



FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

INFLUENCIA DEL CONTROL ADUANERO EN LA REDUCCIÓN DEL
CONTRABANDO DE MERCANCIAS CONVENCIONALES EN EL PUERTO DEL
CALLAO 2019

Línea de investigación:

Competitividad Industrial, Diversificación Productiva y Prospectiva

Tesis para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración con
mención en Negocios Internacionales

Autor (a):

Ochoa Ttupa, Katerin Yaneth

Asesor (a):

Reyna Dávila, Silvia

(ORCID: 0000-0002-1844-0122)

Jurado:

Picon Chavez, Hernan

Riveros Cuellar, Alipio

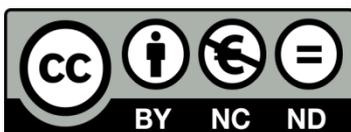
Pintado Cordova, Luis Alberto

Lima - Perú

2021

Referencia:

Ochoa, K. (2021). *Influencia del control aduanero en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el puerto del Callao 2019*. [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio Institucional UNFV. <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/5566>



Reconocimiento - No comercial - Sin obra derivada (CC BY-NC-ND)

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede generar obras derivadas ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



Universidad Nacional
Federico Villarreal

VRIN | VICERRECTORADO
DE INVESTIGACIÓN

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

INFLUENCIA DEL CONTROL ADUANERO EN LA REDUCCIÓN DEL
CONTRABANDO DE MERCANCIAS CONVENCIONALES EN EL PUERTO DEL
CALLAO 2019

Línea de Investigación:
Competitividad Industrial, Diversificación Productiva y Prospectiva

Tesis para optar el Título Profesional de Licenciada en Administración con mención
en Negocios Internacionales.

Autora:

Ochoa Ttupa, Katerin Yaneth

Asesora:

Reyna Dávila, Silvia
(ORCID: 0000-0002-1844-0122)

Jurado:

Picon Chavez, Hernan
Riveros Cuellar, Alipio
Pintado Cordova, Luis Alberto

Lima – Perú
2021

ÍNDICE

I. Introducción	6
1.1. Descripción y Formulación del Problema	7
1.1.1. Problema General	9
1.1.2. Problemas Específicos	9
1.2. Antecedentes	10
1.3. Objetivos	13
- Objetivos Específicos.....	13
1.4. Justificación.....	13
1.5. Hipótesis	15
II. Marco Teórico	16
2.1. Bases legales:.....	16
2.2. Antecedentes del Puerto del Callao.....	17
2.3. Situación Actual del Puerto del Callao	19
2.3.2. Concesionaria DP WORLD - Muelle Sur	22
2.3.3. Concesionaria Transportadora Callao	22
2.4. Comercio Exterior y Aduanas	23
2.5. Enfoques conceptuales del Control Aduanero	26
2.6. Categorías del Control Aduanero	27
2.8. Enfoques Conceptuales del Contrabando.....	31
2.10. Modalidades de contrabando.....	36
2.11. El contrabando en el contexto económico y social	36

III.	Método	55
3.1.	Tipo de investigación:	55
3.2.	Ámbito Temporal y Espacial	56
3.3.	Variables:	56
3.4.	Población y Muestra	57
3.5.	Instrumentos	59
3.6.	Procedimientos.....	60
3.7.	Análisis de Datos.....	61
3.8.	Contraste de hipótesis	62
IV.	Resultado de la Encuesta.....	68
V.	Discusión de Resultados	79
VI.	Conclusiones	81
VII.	Recomendaciones	83
VIII.	Referencias Bibliográficas.....	84

RESUMEN

Objetivo: Establecer la relación del control aduanero y en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el Puerto del Callao durante el periodo 2019, en perspectiva de explicar cómo se relacionan dichas variables de estudio. Cabe señalar que la presente aborda temas económicos y tributarios que se generan en el puerto. Método: se utilizó el diseño descriptivo explicativo con una muestra de 50 servidores públicos que laboran en el puerto, a quienes se les aplicó cuestionarios sobre opinión del control aduanero que se realizan y sobre todo sobre las actividades delictivas del contrabando. Para el análisis de la información se utilizó técnicas estadísticas descriptivas. Resultados: señalan que hay una relación inversa entre dichas variables y el control aduanero es considerado como aceptable. Conclusiones: el control aduanero se relaciona inversa y significativamente con el contrabando en de mercancías convencionales en el Puerto del Callao durante el periodo 2019; es decir, a mayor control del flujo de ingreso de mercancías se tiende a disminuir el nivel de contrabando.

