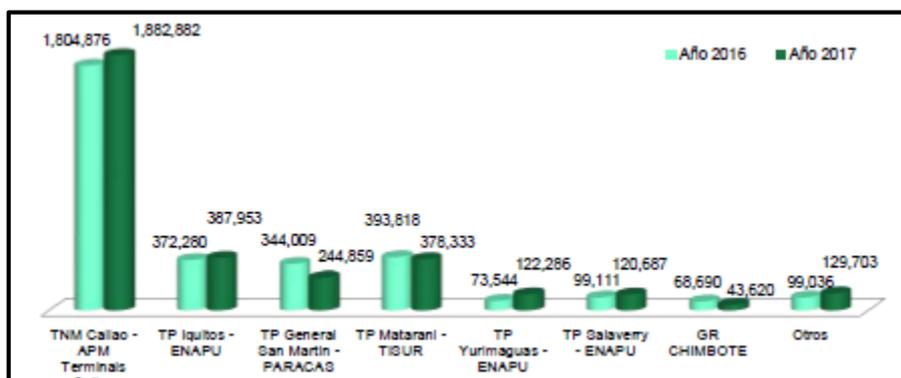


Figura N°11: Movimiento de carga fraccionada (TM) en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

- **Graneles líquidos disminuyó en 1.0%**

-TNM Callao - APMTC disminuyó su movimiento en 0.6% (de 2'981,321 a 2'964,089 TM).

-TP LPO aumentó su movimiento en 4.7% (de 134,180 a 140,427 TM).

-TP Matarani - TISUR aumentó su movimiento en 11.1% (de 158,746 a 176,331 TM).

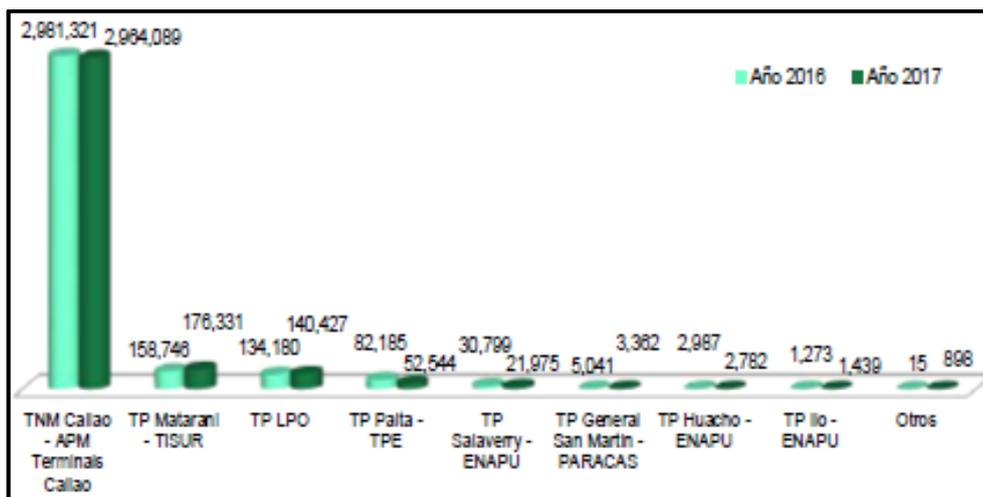


Figura N°12: Movimiento de graneles líquidos (TM) en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

Participación de la carga en los terminales de uso público a nivel nacional

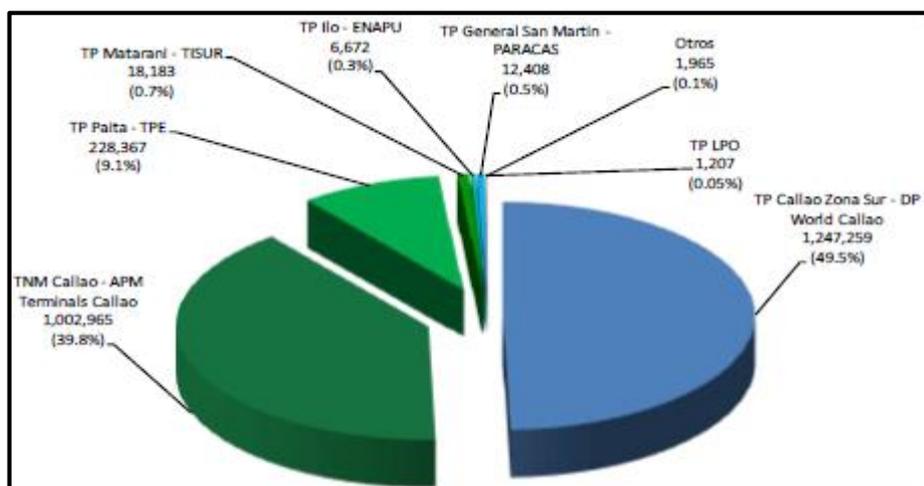


Figura N°13: Movimiento de contenedores (TEUs) en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

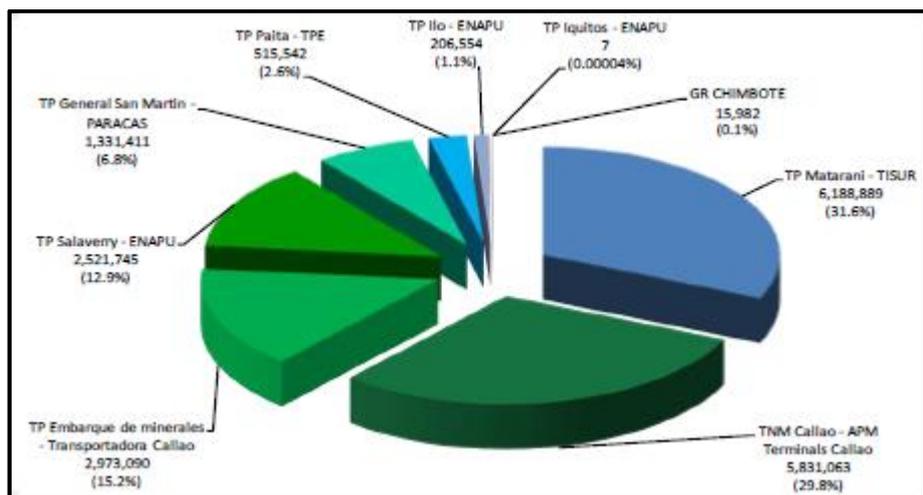


Figura N°14: Movimiento de graneles sólidos en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

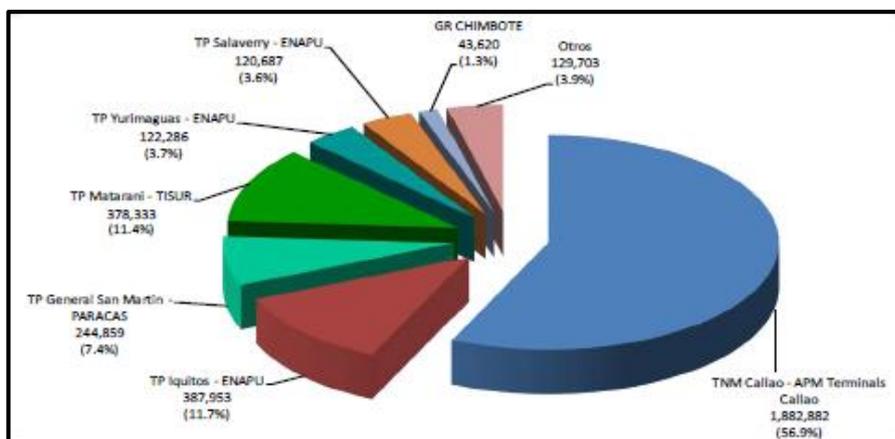


Figura N°15: Movimiento de carga fraccionada en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

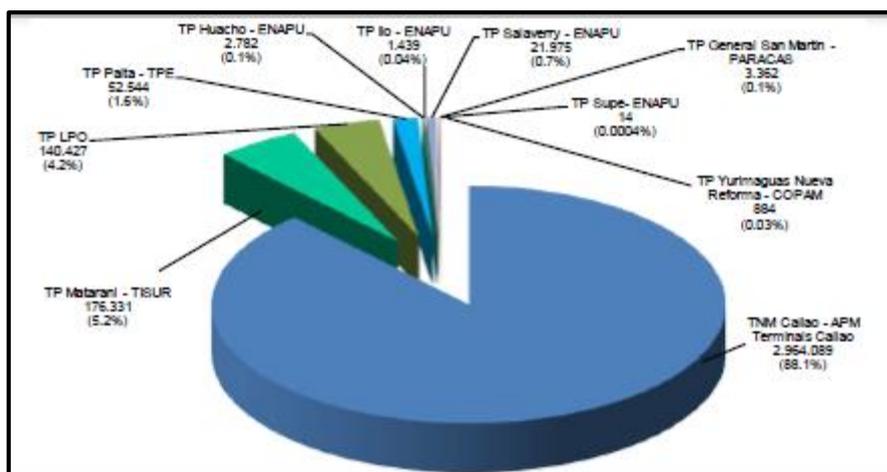


Figura N°16: Movimiento de carga graneles líquidos en los terminales portuarios de uso público.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

Adicionalmente a ello, se puede observar en el Anexo 4, el reporte del movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público y privado, correspondiente al 2017.

2.2.4.4. Puerto del Callao.

El puerto del Callao, oficialmente el Terminal Portuario del Callao, es un puerto marítimo de la costa central del Perú, en el Pacífico sur-oriental, perteneciente además a la ciudad del Callao, en la Provincia Constitucional del Callao. Además, es el puerto de facto de la ciudad de Lima.

Tiene una profundidad de hasta 16 metros, lo que permite recibir naves que transporten hasta 15 mil TEU, tiene tres concesiones las cuales responden a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) que están a cargo de Dubai Ports World (Muelle Sur), APM Terminals (Muelle Norte) y Transportadora Callao S.A.

El muelle norte está concesionado a APM Terminals, empresa que ganó el concurso público de concesión en Abril 2011. Otro de los muelles, está controlado por DP World Callao, una subsidiaria de Dubai Ports World, que empezó sus operaciones en mayo del 2010. El muelle centro esta concesionado a Consorcio Transportadora Callao.

El puerto del Callao registró un movimiento de carga de 2'250,224 TEUs, en el 2017, evidenciando un aumento en un 9.5% respecto al año 2016.

Movimiento de contenedores movilizados en los terminales APMTC y DPWC

En el año 2017, los terminales portuarios administrados por APMTC y DPWC movilizaron un total de 2'250,224 TEUs, evidenciando un aumento en un 9.5% respecto al año 2016.

Los contenedores movilizados por naves portacontenedores que emplearon grúas pórtico aumentaron en 4.3% TEU y las naves que no emplearon grúas pórtico aumentaron en 21.1%.

Los contenedores movilizados por naves portacontenedores que emplearon grúas pórtico en APMTC disminuyeron en 16.8%; mientras que en DPWC aumentaron en 9.5%, en comparación con el año 2016.

Terminal Portuario	TEUS		Variación %
	Año 2016	Año 2017	
TOTAL TEUS	2,054,970	2,250,224	9.5%
Emplean grúas pórtico de muelle	1,418,965	1,479,880	4.3%
APM Terminals	279,736	232,621	-16.8%
DP World	1,139,229	1,247,259	9.5%
Sin emplear grúas pórtico de muelle	636,005	770,344	21.1%
APM Terminals	636,005	770,344	21.1%

Cuadro N°12: Movimiento de contenedores (TEUs) en los terminales portuarios APMTC y DPWC.
Fuente: Área de Estadísticas – DOMA, (2018).

2.2.4.5. Incidencia del narcotráfico en el puerto del Callao.

El Puerto del Callao al ser el mayor nexo del comercio internacional despertó la preocupación respecto a la seguridad de la cadena logística ya que en el año 2016 y 2017 se puso al descubierto la existencia de una mafia de narcotráfico a escala internacional con principales tentáculos en Perú que había logrado burlar los controles en el puerto del Callao, logrando colocar sus envíos de droga en los contenedores que eran embarcados para su exportación a diferentes destinos, camuflados entre mercancías de exportadores honestos, quienes desconocían de este accionar delictivo. A lo cual, se suman otros actos delictivos que fueron denunciados oportunamente ante el Ministerio Público, señalando que también se roban algunos contenedores que se descargan en nuestro país con valiosa mercancía importada en el principal puerto del Perú.