Palabras claves: Control aduanero, mercancías convencionales, contrabando

Abstract

Objective: To establish the relationship between customs control and the reduction of smuggling of conventional goods in the Port of Callao during the 2019 period, in order to explain how these study variables are related. It should be noted that this one addresses economic and tax issues that are generated in the port. **Method:** the descriptive explanatory design was used with a sample of 50 public servants who work in the port, to whom questionnaires were applied on the opinion of the customs control carried out and especially on the criminal activities of smuggling. Descriptive statistical techniques were used to analyze the information. **Results:** indicate that there is an inverse relationship between these variables and customs control is considered acceptable. **Conclusions:** customs control is inversely and significantly related to smuggling of conventional goods in the Port of Callao during the 2019 period; In other words, the greater the control of the flow of merchandise entry, the level of smuggling tends to decrease.

Keywords: Customs control, conventional goods, smuggling

I. Introducción

La investigación que a continuación se presenta, tiene como fin concientizar a los micro empresarios, pymes, y personal que labora en las aduanas de nuestro país, para que recojan las recomendaciones a fin de reducir el contrabando, especialmente, de las mercancías convencionales que ingresan por el puerto del callao.

Lo que se resalta de la presente investigación radica en las consecuencias que emergerían en nuestro país, si es que no actualizamos los sistemas y/o formas de control aduanero.

El presente proyecto de investigación, muestra la historia del puerto del callao desde los diversos muelles, hasta llegar al control de mercancías convencionales que ingresan a nuestro país evadiendo mucho de ellos los impuestos, asimismo ingresando mercancías prohibidas, conllevando al contrabando de la misma.

En ese sentido la presente, tiene como finalidad estudiar el efecto de un control eficiente en la reducción del contrabando de mercancías convencionales, probando el efecto negativo en los ofertantes y demandantes.

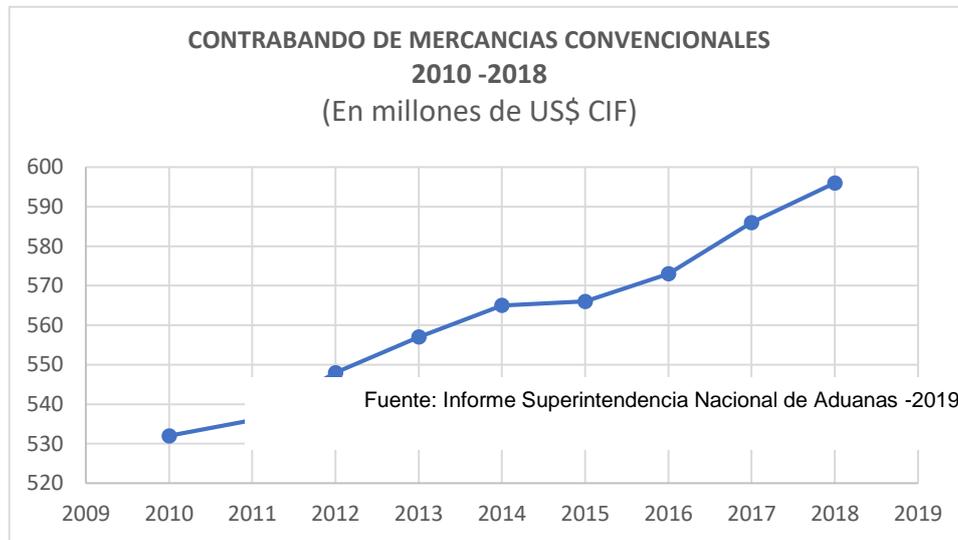
1.1.Descripción y Formulación del Problema

Los desarrollos globales han propiciado el acercamiento de todos los países para establecer lazos más fuertes y estrechos, así como facilitar el comercio entre continentes, en el Perú esto se ha dado a través de acuerdos comerciales, los cuales han eventualmente generado una progresiva liberalización de bienes de todo tipo, la cual ha sido efectiva cuando se abren los mercados. Sin embargo, un mercado abierto solo puede funcionar de manera efectiva, en la medida en que exista un marco claro de principios y obligaciones que rijan la facilitación de los flujos comerciales que permitan a las empresas participar en la economía global.