Por lo cual cabe la duda en cómo las mafias internacionales del narcotráfico infiltran el puerto del Callao y las rutas náuticas a nivel mundial que va a la par del

planteamiento del problema, dado que no hay un control aduanero eficaz que pueda regular estas actividades ilícitas (Serrano, 2016).

La realidad geopolítica mundial tiende a continuar ampliando el proceso de globalización, donde es inherente un mayor flujo del comercio marítimo internacional, facilitando un aumento y diversificación en el accionar de las mafias internacionales del narcotráfico a través de los puertos y rutas náuticas, buscando nuevos mercados, así como conservar y ampliar los actuales, estimulados por la alta rentabilidad de la venta de cocaína en la eurozona, Asia, Oceanía y EE.UU.; siendo los cárteles mexicanos quienes actualmente controlan el comercio global de la cocaína elaborada en Sudamérica, teniendo al Perú y a Colombia, como mayores productores mundiales de esa droga.

La Comisión Especial del Parlamento Europeo sobre el Crimen Organizado, Corrupción y Lavado de Dinero (creada el 2012), identificó a los cárteles mexicanos, como los que operan para introducir cocaína en Europa, mediante puertos como Liverpool (Reino Unido), y los italianos de Palermo (dominio de la Cosa Nostra), Gioia Tauro-Calabria (centro de operaciones de la Ndrangheta), y Nápoles (plataforma de la Camorra). Alternativamente, desde América Latina, las mafias mexicanas trasladan la cocaína hasta puertos de España, el norte europeo (Países Bajos, Bélgica y Reino Unido) y el Mar Negro, convirtiéndolos en puntos fundamentales de entrada y distribución de la droga en la eurozona, con modificaciones oportunas de rutas náuticas según las condiciones meteorológicas, logísticas y de reforzamiento de la vigilancia en los puertos europeos.

En ese lúgubre panorama, el Perú es un teatro de operaciones muy atractivo para los cárteles mexicanos, por la conjugación de varios factores, entre ellos su ubicación geoestratégica en el Pacífico sur-oriental de América del Sur, con un extenso territorio total de 2.276.410,57 km² y costas de 3.079,50 km desde el límite con Ecuador hasta la frontera con Chile; que alberga 16 puertos y en el interior cuatro en los ríos y uno lacustre. Todo ello, distribuido en tres regiones naturales (Costa, Sierra y Selva Amazónica).

Limitando el Perú con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile; pero vulnerable debido a bajos estándares de vigilancia y control de sus fuerzas de seguridad y defensa, lo que abre la puerta al comercio de cocaína no sólo por las áreas portuarias en la costa, sino igualmente, por más de 100 desembarcaderos pequeños o informales. Frente a unos cárteles mexicanos que han demostrado su capacidad para quebrantar incluso sistemas portuarios de países con elevados índices de seguridad y baja corrupción.

Y dado el gran poder que tienen los cárteles mexicanos para horadar los puertos y rutas marítimas de naciones con más altos estándares de seguridad e inteligencia, así como el frágil control que ejerce el estado peruano sobre su territorio; es altamente probable que estén utilizando para el tráfico de cocaína la mayoría de los siguientes puertos peruanos en el océano Pacífico: por el norte, Zorritos (Tumbes); Paita y Talara (Piura); Pimentel y Eten (Lambayeque); Salaverry (La Libertad); Huarmey y Chimbote (Áncash); en la costa central, los puertos de Supe, Huacho y Chancay (Lima); al que se suman, tanto el puerto del Callao (adyacente a Lima); y fluviales amazónicos como el de Iquitos y Yurimaguas (Loreto) y Pucallpa (Ucayali); como los puertos sureños: General San Martín de Pisco (Ica); Ilo (Moquegua); Mollendo y Matarani (Arequipa), junto al fluvial Puerto Maldonado (Madre de Dios) y el lacustre sobre el Lago Titicaca (Puno).

Por estos cinco últimos puertos, se ubica la carretera interoceánica (IIRSA-Sur), construida para conectar el sur grande del Perú y los países vecinos de Brasil y Bolivia, uniendo así, al océano Atlántico desde costas brasileñas, con el océano Pacífico por la extensa costa del Perú. No obstante, aún el 90% del movimiento comercial del Perú con Brasil se hace por vía marítima entre Callao y Santos (Sao Paulo), ya sea por el canal de Panamá o por el estrecho de Magallanes; mientras que el resto se transporta por vía terrestre, pasando por Argentina y Chile.

Resulta, que parte de la droga que se produce en Perú, Colombia y Bolivia e incluso en el mismo Brasil, se introduce y desplaza por los afluentes que se originan en los ríos Apurímac, Ene y Mantaro, Ucayali, Marañón, Iquitos (Perú);

también en Leticia (Colombia) y Benjamín Constant o Tabatinga hacia el Atlántico (Brasil); y esencialmente, en el llamado trapecio Amazónico, constituido en la triple frontera y ‘tierra sin ley’, donde confluyen las localidades de Leticia (Colombia), Tabatinga (Brasil) y Santa Rosa (Perú).

En simultáneo, la dificultad para resguardar tan compleja y extensa geografía peruana, se ha reflejado por ejemplo, en una extrema porosidad fronteriza traducida en un persistente contrabando de productos diversos (según la SUNAT, el contrabando asciende a unos 530 millones de dólares anuales), mayormente por la frontera peruana con Ecuador, Chile y Bolivia; es decir, casi las mismas regiones usadas por el narcotráfico.

Sobre el particular, el ‘International Narcotics Control Strategy Report-March/2015’ del Departamento de Estado de EE.UU. (INCSR-2015), ratifica que el Perú es el máximo productor de cocaína en el mundo y segundo cultivador de hoja de coca e indica que unas 115 toneladas de cocaína se trafican desde el Perú anualmente por las rutas marítimas. A la par, el INCSR-2015, añade que las organizaciones peruanas dedicadas al narcotráfico, siguen compartiendo territorio con los cárteles extranjeros, principalmente mexicanos y colombianos que mueven sofisticadas redes de contrabando de narcóticos en el Perú.

En ese panorama tormentoso, el puerto del Callao posee una ubicación estratégica para las líneas navieras y para el comercio exterior por dos motivos: se haya en un punto equidistante entre los puertos de Buenaventura (Colombia) y Valparaíso (Chile) y permite una ruta directa a Asia. Juntamente, pertenece a la Provincia Constitucional del Callao, circunscripción político-administrativa que limita con la Provincia de Lima por el norte, este y sureste, y colinda por el oeste y el suroeste con el océano Pacífico; donde para complicar el asunto, el Callao tiene un régimen especial ya que, siendo una provincia, posee, además, un gobierno regional propio y separado del gobierno municipal.

Adicionalmente, la provincia del Callao, con un paisaje mayormente urbano y unos 982,800 habitantes, es sede de la ciudad del Callao, puerto natural de Lima (capital política y económica del Perú), ubicada a unos 15 kilómetros del Callao, puerto que, a su vez, congrega las mayores infraestructuras portuarias e industriales del país (en tráfico y capacidad de almacenaje). Además, tiene una extensión de 147 km², que no incluyen a 18 km² correspondientes a las islas San Lorenzo (la mayor isla del litoral peruano), El Frontón, Cavinzas y las Islas Palomino, todas próximas a su litoral. A nivel internacional, es uno de los puertos más significativos de América Latina, instalándose en el 7º lugar y 1º lugar en la región Pacífico Sur en el 2016.

En definitiva, el Terminal Portuario del Callao (y sus concesiones ‘Dubai Ports World’, ‘APM Terminals’ y ‘Consorcio Transportadora Callao S.A.’), en la estratégica costa central peruana (donde también se ubica el más significativo aeropuerto, la principal base naval militar y la mayor refinería del Perú); se ha constituido en la vía por donde se exporta la mayoría de entre 270 y 320 toneladas de cocaína producidas cada año en Perú, especialmente hacia la eurozona, Asia y Oceanía (incluso África en camino a otros mercados más lucrativos).

Desde este punto, se explica que no obstante carecer de cálculos oficiales sobre la cantidad de producción de cocaína en el Perú; ya desde el 2014, el entonces jefe de la Dirandro (agencia antinarcóticos peruana), general Vicente Romero, había declarado: ‘El 80% de las exportaciones de droga, sobre un estimado de 320 toneladas al año, salen por el puerto del Callao y, en menor medida, por el puerto de Paita’ (La República, Lima, 21/05/2015). Casi coincidiendo con dicho estimado, el presidente de Devida, entidad rectora en la lucha contra las drogas en Perú, aseguró que la producción potencial de cocaína peruana, puede estar calculada en no más de 270 toneladas validadas (Website de radio RPP, Lima, 16/07/2015).

Bajo una coyuntura propicia para estas mafias, pues la Policía Nacional del Perú (PNP) incauta menos del 10% de toda la producción de cocaína anual, mientras Colombia decomisa, por ejemplo, 15 veces más cocaína y 20 veces más insumos

químicos (según el estudio ‘Lucha contra el narcotráfico en el Perú: una estrategia para el gobierno 2011-2016’-PUCP). En dicho escenario, la ola de criminalidad desatada en el Callao, obligó a la administración del gobierno anterior a declararlo en emergencia en diciembre del 2015, para que las fuerzas del orden reviertan esa situación. Empero, la criminalidad y el flujo incesante de droga hacia el exterior, siguen vigentes en el Callao; ya sea por las raíces estructurales de la violencia, o los limitados recursos humanos, logísticos y tecnológicos; así como por las descoordinaciones, deficiencias y/o corrupción, entre las fuerzas del orden, operadores portuarios, instituciones de aplicación de la ley y las autoridades políticas.

Una manifestación más de que el crimen organizado y el narcotráfico, han convertido al puerto del Callao, en su centro de gravedad, se pudo apreciar cuando en marzo del 2016, el ministro del interior, difundió la primera lista de los ‘quince delincuentes más buscados por la PNP, sindicándolos como cabecillas de peligrosas bandas criminales o haber cometido delitos muy graves, por quienes se ofrecía una recompensa a quien brinde información infalible de su paradero, varios de los cuales, ya fueron capturados tras este anuncio.

El punto es, que en esta nómina figuraba con la más alta recompensa ofrecida, Gerson Gálvez Calle, alias ‘Caracol’, acusado de tráfico ilícito de drogas y crimen organizado, como capo de una red denominada ‘Barrio King’ dedicada, además, a la extorsión, robo agravado, reglaje, sicariato y lavado de activos en el puerto del Callao, en Lima y otras ciudades, habiendo provocado unas 100 víctimas, entre ellas, unos 28 estibadores asesinados por sicarios a órdenes de ‘Caracol’. Sobre este sujeto, el jefe de la Dirección Nacional de Investigación Criminal (Dirincri) de la PNP, general José Luis Lavalle, enfatizó que, junto a su organización, estaba a punto de convertirse en un verdadero cártel del narcotráfico (‘Barrio King: Así operaba la temida banda liderada por Caracol’, RPP, Lima, 30/04/2016).

Por todo ello, ‘Caracol’ tenía ‘circular roja’ de Interpol, cuando el 30 de abril del 2016, fue capturado en Medellín, por la Policía Nacional de Colombia para

luego extraditarlo al Perú. Tan peligroso es este criminal, que tras su captura el ministerio de Defensa de Colombia, dijo que es señalado por la policía peruana y la ONUDD, como el ‘nuevo Chapo Guzmán de Latinoamérica’ (‘Capturado en Medellín el principal capo del Perú’, website del Mindef de Colombia, Bogotá, 30/04/2016).

Ciertamente, la captura de ‘Caracol’ ha representado un duro golpe al narcotráfico que opera en el Callao, pero no desquicia la exportación de cocaína a través del sembrado de contenedores que salen a diario al extranjero. Según información de inteligencia, ‘Caracol’ tenía el monopolio del cobro de cupos a todas las obras de construcción civil en el Callao, mediante extorsiones perpetradas por Barrio King, y exigía a las otras mafias que exportaban cocaína desde el puerto, el pago del 20% del valor total del cargamento que se iba a enviar al exterior.

Empero, la meta de ‘Caracol’ era integrarse a una red regional de narcotraficantes de países vecinos, donde sus contactos más vigorosos los tuvo en Panamá, junto a Ecuador y Colombia; aunque llegó a establecer nexos con el cártel de la Federación de Sinaloa, con el cual coordinó remesas de cocaína, mayormente hacia Europa (‘Mafias del Callao se reorganizan tras caída de ‘Caracol’, El Comercio, Lima, 07/05/2016).

Tal era el poder de la organización manejada por ‘Caracol’, que el fiscal y el juez que investigan su caso, basándose en llamadas telefónicas mediante el sistema ‘Constelación’ de la DEA, detectaron referencias a los traslados de cocaína del Vraem hacia Lima o el Callao, mediante helicópteros militares que cumplen funciones en esa zona de emergencia, gracias a la complicidad de algunos militares que a cambio de sobornos infiltran droga en vuelos de transporte del personal, que luego la mafia de ‘Caracol’, acondicionaba para su exportación e infiltraba en los terminales portuarios del Callao administrados por las compañías mencionadas en párrafos anteriores (‘Caracol usaba helicópteros militares del Vraem para trasladar droga hacia Lima’, La República, Lima, 23/12/2015).

Mediante pesquisas de la Dirandro, se ha determinado que si bien es poco probable, que aparezca en el corto plazo otro ‘Caracol’, con el mismo nivel de violencia y capacidad de expansión; se ha producido un reacomodado y los segundos en la cadena de mando de cada mafia desarticulada, han tomado la posta, para dominar los envíos de cargamento de cocaína al mercado europeo; esta información se revela en un informe de inteligencia, que detalla los planes de ‘Caracol’ para desatar una escalada de asesinatos destinados a imponerse en el control de la droga y la extorsión dentro del Callao (siguiendo el formato de las mafias mexicanas). En un contexto, donde, según el jefe de la Dirandro, el Perú sigue siendo el primer exportador de cocaína en el ámbito mundial, y el Callao es el principal puerto por donde sale esa droga (‘Mafias del Callao se reorganizan tras caída de ‘Caracol’, *Ibíd.*).

Esta coyuntura empeora, por la ausencia de una estrategia de prevención e inteligencia criminal acorde con el fenómeno delictivo del Callao, infiltrado por organizaciones del crimen organizado nacionales al servicio de cárteles de la droga mexicanos que buscan crear zonas sin ley propicias para su desempeño criminal (sicariato, extorsión y proliferación de armas, droga al menudeo y pandillaje), con uno de los modus operandi más sangrientos del mundo que incluye la corrupción, intimidación o asesinato a todos los niveles.

Este alto volumen de droga, mantiene la efervescencia de las mafias internacionales del narcotráfico en el Perú, como se constató en junio del 2014, cuando uno de los más grandes proveedores de cocaína a Europa, el italiano Pasquale Bifulco, vinculado a la poderosa mafia italiana Ndrangheta (región de Calabria), con órdenes de captura en Italia y Brasil, fue capturado en Lima por la Interpol, y según la policía antinarcóticos del Perú, este capo se encargaba de cerrar acuerdos para enviar cocaína vía marítima desde el Perú, Ecuador, Colombia y Brasil; además, las llamadas telefónicas y vigilancia que se hicieron a Bifulco, descubrieron que había montado una millonaria operación financiera para lavar su dinero en el Perú, mediante la compra del 35% de una mina de oro y hierro (*El Comercio*, Lima, 18/04/2015).

Esta penetración en el Perú es viable, ya que las mafias de Italia tanto como sus pares de Colombia y México, se caracterizan por basarse en la corrupción de estructuras gubernamentales y privadas, tanto como por su expansión internacional; consiguientemente, en distintas etapas, diversos espacios geográficos y con variada intensidad, se ha desarrollado una vinculación criminal armoniosa entre la Cosa Nostra, la Ndrangheta y la Camorra (Italia), con organizaciones del narcotráfico de Cali; el Clan Úsuga; del Norte del Valle y del Pacífico (Colombia); además, con el cártel de la Federación de Sinaloa, el de Jalisco Nueva Generación y Los Zetas (México).

Todos ellos, para el traslado de cocaína desde los puertos colombianos de Buenaventura y Cartagena de Indias; el Callao y otros puertos peruanos, así como mediante la ruta por el río el Amazonas, para el transbordo al Atlántico, por Belén y Manaos, para ser llevados a Europa, Australia o Asia en contenedores dentro de buques cargueros, graneleros y petroleros. Resulta que según el periodista y escritor Johannes von Dohnanyi, especializado en mafias italianas, estas organizaciones se han globalizado al máximo, edificando novedosas alianzas que abarcan desde Venezuela hasta Rusia, EE.UU. y China, incursionando en negocios legales e ilegales ('Mares de Cocaína' por Ana Lilia Pérez, 2014).

Para tener una idea más clara aunque muy preocupante sobre lo que puede llegar a ocurrir en el Callao; tomemos como referencia lo que ya sucede en Colombia, donde las ciudades portuarias de Tumaco y Buenaventura, son flageladas por la violencia que incitan las mafias del narcotráfico mexicanas y colombianas, al igual que en los puertos de Lázaro Cárdenas, Acapulco o Veracruz en México; en los cuales, las principales víctimas son pescadores, estibadores, agentes aduanales, personal de seguridad, operadores y funcionarios portuarios o marinos; junto a simples ciudadanos cuyo único pecado fue estar en el lugar y el momento equivocado durante uno de los enfrentamientos entre los cárteles de la droga.

Estas luchas despiadadas que se perpetran en los puertos, tienen a la codicia como su mayor motivación, ya que está en juego el predominio en un rentable negocio criminal, si tenemos en cuenta que al llegar a México, el precio de 1,100 dólares de la cocaína en la región del Vraem (Valle del ríos Apurímac, Ene y Mantaro), ubicada en Cusco, Apurímac, Ayacucho, Huancavelica y Junín en Perú; se habrá multiplicado unas doce veces; en la eurozona más de 40 veces y en Rusia unas cien veces; incluso en Oceanía, un sólo gramo de cocaína puede costar 785 dólares ('Mares de Cocaína' por Ana Lilia Pérez, 2014).

Agregaremos, que fuentes de la policía y analistas especializados en narcotráfico en el Perú, aseguran que las ganancias que mueve este negocio criminal por el Callao, también es elevado para los estándares peruanos, ya que una vez infiltrado en el puerto, por ese mismo kilogramo de cocaína las mafias pagarían entre 6,000 y 8,000 dólares para ser implantado en contenedores, estructuras de los buques, ocultos por tripulantes, en sitios especiales internos y externos disimulados o en cualquier rendija rellenable de los navíos, hasta concretar su salida hacia la ruta marítima escogida; y se paga una cifra muy superior, al materializarse la llegada a su destino final, en una siniestra y eficaz división del narco-trabajo (La República, Lima, 18/04/2016).

Según la Oficina de Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) y la Oficina Mundial de Aduanas, los puertos del Perú, Ecuador, Colombia, Brasil y Venezuela, se usan para el envío de cargamentos de cocaína hacia Europa utilizando el paralelo 10 (diez grados al norte del plano ecuatorial del planeta Tierra, considerando a Sudamérica la 'zona cero' de la cocaína), que los narcotraficantes denominan la 'Autopista 10'.

En torno a ello, tanto José Ferreira Leite, Director del Centro de Análisis y Coordinación Marítima para Narcóticos (MAOC-N, en inglés), y fuentes de la Organización Marítima Internacional (OMI), la OMA y la ONUDD, confirman el incremento del tráfico de drogas y sus precursores químicos mediante contenedores; pues según la OMA, sólo se inspecciona menos del 2% de todos los

contenedores, y entonces, la probabilidad de detectar los narcóticos a través de registros aleatorios, es muy reducida.

Para entender mejor cómo se desenvuelven en el Perú las mafias mexicanas, en las investigaciones de Stratfor ('Special Report: Mexico's Cartels Will Continue to Erode in 2016', *Ibidem*), sobre estas estructuras criminales, sugieren que operan mediante distintos nodos y enlaces personales y organizacionales basados con grupos criminales locales. Es decir, muy pocas veces actúan con personal mexicano fuera de México. Y por eso mismo, prefieren tercerizar a grupos locales para que apliquen un tipo de 'joint venture'. Por ejemplo, el cártel de la Federación de Sinaloa tiene directos enlaces con los proveedores/mayoristas de cocaína en Colombia y Perú, con quienes se encargan directamente de negociar e instituir acoples, sin invertir sustanciales recursos en esas actividades.

Es por ello la alerta del incremento de más bandas organizadas que se vienen implantando para realizar el sembrado de contenedores ingresando maletines con hasta 50 kg perjudicando a exportadores que no tienen nada que ver con este tema delictivo con esto se plantea un sistema que permita identificar y controlar esta actividad ilícita con la inspección no intrusiva que es una acción de control que desarrolla la óptica de la revisión sin la apertura de los contenedores para evitar esta carga infiltrada.

2.3. Marco Conceptual

- 1. Administración Aduanera.-** Órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) competente para aplicar la legislación aduanera, recaudar los derechos arancelarios y demás tributos aplicables a la importación para el consumo así como los recargos de corresponder, aplicar otras leyes y reglamentos relativos a los regímenes aduaneros y ejercer la potestad aduanera. El término también designa una parte cualquiera de la Administración Aduanera, un servicio o una oficina de ésta.

- 2. Autoridad aduanera.-** Funcionario de la Administración Aduanera que de acuerdo con su competencia ejerce la potestad aduanera.
- 3. Control aduanero.-** 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.
- 4. Facilitación del comercio exterior.-** La Supresión progresiva de obstáculos al movimiento transfronterizo de mercancías, acompañado de acciones, iniciativas y políticas que permiten reducir los costos de colocar la oferta exportable en los mercados globales y/o reducir el costo de ingreso de mercancías a nuestro mercado.
- 5. Inspección no intrusiva.-** Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

La inspección no intrusiva consiste en utilizar tecnología de última generación, como escáneres de rayos X o gamma, para inspeccionar contenedores u otras mercancías embaladas sin tener que abrir ni dañar el contenido.
- 6. Operadores de comercio exterior.-** Son operadores de comercio exterior los despachadores de aduana, transportistas o sus representantes, agentes de carga internacional, almacenes aduaneros, empresas del servicio postal, empresas de servicio de entrega rápida, almacenes libres (Duty Free), beneficiarios de material de uso aeronáutico, dueños, consignatarios y en general cualquier persona natural o jurídica interviniente o beneficiaria, por

sí o por otro, en los regímenes aduaneros previstos en la Ley General de Aduanas sin excepción alguna.

7. Potestad aduanera.- Conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, hacia y desde el territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero.

8. Puerto del Callao. - El puerto del Callao, oficialmente el Terminal Portuario del Callao, es un puerto marítimo de la costa central del Perú, en el Pacífico sur-oriental, perteneciente además a la ciudad del Callao, en la Provincia Constitucional del Callao. Además, es el puerto de facto de la ciudad de Lima y de Brasil.

9. Régimen de exportación definitiva. - La exportación definitiva en adelante exportación, es el régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afecta a tributo alguno.

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

2.4. Hipótesis

2.4.1. Hipótesis General.

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

2.4.2. Hipótesis Específicas.

1. El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.
2. La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.
3. La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

CAPÍTULO III

MÉTODO

3.1. Tipo de la Investigación

La presente investigación será de tipo cualitativa-cuantitativa ya que al ser cuantitativo la investigación se inicia con un problema delimitado y concreto ocupándose de aspectos específicos externos del objeto de estudio y el marco teórico guiará al estudio sobre la base de la revisión de la literatura que facilitará a la operacionalización de las variables. Respecto al tipo cualitativo se tendrá las actividades de recolección, análisis y organización de los datos. Para Rubio y Varas (1997), esta investigación “abarca la recopilación de documentos para ser analizados en conjunto con las encuestas realizadas” (p. 34).

También podemos considera que será de tipo descriptivo, en un estudio descriptivo “se seleccionan una serie de cuestiones, conceptos o variables y se mide cada una de ellas independientemente de las otras, a fin de describirlas” (Cazau, 2006, p. 25). El tipo descriptivo, permitirá para luego ser correlacional y explicativo en la contratación de las hipótesis y en la utilización de las variables. Se han empleado los métodos de análisis-síntesis, causa-efecto y el inductivo-deductivo, a fin de manejar adecuadamente la información en el desarrollo de la investigación referida a las variables de estudio.

3.2. Diseño de la Investigación

El diseño de la presente investigación es descriptivo-correlacional, ya que se basa en establecer las relaciones presuntamente causales entre las variables planteadas, a efecto de proponer alternativas de solución al problema enunciado.