Es a partir de este punto es que a lo largo de la historia se ha podido constatar que los países que fueron el destino final de dichos bienes, así como los países de origen, han tenido que poner en marcha diversos mecanismos para controlar la salida y entrada de dichos bienes, y es por ello que la idea de realizar un adecuado control aduanero ha tenido consecuencias relevantes para el bienestar económico de cada país.

Sin embargo, a lo largo de los años, estos mecanismos de control no han sido plenamente efectivos, ya que el contrabando se ha incrementado a través de nuevos métodos y en muchos casos a través de los canales de control que maneja actualmente la aduana.

En la actualidad (Reynaldo, 2019) menciona en su informe a la SUNAT que el contrabando se ha incrementado debido a los nuevos métodos que utilizan las personas o en algunos casos ya no se especifican los controles aduaneros. Así, el contrabando dentro de la jurisdicción de Aduanas Aéreas y Postales del Callao ha alcanzado (9,5%), en la Jurisdicción Aduanera Marítima del Callao ha alcanzado (4,7%), Perú y Colombia (6,5%) y Tacna (3,7%).

Figura 1*Contrabando de Mercancías Convencionales 2010-2018*

Desde ese instante, los principales puntos de acceso utilizados por los contrabandistas para el ingreso de mercancías convencionales se encuentran en Puno, considerándose un problema social por el incremento de personas involucradas desde el transporte del mismo hasta la comercialización de estas mercancías.

En consecuencia, se confirma la existencia de un problema específico: El descuido de la influencia del control aduanero de mercancías convencionales en la reducción del contrabando desde el puerto del Callao, este hecho ha motivado a planificar un estudio que permita explicar el comportamiento de las dos variables. Como sabemos, la integración de la administración aduanera y tributaria es ahora una tendencia mundial.

En este sentido, es necesario plantear nuevas ideas para el control aduanero, ya que el incremento del contrabando conduce a la competencia desleal, al mantenimiento de una cadena de informalidad comercial y laboral y a la pérdida de tributación del Estado.

Este trabajo de investigación mostrará desde un inicio un panorama general de qué es el comercio exterior, el significado de las infracciones aduaneras en el comercio internacional y el impacto negativo del contrabando en todos los sectores del país, así como la importancia del control aduanero en la detección de aduanas ilegales.

Por ello, despierta nuestro interés en promover controles aduaneros efectivos para reducir este problema que persiste en el tiempo y pone en peligro la vida y la salud de los ciudadanos, así como la de la economía peruana, a través de la evasión fiscal.

1.1.1. Problema General

¿Cómo influye el control aduanero en la reducción de contrabando de mercancías convencionales en el Puerto del Callao en el Periodo 2019?

1.1.2. Problemas Específicos

¿De qué manera influye el control aduanero de la mercancía convencional antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao -2019?

¿De qué manera influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao -2019?

¿De qué manera influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao -2019?

1.2. Antecedentes

En cuanto a la estructura formal de la presente tesis, se ha recopilado información relacionada con el tema y cuestiones de investigación, En este contexto, la búsqueda de trabajos previa a la presente reveló la siguiente información.

1.2.1. Antecedentes Internacionales

(Alvarez, 2014) mediante su tesis *El Contrabando Aduanero como una de las causas de daño efectivo al Patrimonio Público*, concluye que las infracciones aduaneras se cometen principalmente mediante el contrabando, la falsificación de certificados de origen y la aceptación y tarifas inadecuadas. En este contexto, se han propuesto mejoras en la gestión aduanera y la lucha contra el fraude mediante sanciones más severas en caso de infracciones aduaneras, así como la incautación y detención de mercancías ilícitas.

(Palenque, 2014) en su tesis *Análisis de la Influencia del Control Aduanero Fronterizo en el Tránsito Aduanero Internacional*, señaló que la falta de implementación tecnológica en la frontera ha provocado un atraso en el trámite administrativo, razón por la cual la capacidad física hace que las mercancías demoren mucho en ser nacionalizadas en caso de importación, resultando en altos costos y reducción de la competitividad del país.

(Cabello , 2011) con la tesis *Contrabando de Juguetes de Procedencia China* afirma como resultado, que el contrabando está en connivencia con la corrupción de las autoridades, lo que afecta el crecimiento económico de México, ya que muchos de estos bienes se venden a precios muy bajos, lo que genera que los comerciantes que se

dedican a la venta de Los artículos obtenidos ilegalmente se ven afectados y tienden a fallar.