Asimismo, la investigación se realizará a través de la recopilación de información mediante encuestas y entrevistas a fin que se permita identificar cuantitativa y cualitativamente las opiniones de especialistas en la materia y de esta

forma presentar alternativas que permitan fundamentar y determinar científicamente la contratación de las hipótesis.

3.3. Estrategia de prueba de hipótesis

A efecto de someter tanto la hipótesis general como las hipótesis específicas a un escrutinio empírico con el objeto de determinar si éstas son apoyadas o refutadas por la realidad problemática, han sido utilizadas técnicas estadísticas de asociación y correlación entre variables. Asimismo, han sido utilizadas técnicas de encuesta y análisis documental.

3.4. Variables

Operacionalización de las variables

Hipótesis General

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Indicadores

Falta de control aduanero

Supervisión ineficiente en el puerto del Callao

Hipótesis Específicas

1. El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Variable Independiente

El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Indicadores

Delito del tráfico ilícito de drogas

2. La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Indicadores

Delito de defraudación de rentas de aduana

3. La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Variable Independiente

La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Garantiza el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Indicadores

Estándares de los acuerdos comerciales

3.5. Población

La población de la presente investigación está constituida por las siguientes Unidades de Análisis:

40 representantes de empresas exportadoras

40 representantes de operadores de comercio exterior

Se definió esta población o alcance del objeto de estudio general debido a las características que comparten con el objeto de la investigación como empresas exportadoras y operadores de comercio exterior, la cuales presentan mayor interés por el volumen de sus exportaciones, dado que representan al 60% de más de 500

empresas.

3.6. Muestra

La muestra de la presente investigación se ha trabajado con los datos correspondientes por las siguientes Unidades de Análisis:

20 representantes de empresas exportadoras

20 representantes de operadores de comercio exterior

Esta muestra es por conveniencia, a fin de llevar a cabo el estudio y realizar la prueba de hipótesis.

3.7. Técnicas de investigación

3.7.1. Instrumentos de recolección de datos.

Encuestas:

Cuya finalidad es obtener información que permita identificar cuantitativa y cualitativamente las opiniones de las empresas exportadoras. Este instrumento será elaborado en función del problema planteado, la hipótesis y las variables identificadas, para lo cual se precisarán las preguntas más adecuadas en un cuestionario, teniendo en cuenta los criterios científicos a efectos de recoger esta información.

Análisis documental:

Esta técnica estará en función del análisis comparativo respecto a otros países que aplican la inspección no intrusiva donde se puede establecer detalladamente las opiniones en torno a las variables de estudio.

3.7.2. Procesamiento y análisis de datos.

Selección y representación por variables:

Luego de realizar el trabajo de campo y de concluir con la toma de las encuestas se seleccionarán las respuestas de acuerdo a las variables formuladas.

Utilización de procesador sistematizado:

La información se clasificará y almacenará en una Matriz de Datos, a través de un procesador de sistema computarizado para realizar las técnicas estadísticas apropiadas, trabajándose con los programas Microsoft Word, Microsoft Excel de Office y el programa SPSS.

Pruebas estadísticas:

Se trabajará en función de las diversas técnicas estadísticas de acuerdo al seguimiento del Diseño respectivo: Distribución de frecuencias, Gráficos de Barras y la confiabilidad con el alfa de Cronbach en el programa SPSS.

CAPÍTULO VI
PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Contrastación de hipótesis

Hipótesis General

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Indicadores

Falta de control aduanero

Supervisión ineficiente en el puerto del Callao

4.1.1. Procesamiento de Datos

En la aplicación del cuestionario, se procedió a analizar los datos mediante el software estadístico SPSS, en el cual se obtuvieron tablas y gráficos que permitieron observar y analizar las respuestas de la muestra abarcada.

Tabla 1

¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	36	90,0
No	4	10,0
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

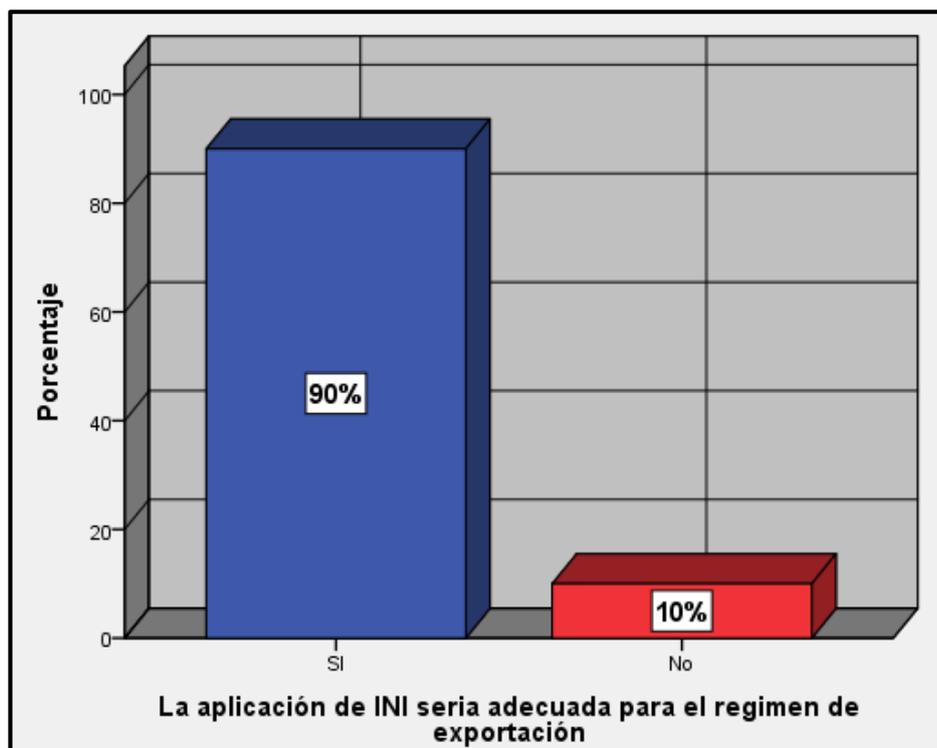


Figura N°17: ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva? *Fuente:* Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva.	La respuesta NO alude a que la aplicación de inspección no intrusiva no sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis general concluimos en que “la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada de aplicar en el régimen de exportación definitiva”.

Tabla 2

¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	36	90,0
No	4	10,0
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

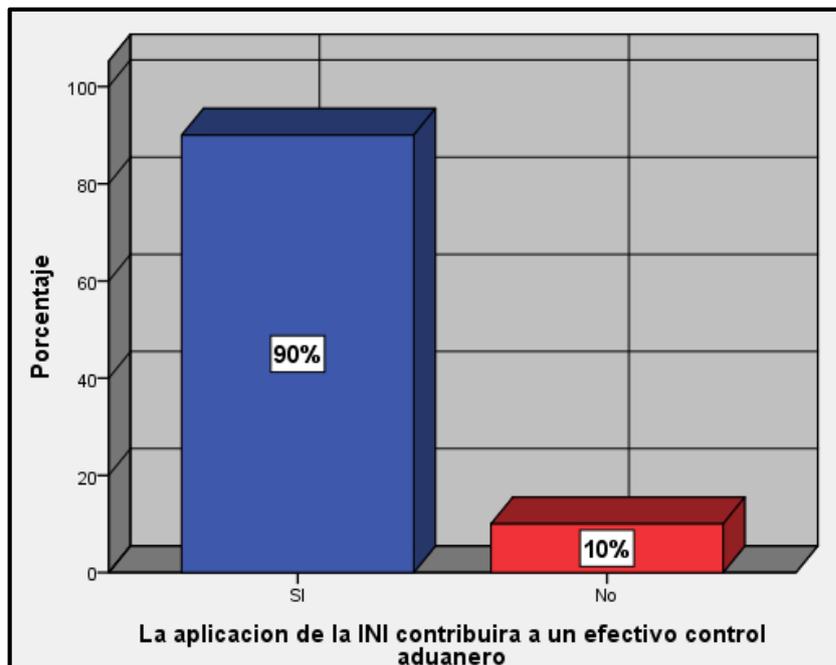


Figura N°18: ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao? *Fuente:* Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.	La respuesta NO alude a que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación no contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis general concluimos diciendo que “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao”.

Tabla 3

¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	26	65,0
No	14	35,0
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

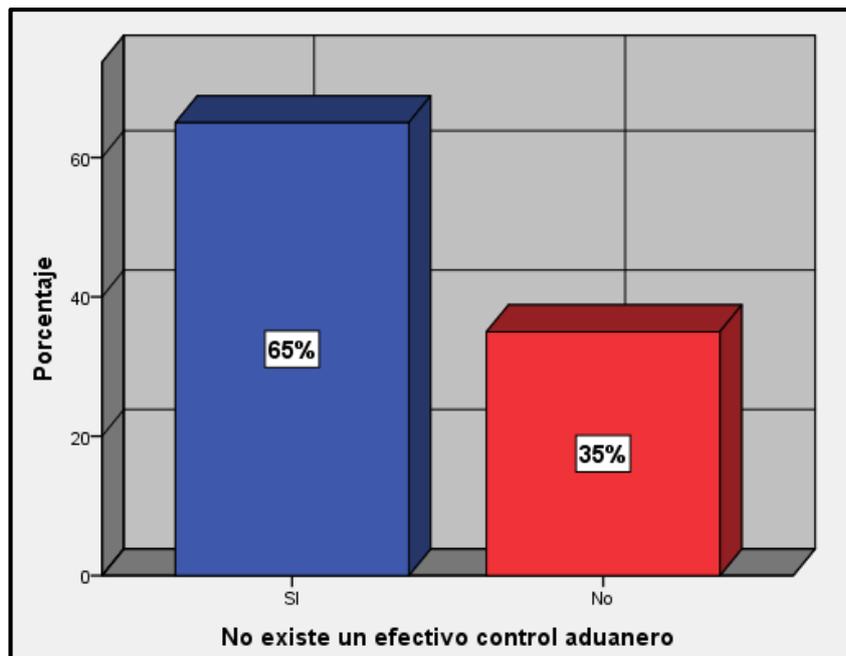


Figura N°19: ¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?

Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao.	La respuesta NO alude a que si existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis general concluimos diciendo que “no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao”.

Hipótesis Específicas

1. El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Variable Independiente

El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Indicadores

Delito del tráfico ilícito de drogas

Tabla 4

¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	35	87,5
No	5	12,5
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

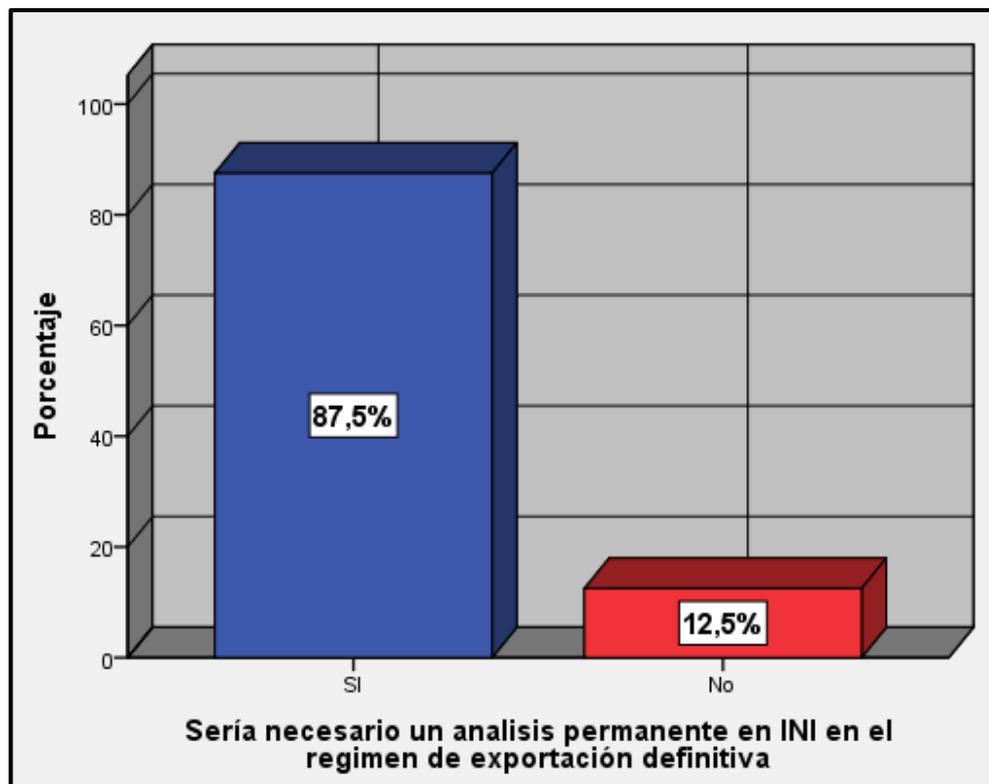


Figura N°20: ¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva? Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.	La respuesta NO alude a que no sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 1 concluimos diciendo que “sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva”.