1.2.2. Antecedentes Nacionales

(Davila, 2019) según su tesis *Aplicación de Inspección no Intrusiva en el régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao*, concluye que la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen definitivo de exportación contribuye a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao, debido a la reducción del comercio ilegal de mercancías prohibidas, que llega al Perú por el puerto de Callao y sus límites. Asimismo, se señaló que, a través del análisis continuo de la inspección no intrusiva en el régimen final de exportación, ayudó a reducir el delito de narcotráfico. Asimismo, con el fin de establecer controles más rigurosos, se recomendó que la inspección trabaje en coordinación con la administración aduanera.

(Jackeline, 2019) en la tesis *Aplicación de Inspección no Intrusiva en el Régimen de Exportación Definitiva para el Control Aduanero en el Puerto del Callao*; se resalta la contribución del correcto control aduanero en el puerto del Callao, ya que disminuye el comercio ilícito de mercancías ilícitas, al igual que las llegadas al Perú por el puerto del Callao, así como sus fronteras. Cabe señalar que la aplicación no intrusiva del régimen definitivo de exportación trabaja en conjunto con la administración aduanera para establecer controles más estrictos.

(Atencio, 2018) en su investigación *Los Efectos Económicos y Tributarios del Contrabando en la Región de Puno en los Periodos 2015-2016*, concluye que si bien el contrabando es considerado un acto ilegal, muchas personas todavía no consideran este

acto tan letal, porque solo ven su propio beneficio, pero aquí también es necesario evaluar los ingresos que el estado deja de recibir por esto que poder incrementar el presupuesto en educación y salud, ya que estos son los sectores que mayor necesidad tienen del país.

(Grillo, 2018) en su tesis *La Pertinencia de la Aplicación de Criterios Cualitativos en la Delimitación del Delito de Contrabando en la Aduana Marítima del Callao* , Sostiene que el uso de criterios cualitativos tiene un impacto significativo en la demarcación del delito de contrabando desde un mundo exclusivamente cuantitativo. Por lo tanto, se recomendó la realización de cursos de capacitación sobre el problema del delito de contrabando en general y sobre el tema de la delimitación cuantitativa.

(Huaman , 2016) en su libro *Delito del Contrabando en el Perú y el Contexto Internacional* señala que el desarrollo global ha dado lugar a diversos intercambios comerciales que también han dado lugar a actos ilícitos. Asimismo, con el fin de proteger los bienes jurídicos, se buscó proponer una norma de sanción para atender la amenaza de actos contrarios a la norma y al orden social, porque en el Perú existe todo un sistema de entidades. Estados que sancionan infracciones aduaneras, sin embargo, los verdaderos actores del delito de tráfico ilícito quedan impunes, pues solo el 10% de ellos dicta sentencia efectiva.

(Moreno, 2008) en su tesis *La gestión aduanera en el Puerto del Callao como Instrumento de facilitación del Comercio*, destaca , entre otras cosas, la prevalencia de áreas que necesitan ser mejoradas en los procesos y procedimientos que necesitan ser manejados, como el control físico de mercancías de importación y exportación como porcentaje del total, se mantiene alta en comparación con la tendencia internacional. La

Aduana Marítima no aplica algunos métodos internacionales, especialmente los relacionados con la reducción de la participación de la capacidad física de las mercancías, que es una carga importante para los operadores de comercio exterior.

1.3. Objetivos

Los propósitos que busca esta investigación son los siguientes:

- Objetivo General

Evaluar la influencia del control aduanero en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el Puerto de Callao.

- Objetivos Específicos

Determinar de qué manera influye el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Determinar de qué manera influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Determinar de qué manera influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación Económica:

A través de esta investigación se propone analizar la problemática que persiste en los controles convencionales de mercancías en el puerto del Callao; para enfocar la

pérdida económica que genera anualmente el estado debido, principalmente, a un déficit de controles, esta investigación es de vital importancia, y muchos de los operadores comerciales que importan se ven adecuadamente afectados y tienden fracasar porque no pueden competir con los precios de los productos que están esencialmente en el mercado negro.

1.4.2. Justificación Social:

De acuerdo con la realidad problemática, gracias a esta investigación se consideró de vital importancia la implementación de nuevas medidas de control aduanero, así como la implementación de políticas encaminadas a salvaguardar los intereses del Perú. Esto tiene como objetivo la implementación de nuevas tecnologías, ya que el incremento del contrabando en los últimos años ha generado pérdidas importantes para el estado peruano.