Tabla 5

¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	35	87,5
No	5	12,5
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

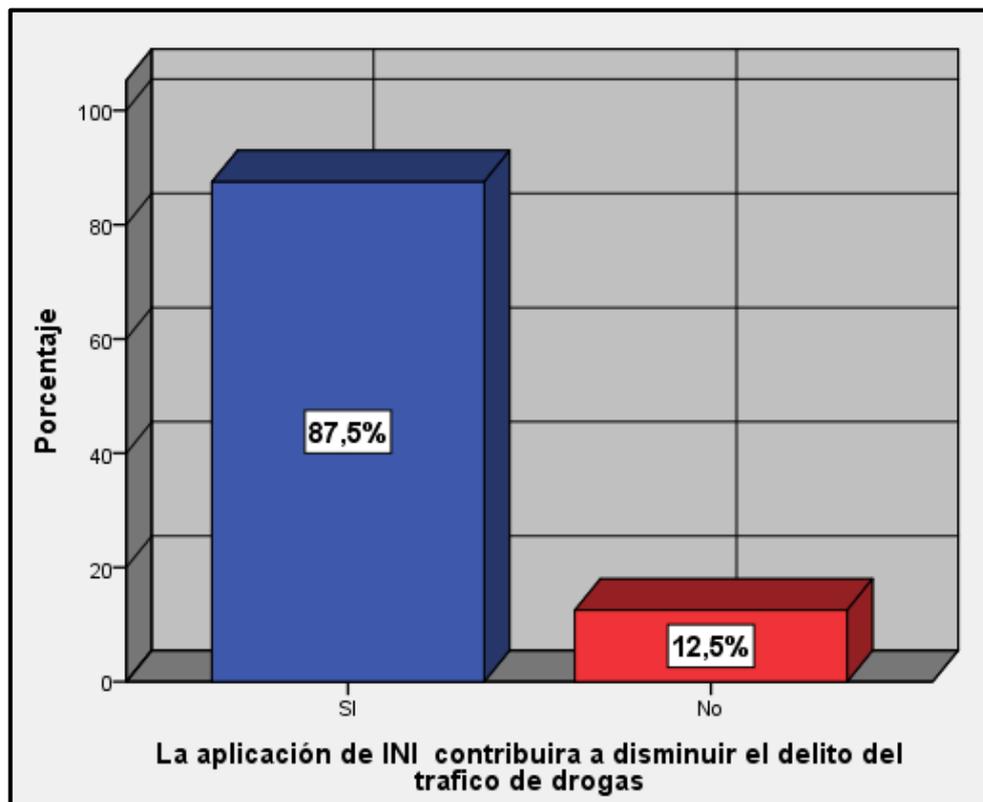


Figura N°21: ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas? Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas.	La respuesta NO alude a que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 1 concluimos diciendo que “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas”.

2. La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Variable Independiente

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Indicadores

Delito de defraudación de rentas de aduana

Tabla 6

¿Considera que la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	32	80,0
No	8	20,0
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

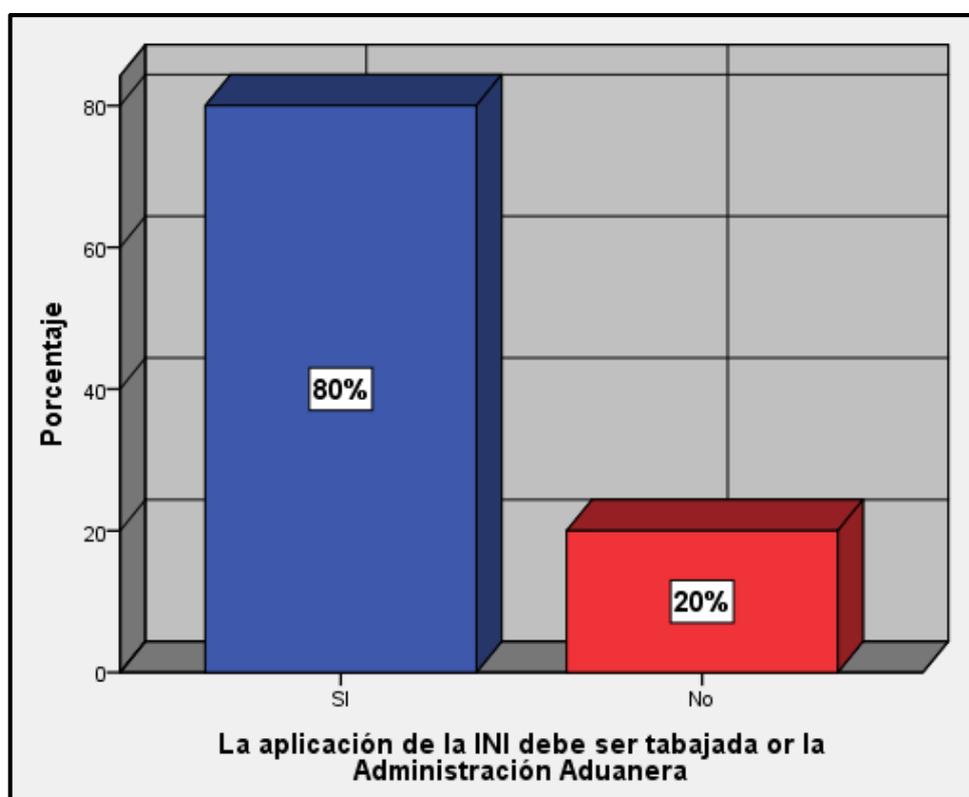


Figura N°22: ¿Considera que la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?

Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude a la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera.	La respuesta NO alude a la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no debe ser trabajada con la administración aduanera.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 2 concluimos diciendo que “la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera”.

Tabla 7

¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	29	72,5
No	11	27,5
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

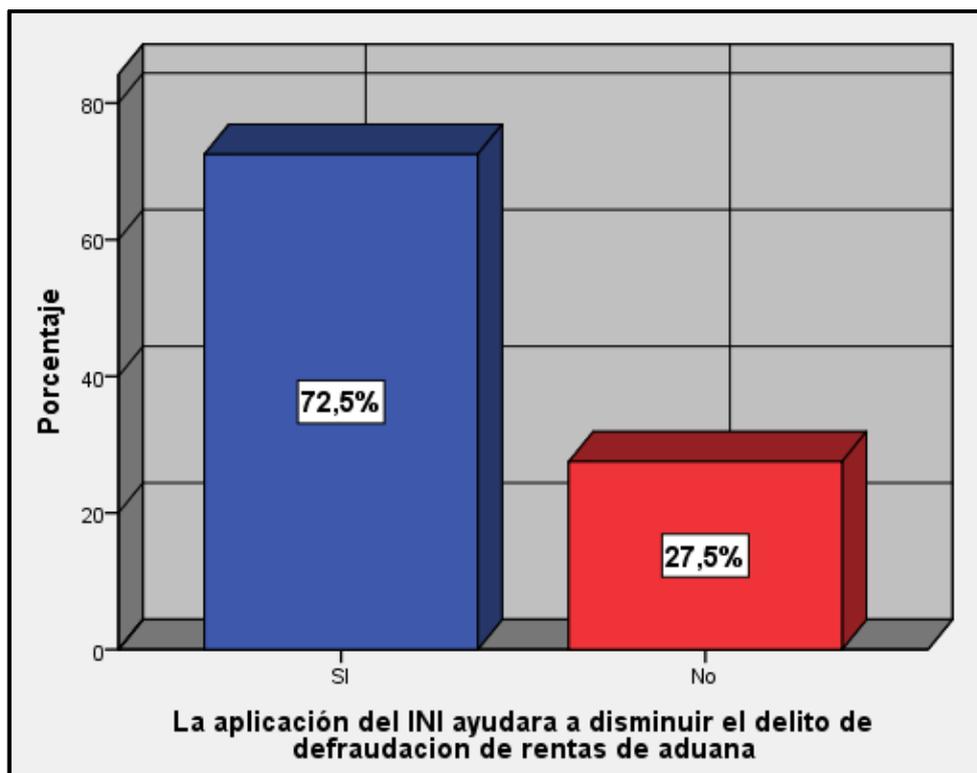


Figura N°23: ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?

Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana.	La respuesta NO alude que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 2 concluimos diciendo que “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana”.

3. La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Variable Independiente

La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Indicadores:

Inspección no intrusiva

Régimen de exportación definitiva

Variable Dependiente

Garantiza el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Indicadores

Estándares de los acuerdos comerciales

Tabla 8

¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	34	85,0
No	6	15,0
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

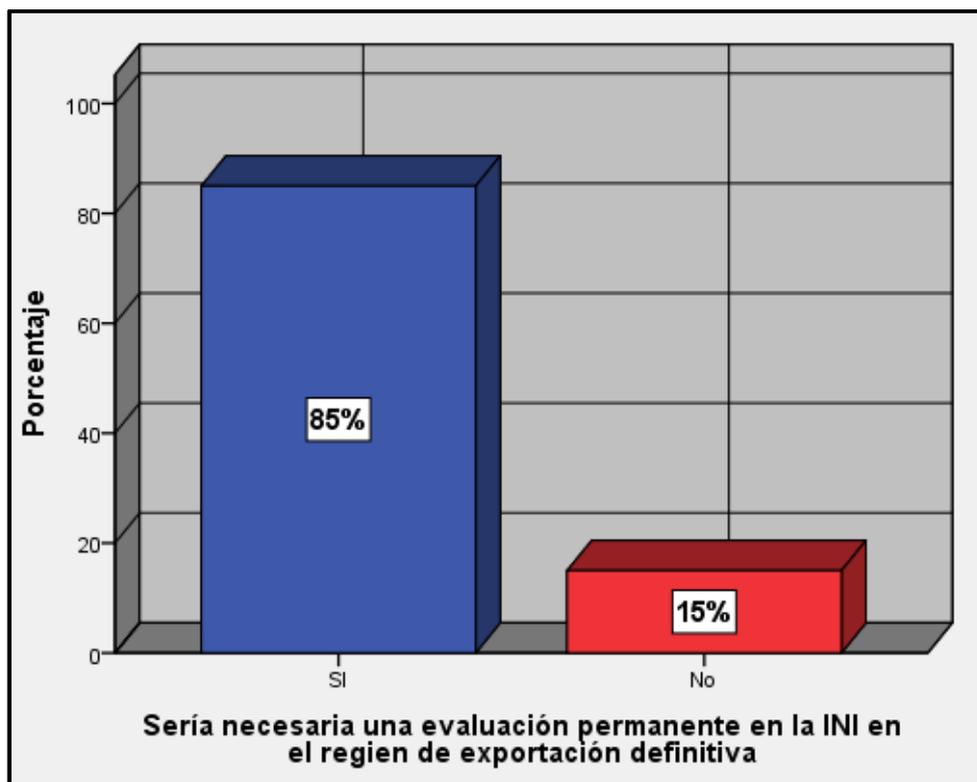


Figura N°24: ¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?

Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.	La respuesta NO alude que no sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 3 concluimos diciendo que “sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.

Tabla 9

¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?