Cabe señalar que con las pérdidas fiscales se podrían realizar mejoras en los diferentes sectores del país como educación, salud y todo el sistema fronterizo del Perú.

1.4.3. Justificación Practica:

En este caso, muchas microempresas pueden incurrir en este riesgo de contrabando por falta de conocimiento legal, por lo que muchas veces recurren al mercado negro (contrabandistas), cuya finalidad es brindar nacionalización de bienes servicios a precio bajo, lo que lo hace tentador, por lo que aquí se propone sugerir acciones relevantes para reducir el contrabando mediante la adecuada aplicación de controles internos.

1.4.4. Justificación teórica:

El propósito de esta investigación es interesar al lector sobre la influencia de los controles aduaneros en la reducción del contrabando, para que exista un conocimiento más concreto y completo de los efectos del contrabando en nuestro país, así como las medidas que se encuentran implementadas en torno a este. En esencia, para acabar con el mal es necesario delinear con precisión y claridad las diversas situaciones que dificultan el desempeño aduanero.

1.5. Hipótesis

1.5.1. General

Existe influencia del control de mercancías convencionales en la reducción del contrabando en el Puerto del Callao.

1.5.2. Especificas

Influye el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

II. Marco Teórico

2.1. Bases legales:

Ley General de Aduanas - Decreto Legislativo N ° 1053 de 27 de junio de 2008, tiene por objeto regular las relaciones jurídicas que se establezcan entre la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), y todas las personas ya sean naturales y jurídicas involucradas tanto en el ingreso y egreso de Mercancías del territorio aduanero.

Reglamento de la Ley General de Aduanas aprobada por Decreto Supremo N ° 010-2009-EF de 16 de enero de 2009 y su reforma al Decreto Supremo N ° 367-2009-EF de 9 de diciembre de 2019, cuyo objeto es regular la aplicación. de la Ley General de Aduanas.

Ley N ° 28008 de 19 de junio de 2003 sobre Delitos Aduaneros y su Reforma, que elude el delito de contrabando de personas que evaden el control aduanero e ingresan mercancías de toda clase, y de personas que no las utilicen para la capacidad física de las oficinas se caracteriza por la aduana.

2.2. Antecedentes del Puerto del Callao

(Valencia, 2010) resalta en el libro El Puerto del Callao que casi todo el territorio del Callao se extiende en una gran bahía, la que se encuentra protegida por las siguientes islas: San Lorenzo, El Frontón, Cavinzas y el islote Redondo, es el único territorio administrativo que tiene la categoría de provincia constitucional.

Hoy en día, el puerto del Callao está siendo concesionada por el Norte con el terminal marítima multipropósito, el mismo que fue diseñado para el manejo de mercadería contenerizada y mercadería general y cuya administración está a cargo de APM Terminals Callao; y por el otro extremo, el terminal exclusiva de manejo de carga contenerizada del sur administrada por Dubais Ports World Callao (DP World Callao); y finalmente, la terminal de embarque de concentrados minerales, que se completa con una cinta transportadora tubular que transporta el material hasta el propio barco, reduciendo así el impacto ambiental, es administrado por Transportadora Callao.

Figura 2

Ubicación del Puerto del Callao



Fuente: google.map

Para comprender la importancia del Puerto del Callao, es preciso señalar que durante el periodo 2018 la Comisión Económica de América y el Caribe - CEPAL (Económica, 2019) en su informe anual sobre el movimiento de contenedores en los puertos de la región y en base a información recabada directamente de las autoridades portuarias y operadores de terminales marítimas, el puerto del Callao se ubicó en el sexto lugar con un monto equivalente a 2.340. 657 TEU (Unidad equivalente en pies).

Figura 3

Top 20 de TEU de América Latina y el Caribe



Fuente: CEPAL/informe

Los principales operadores portuarios en el Terminal Portuario del Callao (TPC) son: (i) DP World que opera el Terminal Muelle Sur, (ii) APM Terminals Callao S.A y (iii) Transportadora Callao S.A., ésta última opera embarques Concentrados de Minerales.