Niveles	Frecuencias (f)	Porcentajes (%)
SI	29	72,5
No	11	27,5
Total	40	100,0

Fuente: Elaboración Propia

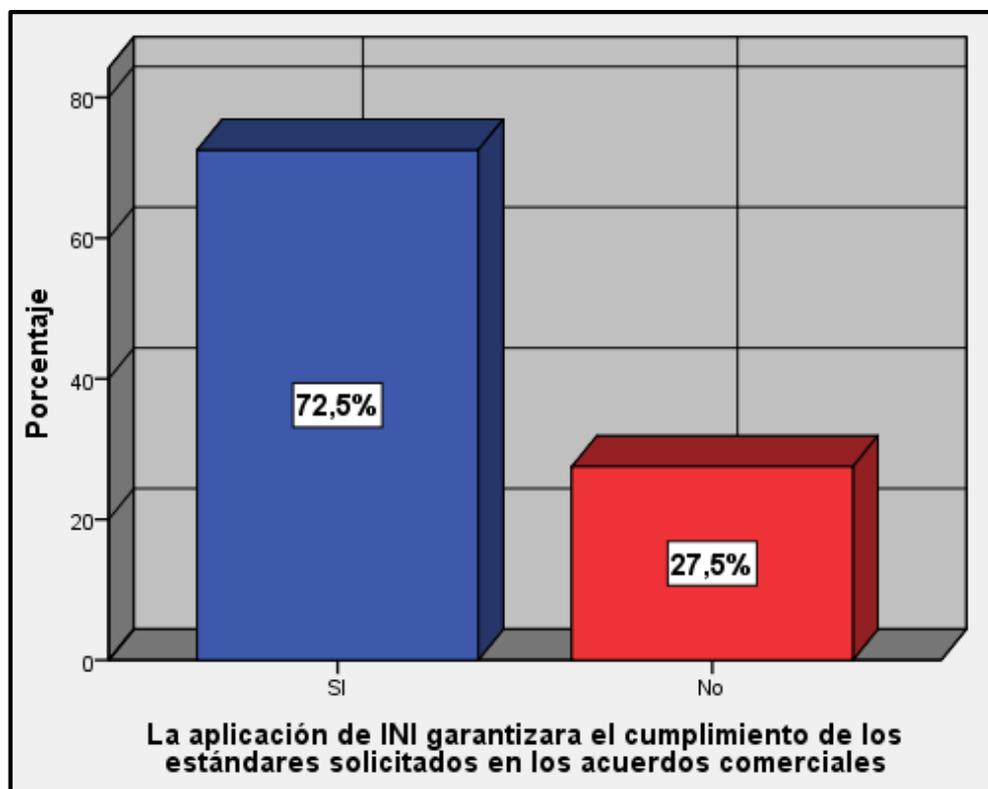


Figura N°25: ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?

Fuente: Elaboración propia.

LEYENDA

SI	NO
La respuesta SI alude que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen	La respuesta NO alude que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen

de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.	de exportación definitiva no garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.
--	---

Interpretación: Como se acepta la hipótesis específica 3 concluimos diciendo que “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales”.

Tabla 10

Resultados resumidos de las Preguntas de la investigación

Preguntas	Si	No
Pregunta 1	36	4
Pregunta 2	36	4
Pregunta 3	26	14
Pregunta 4	35	5
Pregunta 5	35	5
Pregunta 6	32	8
Pregunta 7	29	11
Pregunta 8	34	6
Pregunta 9	29	11

Fuente: Elaboración Propia

Interpretación de la Hipótesis General: Para la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao se concluyó que sería adecuado su aplicación considerando que no existe un efectivo control aduanero en el Puerto del Callao

Interpretación de la Hipótesis Específica 1: Para el análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva

contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas se concluyó que su análisis permanente disminuye el tráfico ilícito de drogas.

Interpretación de la Hipótesis Específica 2: Para la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana se concluyó que su aplicación ayuda a la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Interpretación de la Hipótesis Específica 3: Para la evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales se concluyó que su aplicación garantiza el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

4.2. Análisis e interpretación

Luego de los resultados anteriores, se ha tenido en cuenta dos tipos de hipótesis, la hipótesis general y las hipótesis específicas, se ha utilizado la prueba del chi cuadrado y la confiabilidad con el alfa de Cronbach en el programa SPSS.

La gran mayoría de especialistas en la materia que trabajan en empresas exportadoras con más de diez años de experiencia encuestados consideran que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda a mejorar el control aduanero en el puerto del Callao.

Tabla 11

Resultados de las hipótesis

Validación	Total N°		Total %	
	Si	No	Si	No
Hipótesis General	292	68	81%	19%
H1	70	10	88%	12%
H2	61	19	76%	24%
H3	63	17	79%	21%

Fuente: Elaboración Propia

De los 40 especialistas encuestados, el 81% de la muestra entrevistada considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Por otro lado, el 19% de la muestra entrevistada considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.

Por lo tanto, se confirma la hipótesis general “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao”.

De los 40 especialistas encuestados, el 88% de la muestra entrevistada considera que el análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Por otro lado, el 12% de la muestra entrevistada considera que el análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

Por lo tanto, se confirma la hipótesis específica 1 “el análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas”.

De los 40 especialistas encuestados, el 76% de la muestra entrevistada considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Por otro lado, el 24% de la muestra entrevistada considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

Por lo tanto, se confirma la hipótesis específica 2 “la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana”.

De los 40 especialistas encuestados, el 79% de la muestra entrevistada considera que la evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Por otro lado, el 21% de la muestra entrevistada considera que la evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva no garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

Por lo tanto, se confirma la hipótesis específica 3 “la evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales”.

Confiabilidad del instrumento: El alfa de Cronbach es de 0,949, demostrando que el instrumento aplicado es viable, por ende, el análisis y procesamiento de los datos obtenidos son reales y se ajustan estadísticamente a la realidad.

Resumen de procesamiento de casos			
		N	%
Casos	Válido	40	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	40	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad		
Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
,949	,956	9

Figura N°26: Alfa de Cronbach. Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO V

5.1. Discusión

Si bien es cierto la mayoría de especialistas encuestados opinó que sería necesario la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para mejorar el control aduanero en el puerto del Callao esto implica que el aumento de bandas organizadas está causando miedo y zozobra en los principales terminales portuarios debido a las mafias extranjeras que están preñando contenedores con mercancías ilícitas y que son muy pocas las veces que se desarticulan y atrapan a los integrantes que lideran estas bandas criminales.

De igual modo la mayoría de las personas entrevistadas confirmaron que al tener un análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas, debido a que hay un incremento del tráfico ilícito de drogas ya que un 44% de la droga que se produce en el Perú sale por mar, el 41% sale por aire y el 15% por vía terrestre. Siendo lo lamentable que solo el 15% de la droga ha sido incautada siendo el principal enemigo la falta de recursos y los equipos especializados para la investigación y seguimiento de los casos.

Por otro lado los especialistas encuestados afirman que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana ya que la persona incurre en fraude en una operación de exportación con la finalidad de favorecerse ilícitamente de un beneficio tributario lo cual puede simular una exportación de mercancías que sustenta una solicitud de DRAWBACK (Restitución simplificada de derechos arancelarios) o Reposición de mercancías con franquicia arancelaria con documentación fraudulenta con la finalidad de solo obtener dinero de reembolso otorgado por el Estado.

Asimismo las personas encuestadas precisan que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales siendo el principal objetivo la facilitación del comercio exterior pero a su vez que cumplan con acuerdos firmados y lo que solicitan la otra parte las herramientas con las que no cuentan o las que se tienen que implementar gradualmente, siendo el principal TLC Perú-EE.UU. que dicho país desde el último atentado por terroristas ha puesto muchos controles en práctica para alertar riesgos constantes y como es el caso de fraudes aduaneros y tráfico ilícito de drogas generando que los países con los que establezcan acuerdos cumplan con los niveles de seguridad.

En tal sentido, se hace necesario la implementación y aplicación de una inspección no intrusiva en los terminales portuarios empezando por el Callao el de mayor riesgo y por los restantes que se encuentran en el litoral peruano que no dejan de ser menos importantes respecto a controles con ello permite un libre intercambio internacional de mercancías libres de amenazas y riesgos. A su vez un comercio confiable y reducir el tráfico ilícito de drogas y todo tipo de fraude aduanero. El Perú es considerado uno de los países con mayor producción de drogas y es ahí donde los carteles ponen mayor foco para desarrollar acciones para burlar el control aduanero.

5.2. Conclusiones

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao, debido a que se reduciría el comercio ilícito de mercadería prohibida, el cual llega al Perú por el puerto del Callao y límites fronterizos.

El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.

La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.

La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.

La aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva tiene que ser trabajada conjuntamente con la administración aduanera a fin de establecer controles con mayor rigurosidad.

5.3. Recomendaciones

La administración aduanera debe implementar en la Ley General de Aduanas y el Reglamento de la Ley General de Aduanas como requisitos de infraestructura que los administradores o concesionarios de los puertos cuenten con los escáneres ya que hace unos años atrás recién se les ha dado obligaciones y sanciones por ser el puente más importante de ingreso y salida de mercancías a nivel internacional.

La aplicación de una inspección no intrusiva en los terminales portuarios debe ser realizada de la mano con la administración aduanera para que haya un juez y parte y ser involucrados en el proceso de implementación y ejecución con ello permitirá un desarrollo activo de este medio para contribuir con el control aduanero.

La Autoridad Portuaria Nacional – APN que es la encargada de las concesiones portuarias y sentar las bases para las inversiones extranjeras debe precisar como requisito la implementación de las inspecciones no intrusivas ya que al contar con este mecanismo contribuye al control aduanero en los próximos concursos y para las adendas de las concesiones portuarios que ya vienen operando.

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR encargada de velar por la facilitación del comercio exterior a través de los acuerdos comerciales debe

supervisar el cumplimiento de los textos de los acuerdos donde uno de ellos es el TLC Perú-EE.UU que pide la implementación gradual de las inspecciones no intrusivas y que mejor que se realice en los terminales portuarios.

5.4. Referencias Bibliográficas

Autoridad Portuaria Nacional-APN. (2016). *Movimiento de carga en los terminales portuarios de uso público*. Callao. Perú. Recuperado de <http://www.apn.gob.pe>. Extraído el 05 de junio del 2018.

Basaldúa, R. (1988). *Introducción al derecho aduanero*. Buenos Aires: Editorial Abeledo Perrot.

Beato, N. (2014). *Inspección de Mercancía*. República Dominicana. Recuperado de: <https://aduanasdigital.gob.do/2014/06/04/inspeccion-de-mercancias/>. Extraído el 10 de junio del 2018.

Bringas, L. *Control de Cambios – Control PE-00-09*. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/pcontrab/procEspecif/control-pe.00.09/ctrlCambios/ctrlCambios/cc-pe.00.09-15-2017-22.07.2017.htm>. Extraído el 10 de junio del 2018.

Bureau Veritas. (Sin fecha). *Control por escáner de rayos X*. Recuperado de: http://www.bureauveritas.es/services+sheet/control_escaner_rayosx. Extraído el 05 de julio del 2018.

Cazau, P. (2006). *Introducción a la investigación en Ciencias Sociales*. Buenos Aires: Pablo Cazau.

Comunidad Andina de Naciones. (2009). *Decisión 778 del régimen andino sobre control aduanero*. Recuperado de:

<http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/gacetas/Gace2113.pdf>.
Extraído el 12 de julio del 2018.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo-UNCTAD.
(2014). *El transporte marítimo*. Estados Unidos. Editorial ONU.

Comunidad Andina. (2004). *Régimen andino sobre control aduanero*. Recuperado de:
https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2017/08/a2_Acuerdo_Cartagena574.pdf. Extraído el 05 de julio el 2018.

Comunidad Andina de Naciones. (2009). *Decisión 728 sobre asistencia mutua y cooperación entre las administraciones aduaneras de los países miembros de la CAN*. Recuperado de:
<http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC728s.pdf>. Extraído el 10 de julio del 2018.

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. (2015). *Manual de Procedimientos de Inspección No Intrusiva Simultánea*. Colombia: Editorial DIAN.

Fundación Konrad Adenauer. (2015). *Contrabando y Defraudación Aduanera en Centroamérica*. Guatemala Primera edición. Editorial Kamar.

Garavito, J. (2007). *Control Aduanero*. Perú: Bellido Ediciones EIRL.

Instituto Nacional de Estadística e Informática-INEI. (2016). *Evolución de Exportaciones e Importaciones*. Lima. Perú. Recuperado de
<https://www.inei.gob.pe>. Extraído el 21 de junio del 2018.

Ministerio de Economía y Finanzas. (2009). Decreto Supremo N°010-2009-Ef. *Reglamento de la Ley General de Aduanas*. Lima. Perú. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/>. Extraído el 21 de junio del 2018.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). Decreto Supremo N° 031-2008-MTC. *Aprueban requisitos de infraestructura y facilidades operativas y logísticas mínimas con los que deben contar los terminales portuarios de uso público*. Lima. Perú. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2077.pdf. Extraído el 19 de junio del 2018.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2014). *Decreto 2155*. Recuperado de <http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/decretos/2014/Decretos2014/DECRETO%202155%20DEL%2025%20DE%20OCTUBRE%20DE%202014.pdf>. Extraído el 17 de junio del 2018.

Oficina de la Naciones Unidas contra la droga y el delito. (2007). *El programa ONUDD-OMA de fiscalización de contenedores*. Bélgica: Editorial OMA.

OMA- (1995). *Glosario de Términos aduaneros internacionales*. Recuperado de: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/wco_s.htm. Extraído el 10 de julio del 2018.

Organización Marítima Internacional. (1974). *Adopción del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias*. Recuperado de: <http://www.anp.com.uy/wps/wcm/connect/7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd/CodigoPBIP.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7609b2a5-aadf-4276-a3cc-306df73ad9bd>. Extraído el 10 de julio del 2018.

Organización Mundial de Aduanas. (2006). *Convenio de Kyoto Revisado*. Kyoto. Japón: Editorial OMA.

Organización Mundial de Aduanas. (2012). *Marco Normativo SAFE de la OMA*.

Recuperado de: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2012-for-approval-at-pccouncils-final.pdf?la=en>. Extraído el 14 de junio del 2018.

Organización Mundial de Aduanas. (2009). *Directrices relativas a la adquisición y puesta en funcionamiento de equipo de exploración/ captación de imágenes*.

Recuperado de: http://www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~/_/media/DA4C6BA0C9CA4B7D9E320942F2F49215.ashx. Extraído el 10 de junio del 2018.

Poder Ejecutivo del Perú. (2008). Decreto Legislativo N°1053. *Ley General de Aduanas*. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/>. Extraído el 10 de junio del 2018.

Puerto de Barcelona. (2012). *Procedimiento de Inspección No Intrusiva*.

Recuperado de <http://content.portdebarcelona.cat/cntmng/d/d/workspace/SpacesStore/c08:65f42-b946-489f-a156-039ff7a5859a/ProEscanerv10a.pdf>. Extraído el 18 de junio del 2018.

Rúa Costa, C. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. España: Editorial Universidad Politécnica de Cataluña.

Rubio, J. y Varas, J. (1997). *El análisis de la realidad en la intervención social*. España: Editorial CCS.

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2007). *Control Aduanero*. Lima. Perú. Bellido Editores.

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2013). *Manual sobre control de contenedores*. Perú. Editorial CAN.

Secretaría General de la Comunidad Andina. (2007). *Control Aduanero*. Lima. Perú. Bellido Editores.

Serrano Torres, Jorge. (2016). *Cómo las mafias internacionales del narcotráfico infiltran el puerto del Callao y las rutas náuticas a nivel mundial*. Recuperado de <http://perumaritimo.pe/editoriales/como-las-mafias-internacionales-del-narcotrafico-infiltran-el-puerto-del-callao-y-las-rutas-nauticas-a-nivel-mundial>. Extraído el 20 de julio del 2018.

SUNAT. (2009). INTA-PG.02. *Procedimiento General de Exportación Definitiva*. Lima. Perú. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/>. Extraído el 14 de julio del 2018.

SUNAT. (2010). *CJA-03 Ley General de Aduanas*. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/normasadua/gja-03.htm>. Extraído el 03 de julio del 2018.

SUNAT. (2011). INTA-PE.00.13. *Procedimiento Específico: Inspección no intrusiva, inspección física y reconocimiento físico de mercancías en el complejo aduaneros de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao*. Lima. Perú. Recuperado de <http://www.sunat.gob.pe/>. Extraído el 12 de junio del 2018.

SUNAT. (2011). DESPA-PG.02: *Exportación definitiva*. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/despacho/exportacion/expo rtac/procGeneral/despa-pg.02.htm>. Extraído el 15 de julio del 2018.

SUNAT. (2011). Control – PE.00.09. *Inspección no intrusiva, Inspección Física y Reconocimiento físico de mercancía en el complejo aduanero de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao*. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/pcontrab/procEspecif/control-pe.00.09.htm>. Extraído el 15 de julio del 2018.

SUNAT. (2016). Control- pg.01: *Acciones de Control Aduanero*. Recuperado de: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/procedim/fiscalizacion/procGeneral/fisca-pg.01.htm>. Extraído el 10 de julio del 2018.

UNODC. (2016). *Monitoreo de cultivos de hoja de coca 2015*. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/peruandecuador/Informes/MonitoreoCoca/Monitoreo_de_coca_Peru_2015_WEB.pdf. Extraído el 09 de julio del 2018.

Fuentes de Internet:

Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. (2017). *Tecnología de reconocimiento no intrusivo*. Recuperado de <http://tfig.itcilo.org/SP/contents/NII-technology.htm>. Extraído el 23 de junio del 2018.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. UNCTAD. (2017). *Perfiles de países*. Recuperado de <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/604/index.html>. Extraído el 23 de junio del 2018.

ANEXOS

1.- Matriz de Consistencia

2.- Matriz d operacionalización de variables

3.- Ficha técnica de los instrumentos a utilizar

4.- Cuestionario

5.- Definición de términos

**6.- Movimiento de Carga en los terminales portuarios de uso Público y Privado
(2017)**

5.- Validación del instrumento

1.- Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLE	INDICADORES	METODOLOGÍA
Problema Principal	Objetivo General	Hipótesis General	Variable Dependiente		
¿De qué manera la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao?	Determinar cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao	La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye a un efectivo control aduanero del puerto del Callao.	Efectivo control aduanero del puerto del Callao	Falta de control aduanero	Tipo de Investigación: cuantitativo – cualitativo
				Supervisión ineficiente en el Puerto del Callao	Diseño de Investigación: descriptivo-correlacional
Problemas Secundarios	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas	Variable Independiente		
¿Cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva en la disminución del delito de tráfico ilícito de drogas?	Analizar cómo contribuye la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva en la disminución del delito de tráfico ilícito de drogas.	El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuye en la disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.		Inspección no intrusiva	Población: 40 representantes de empresas exportadoras 40 representantes de operadores de comercio exterior
¿Cómo ayuda la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana?	Indagar cómo ayuda la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.	La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayuda para la disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.	La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva		Muestra: 20 representantes de empresas exportadoras 20 representantes de operadores de comercio exterior
¿En qué medida la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva cumpliría con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?	Evaluar en qué medida la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva cumple con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.	La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantiza que se cumpla con los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.		Régimen de exportación definitiva	Técnica: Encuesta Análisis Documental
					Instrumento: Cuestionario Guía de análisis documental

2. Matriz de Operacionalización de Variables e Indicadores

Variable	Indicadores	Dimensiones	Técnica - Instrumento
<p>Variable Independiente</p> <p>La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva</p> <p>El análisis permanente de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.</p> <p>La aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.</p> <p>La evaluación de la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva.</p>	<p>Inspección no intrusiva</p> <p>Régimen de exportación definitiva</p>	<p>Inspección</p> <p>Exportación</p>	<p>Encuesta</p>
<p>Variable Dependiente</p> <p>Efectivo control aduanero del puerto del Callao.</p> <p>Disminución del delito del tráfico ilícito de drogas.</p> <p>Disminución del delito de defraudación de rentas de aduana.</p> <p>Garantiza el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales.</p>	<p>Falta de control aduanero</p> <p>Supervisión ineficiente en el puerto del Callao</p> <p>Delito del tráfico ilícito de drogas</p> <p>Delito de defraudación de rentas de aduana</p> <p>Estándares de los acuerdos comerciales</p>	<p>Control Aduanero</p> <p>Supervisión</p> <p>Trafico ilicito</p> <p>Defraudación de rentas</p> <p>Acuerdos Comerciales</p>	<p>Análisis Documental</p>

3.- Ficha técnica de los instrumentos a utilizar

Detalle	
Meta de la Investigación	Conocer la percepción de los entrevistados acerca del tema
Título del instrumento a aplicar:	Cuestionario
Muestra de la entidad:	20 representantes de empresas exportadoras
	20 representantes de operadores de comercio exterior

Detalle	
Meta de la Investigación	Conocer la realidad actual de como aplican otros países mecanismos para control aduanero
Título del instrumento a aplicar:	Análisis Documental
Muestra de la entidad:	3 países que cuentan con inspección no intrusiva

4.- Cuestionario

CUESTIONARIO

Estimado participante:

Este instrumento tiene como objetivo conocer su percepción acerca de la APLICACIÓN DE INSPECCIÓN NO INTRUSIVA EN EL RÉGIMEN DE EXPORTACIÓN DEFINITIVA PARA EL CONTROL ADUANERO EN EL PUERTO DEL CALLAO.

Le solicitamos su total honestidad en las respuestas a las preguntas. Se garantiza la absoluta reserva sobre la información brindada.

Marque con una X su opinión:

1.- ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva?

SI:.....

NO:

2.- ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao?

SI:.....

NO:

3.- ¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?

SI:.....

NO:

4.- ¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?

SI:.....

NO:

5.- ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas?

SI:.....

NO:

6.- ¿Considera que la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?

SI:.....

NO:

7.- ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?

SI:.....

NO:

8.- ¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?

SI:.....

NO:

9.- ¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?

SI:.....

5.- Definición de términos

1. **Control aduanero.-** 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.

2. **Inspección no intrusiva.-** Operación de control realizada por las autoridades con el fin de determinar la naturaleza, el estado, el número de bultos, el volumen, el peso y demás características de las mercancías, la carga, los medios o unidades de carga o los embalajes; mediante sistemas de alta tecnología que permitan visualizar estos aspectos a través de imágenes, sin perjuicio de la facultad de realizar inspección física cuando las circunstancias lo ameriten.

La inspección no intrusiva consiste en utilizar tecnología de última generación, como escáneres de rayos X o gamma, para inspeccionar contenedores u otras mercancías embaladas sin tener que abrir ni dañar el contenido.

3. **Puerto del Callao.-** El puerto del Callao, oficialmente el Terminal Portuario del Callao, es un puerto marítimo de la costa central del Perú, en el Pacífico sur-oriental, perteneciente además a la ciudad del Callao, en la Provincia Constitucional del Callao. Además es el puerto de facto de la ciudad de Lima y de Brasil.

4. **Régimen de exportación definitiva.-** La exportación definitiva en adelante exportación, es el régimen aduanero que permite la salida del territorio aduanero de las mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo definitivo en el exterior y no está afecta a tributo alguno.

6.- Movimiento de Carga en los terminales portuarios de uso Público y Privado (2017)