Figura 4

Características Generales de los Terminales Portuarios del TPC

Características	Terminal Muelle Sur	Terminal Norte Multipropósito	Terminal Embarque de Concentrados de Minerales
Suscripción del Contrato de Concesión	24.07.2006	11.05.2011	
Inicio de explotación	18.08.2010	01.07.2011	23.05.2014
Plazo de la Concesión	30 años	30 años	20 años
Tipo de terminal	Especializado en contenedores	Multipropósito	Embarque de concentrados de mineral
Alcance del terminal	Nacional	Nacional	Nacional
Tipo de proyecto	Greenfield	Brownfield	Greenfield
Área de influencia	Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú.	Lima, Ica, Ancash y la zona centro del Perú.	Lima, Cerro de Pasco, Junín y Huancavelica.
Accionistas	P&O Dover/Dubái Ports (82,55%) y Matthews Holding Limited (17,45%)	APM Termináis B.V. (63,75%) y Callao Port Holding B.V. (36,25%)	Perubar S.A. (30%), Impala Perú S.A.C. (30%), Sociedad Minera El Brocal S.A. (8%), Minera Chinalco Perú S.A. (7%) y Santa Sofía Puertos S.A. (25%).

Fuente: Contratos de concesión Terminal Sur, Norte y Terminal de Embarque/Ositrán

2.3. Situación Actual del Puerto del Callao

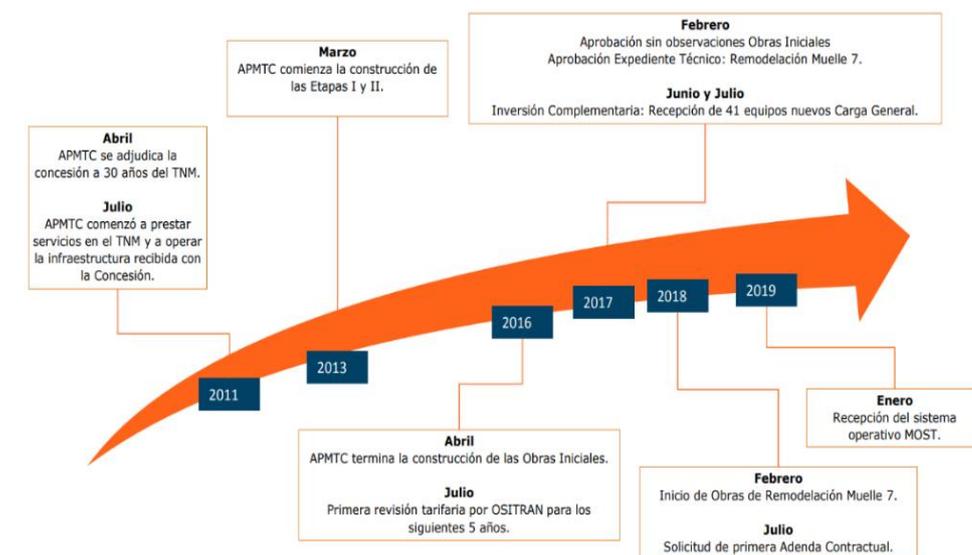
2.3.1. Concesionarias APM Terminal-Muelle Norte

APM Terminals es propiedad del grupo danés A.P. Moller Maersk, un conglomerado empresarial con más de 100 años de experiencia y liderazgo en la industria marítima; es uno de los mayores operadores de terminales de contenedores del mundo, ocupa el segundo lugar en el ranking mundial con más de 50 terminales en 31 países, el 11 de mayo de 2011, el terminal APM adjudicó la concesión del terminal norte polivalente, el mismo que anteriormente era operada por la empresa ENAPU, el plazo de concesión era de 30 años, también se firmó un contrato en el que se esperaba

que el 17% de las utilidades declaradas cada año por el Muelle Norte serían para ENAPU. (APM Terminals, 2020)

Figura 5

Evolución de la Concesión del TNM



Fuente: Plan de Negocios 2019-APM Terminals Callao

Actualmente, la empresa cuenta con más de 3700 pies lineales de frente de atraque, distribuidos en 7 muelles o 15 atracaderos, configurados para hacer frente al creciente flujo de barcos que llegan al primer puerto, y principalmente polivalentes, contenedores, graneleros, cisterna y Los barcos reciben, entre otras cosas, empresas pesqueras, cruceros. Asimismo, gestiona más de 72 puertos y terminales, 140 terminales de servicio terrestre, un portafolio de 9 nuevos proyectos de terminales en regiones estratégicas y 16 proyectos de expansión en los que colaboran profesionales de distintas nacionalidades, asimismo tienen el propósito de transformar el puerto del Callao en un puerto en uno de clase mundial. (APM Terminals, 2020).