Puertos y Terminales	Uso	Contenedores			Mercadería no contenerizada (TM)	Graneles Sólidos (TM)	Graneles Líquidos (TM)	Carga Rodante (TM)	Total TM (Año 2017)
		TEUs (Año 2017)	Unidades (Año 2017)	TM (Año 2017)					
TOTAL GENERAL		2,540,960	1,668,973	22,476,946	3,321,568	40,538,026	37,228,659	351,932	103,917,031
Marítimo		2,539,724	1,668,169	22,468,820	2,757,576	40,538,018	35,719,322	348,190	101,832,028
Talara		0	0	0	0	0	3,808,283	0	3,808,283
TP Refinería Talara Muelle Carga Líquida - PetroPerú	Privado	0	0	0	0	0	2,210,934	0	2,210,934
T Multiboyas Punta Arenas - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	1,597,349	0	1,597,349
Paita		228,367	131,124	1,506,358	35,897	515,542	52,544	0	2,110,342
TP Paita - TPE	Público	228,367	131,124	1,506,358	35,897	515,542	52,544	0	2,110,342
T Multiboyas Maple Paita	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Bayóvar		0	0	0	0	3,363,951	555,357	0	3,919,308
TP Bayóvar - PetroPerú	Privado	0	0	0	0	0	555,357	0	555,357
TP Misky Mayo - Vale	Privado	0	0	0	0	3,276,806	0	0	3,276,806
TP Juan Pablo Quay	Privado	0	0	0	0	87,145	0	0	87,145
Eten		0	0	0	0	0	514,640	0	514,640
T Multiboyas Eten - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	514,640	0	514,640
Chicama		0	0	0	0	0	0	0	0
TP Chicama ENAPU	Público	0	0	0	0	0	0	0	0
Salaverry		1,931	1,080	0	120,687	2,521,745	400,520	0	3,042,952
T Multiboyas Salaverry - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	378,545	0	0	378,545
TP Salaverry - ENAPU	Público	1,931	1,080	0	120,687	2,521,745	21,975	0	2,664,407
Chimbote		5	5	30	43,620	390,642	229,642	0	653,934
TP Chimbote - GR	Público	5	5	30	43,620	15,682	0	0	59,332
Muelle SIDERPERU	Privado	0	0	0	0	364,660	0	0	364,660
T Multiboyas Chimbote - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	169,736	0	169,736
T Multiboyas Chimbote - Colpex	Privado	0	0	0	0	0	40,878	0	40,878
T Multiboyas Chimbote - Blue Pacific Oils	Privado	0	0	0	0	0	19,028	0	19,028
Huarmey		0	0	0	0	2,439,345	0	0	2,439,345
TP Punta Lobitos - Antamina	Privado	0	0	0	0	2,439,345	0	0	2,439,345
Supé		0	0	0	7,291	0	190,403	0	197,694
TP Supé - ENAPU	Público	0	0	0	7,291	0	14	0	7,305
T Multiboyas Supé - Colpex	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
T Multiboyas Paramonga - QUIMPAC	Privado	0	0	0	0	0	78,908	0	78,908
T Multiboyas Supé - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	111,582	0	111,582
Huacho		0	0	0	5,705	0	2,782	0	8,487
TP Huacho - ENAPU	Público	0	0	0	5,705	0	2,782	0	8,487
Callao		2,250,224	1,390,796	20,383,216	1,882,882	9,746,947	22,371,504	348,168	54,732,718
T Multiboyas Chancay - Blue Pacific Oils	Privado	0	0	0	0	21,220	0	0	21,220
T Multiboyas Refinería La Pampilla - Repsol	Privado	0	0	0	0	0	10,822,116	0	10,822,116
T Multiboyas Repsol Gas	Privado	0	0	0	0	0	407,890	0	407,890
T Multiboyas Pure Bio Fuels	Privado	0	0	0	0	0	735,420	0	735,420
T Multiboyas TRALSA	Privado	0	0	0	0	0	12,260	0	12,260
T Multiboyas Sudamericana de Fibras	Privado	0	0	0	0	0	26,436	0	26,436
T Multiboyas QUIMPAC - Coquendo	Privado	0	0	0	0	0	144,280	0	144,280
T Multiboyas Zeta Gas Andino	Privado	0	0	0	0	0	344,606	0	344,606
TNM Callao - APM Terminals Callao	Público	1,002,965	624,235	6,669,813	1,882,882	5,831,063	2,964,089	348,168	17,696,018
TP Callao Zona Sur - DP World Callao	Público	1,247,259	766,561	13,713,403	0	0	0	0	13,713,403
TP Transportadora Callao	Público	0	0	0	0	2,973,090	0	0	2,973,090
T Multiboyas Conchán - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	2,681,432	0	2,681,432
TP Conchan - Unacem	Privado	0	0	0	0	942,793	0	0	942,793
TP Perú LNG Melchorita	Privado	0	0	0	0	0	4,211,757	0	4,211,757
Pisco		12,408	6,251	60,924	244,859	1,331,411	2,966,129	0	4,603,323
T Multiboyas Pisco - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	241,478	0	241,478
TP Pluspetrol - Camisea	Privado	0	0	0	0	0	2,721,289	0	2,721,289
TP General San Martín - PARACAS	Público	12,408	6,251	60,924	244,859	1,331,411	3,382	0	1,640,596
San Nicolás		0	0	0	0	13,631,068	32,472	0	13,663,540
TP Siscosan Hierro Perú	Privado	0	0	0	0	13,631,068	32,472	0	13,663,540
Matarani		18,183	13,616	203,851	378,333	6,188,889	2,632,628	22	9,303,722
Muelle Atico - TASA	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
TP Matarani - TISUR	Público	18,183	13,616	203,851	378,333	6,188,889	176,331	22	6,947,425
T Multiboyas Molendo - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	2,356,297	0	2,356,297
Ilo		28,606	25,297	314,541	38,301	418,478	2,062,417	0	2,833,738
TP Tablonas Marine - Southern Perú	Privado	0	0	0	0	0	924,637	0	924,637
T Multiboyas Ilo - Consorcio Terminales	Privado	0	0	0	0	0	600,478	0	600,478
TP Tablonas - SOUTHERN PERU	Privado	0	0	0	0	0	236,306	0	236,306
TP Ilo - ENAPU	Público	6,672	5,611	82,773	27,057	206,554	1,439	0	317,823
TP Southern Perú - Ilo	Privado	21,934	19,686	231,768	11,244	112,968	10,003	0	366,003
T Multiboyas TLT - TRAMARSA	Privado	0	0	0	0	0	182,607	0	182,607
TP Ilo - Enersur	Privado	0	0	0	0	98,936	106,947	0	205,884
Fluvial		1,236	804	8,027	563,992	7	1,509,237	3,742	2,085,005
Iquitos		1	1	0	387,953	7	1,195,114	1,280	1,584,354
Embarcadero Estación Andoas - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	956	0	956
Embarcadero Jibaro - Pluspetrol	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Embarcadero Estación Andoas - Pluspetrol	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
TP Iquitos - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	810,640	0	810,640
TP Iquitos - ENAPU	Público	1	1	0	387,953	7	0	1,280	389,240
Embarcadero GLP Amazonico	Privado	0	0	0	0	0	3,371	0	3,371
Embarcadero Villa Trompeteros - Pluspetrol	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Embarcadero Malvinas - Pluspetrol	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Embarcadero Estación Morona - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Embarcadero 12 DE OCTUBRE - LOTE 14B - Pluspetrol	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
Embarcadero San José de Saramuro (Estación 1) - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	379,605	0	379,605
Embarcadero Saramiriza (Estación 5) - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	542	0	542
Yurimaguas		28	16	203	137,954	0	173,696	1,858	313,710
TP Yurimaguas - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	172,812	0	172,812
TP Yurimaguas - ENAPU	Público	10	5	0	122,296	0	0	1,834	124,120
TP Yurimaguas Nueva Reforma - COPAM	Público	18	11	203	15,668	0	884	24	16,779
Pucallpa		1,207	787	7,824	37,722	0	140,427	604	186,577
TP Pucallpa - Petroperú	Privado	0	0	0	0	0	0	0	0
TP LPO	Público	1,207	787	7,824	37,722	0	140,427	604	186,577
Puerto Maldonado		0	0	0	364	0	0	0	364
TP Puerto Maldonado - ENAPU	Público	0	0	0	364	0	0	0	364

7.- Validación del instrumento

CERTIFICADO DE VALIDEZ POR JUICIO DE EXPERTOS

Yo, Mg. ELIZABETH WINSTANLEY PATIO identificada con DNI Nro. 07777625 Especialista en Derecho Aduanero. Actualmente laboro en la Sala de Aduana del Tribunal Fiscal. Ubicado en Av. Javier Prado Oeste N° 1115 – San Isidro. Procedo a revisar el instrumento cuantitativo enfocado a la **Aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao**, el cual está conformado por las siguientes preguntas cerradas.

Claridad y precisión: La pregunta está redactada de manera clara y precisa si ahondar en ambigüedades.

Coherencia: La pregunta tiene guarda relación con la investigación, la hipótesis, las variables e indicadores del proyecto.

Relevancia: La redacción de la pregunta permite comprender el fenómeno de estudio.

Nº	Preguntas	Calidad y Precisión		Coherencia		Relevancia		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
2	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao?	X		X		X		
3	¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?	X		X		X		
4	¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
5	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas?	X		X		X		
6	¿Considera que la aplicación de la inspección no	X		X		X		

EM

	intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?						
7	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?	X		X		X	
8	¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X	
9	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Ninguna. Sí hay suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Es todo cuanto informo;



Mg. ELIZABETH WINSTANLEY PATIO

Registro CAL N° 11714

Firma

CERTIFICADO DE VALIDEZ POR JUICIO DE EXPERTOS

Yo, Dr. MARCO ANTONIO HUAMAN SIALER PhD identificado con DNI Nro. 10146097 Especialista en Derecho Aduanero. Actualmente laboro en la Sala de Aduana del Tribunal Fiscal. Ubicado en Av. Javier Prado Oeste N° 1115 – San Isidro. Procedo a revisar el instrumento cuantitativo enfocado a la **Aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao**, el cual está conformado por las siguientes preguntas cerradas.

Claridad y precisión: La pregunta está redactada de manera clara y precisa si ahondar en ambigüedades.

Coherencia: La pregunta tiene guarda relación con la investigación, la hipótesis, las variables e indicadores del proyecto.

Relevancia: La redacción de la pregunta permite comprender el fenómeno de estudio.

N°	Preguntas	Calidad y Precisión		Coherencia		Relevancia		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
2	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao?	X		X		X		
3	¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?	X		X		X		
4	¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
5	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas?	X		X		X		
6	¿Considera que la aplicación de la inspección no	X		X		X		

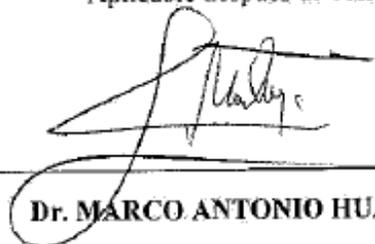
	intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?						
7	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?	X		X		X	
8	¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X	
9	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Ninguna. Sí hay suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Es todo cuanto informo;



Dr. MARCO ANTONIO HUAMAN SIALER PhD

Registro CAL N° 16943

Firma

CERTIFICADO DE VALIDEZ POR JUICIO DE EXPERTOS

Yo, **Mg. ALDO ISAIAS FALCONI GRILLO** identificado con DNI Nro. 06693290 Especialista en Derecho Aduanero. Actualmente laboro en la Sala de Aduana del Tribunal Fiscal. Ubicado en Av. Javier Prado Oeste N° 1115 – San Isidro. Procedo a revisar el instrumento cuantitativo enfocado a la **Aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao**, el cual está conformado por las siguientes preguntas cerradas.

Claridad y precisión: La pregunta está redactada de manera clara y precisa si abondar en ambigüedades.

Coherencia: La pregunta tiene guarda relación con la investigación, la hipótesis, las variables e indicadores del proyecto.

Relevancia: La redacción de la pregunta permite comprender el fenómeno de estudio.

Nº	Preguntas	Calidad y Precisión		Coherencia		Relevancia		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
1	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva sería adecuada aplicar en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
2	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación contribuirá a un efectivo control aduanero del puerto del Callao?	X		X		X		
3	¿Considera que no existe un adecuado control aduanero en el puerto del Callao?	X		X		X		
4	¿Considera que sería necesario un análisis permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X		
5	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva contribuirá a disminuir el delito del tráfico ilícito de drogas?	X		X		X		
6	¿Considera que la aplicación de la inspección no	X		X		X		

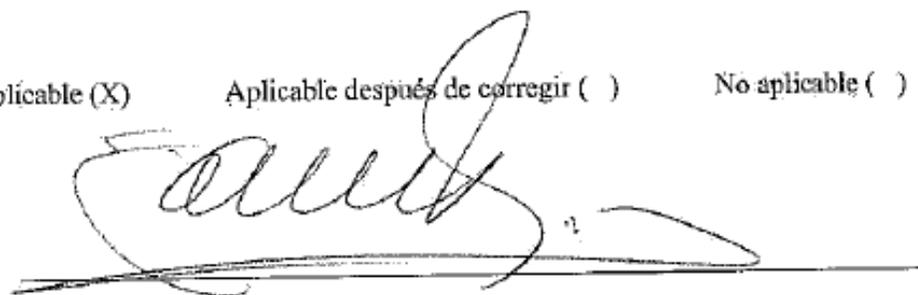
	intrusiva en el régimen de exportación definitiva debe ser trabajada con la administración aduanera?						
7	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva ayudará a disminuir el delito de defraudación de rentas de aduana?	X		X		X	
8	¿Considera que sería necesaria una evaluación permanente en la inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva?	X		X		X	
9	¿Considera que la aplicación de inspección no intrusiva en el régimen de exportación definitiva garantizará el cumplimiento de los estándares solicitados en los acuerdos comerciales?	X		X		X	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Ninguna. Sí hay suficiencia.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Es todo cuanto informo;



Mg. ALDO ISAIAS FALCONI GRILLO

Registro CAL N° 22320

Firma