Figura 6

Servicios que Brinda APM Terminal



Fuente: Plan de Negocios 2019-APM Terminals Callao

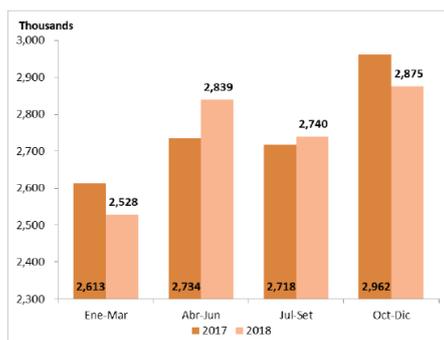
En términos de carga general, la empresa APM Terminal registró una disminución de -0,4% respecto a 2017, según 2017 (Plan Anual APM 2019, 2019)

Utilizando el siguiente diagrama se puede mostrar que disminuyó en un -0,4% la carga general del año en comparación con el período 2017. Por otro lado, la carga fraccional aumentó en un 4% con respecto al año anterior. (Plan Anual APM Terminals, 2019)

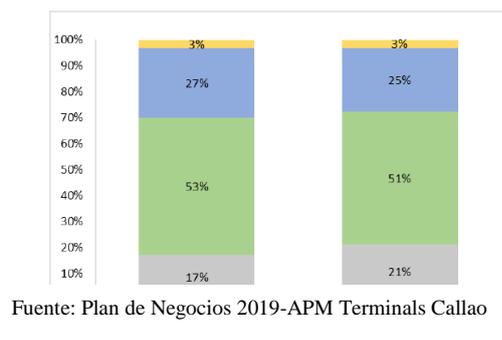
Figura 7

Volúmenes de carga

VOLÚMENES DE CARGA GENERAL (TN)



DISTRIBUCIÓN DE CARGA (%)



Fuente: Plan de Negocios 2019-APM Terminals Callao

11 Millones de TM de carga general.

2.3.2. Concesionaria DP WORLD - Muelle Sur

El 24 de julio de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como otorgante y DP World SRL como concesionaria firmaron el contrato de concesión para el diseño, construcción, financiamiento, conservación y operación de la nueva terminal en contenedores - zona sur por un período de 30 años.

Figura 8

Indicadores alcanzados en el periodo 2018

Tráficos e Ingresos	2014	2015	2016	2017	2018
Recaladas	840	803	805	771	753
Volumen (en TEU)	1,426,516	1,238,903	1,139,229	1,247,259	1,305,242
Volumen (en contenedores)	906,182	790,353	710,860	766,561	798,122
Ingresos (en USD)	148,888	137,325	123,223	138,650	147,081

Fuente: Plan de Negocios 2019-DP WORLD

2.3.3. Concesionaria Transportadora Callao

El 28 de enero de 2011, el estado peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que a su vez actuó a través de la Autoridad Portuaria Nacional, firmó el contrato de concesión de la terminal de embarque de concentrados minerales. en la terminal portuaria del Callao. con la empresa Transportadora Callao SA.

Figura 9

Ubicación de TCSA



Fuente: Plan de Negocios 2019- TCSA

2.4. Comercio Exterior y Aduanas

El comercio exterior, denominadas de esta forma a todas las actividades vinculadas a importación y exportación de bienes y servicios, tendiendo a un mayor desarrollo económico de nuestro país, sin dejar de respetar acordado en los tratados internacionales que hemos firmado sobre el tema mercantil con otras naciones.

A nivel mundial se ha podido visualizar la necesidad de intercambio de bienes y servicios, la misma que se encuentra dirigida mediante tratados y/o convenios internacionales que se efectúan entre países, por ejemplo, ningún país tiene todos los recursos que necesita, la deficiente solvencia de bienes para hacer frente a sus necesidades, especialmente, los diferentes tipos de comercio entre naciones son tan variados como complejos y en ellos mezcla el comercio legal (importaciones y exportaciones) e ilegales (contrabando y piratería).

2.4.1. Comercio regulado

Actualmente, el estado, la mayoría de las veces, solo especifica el comportamiento de las personas que se dedican a la importación y/o la exportación de bienes. Solo en casos excepcionales restringe o prohíbe la entrada y/o salida de determinadas mercancías, es preciso señalar que forma básica y comúnmente se viene realizando el comercio es a través de políticas arancelarias y no arancelarias.

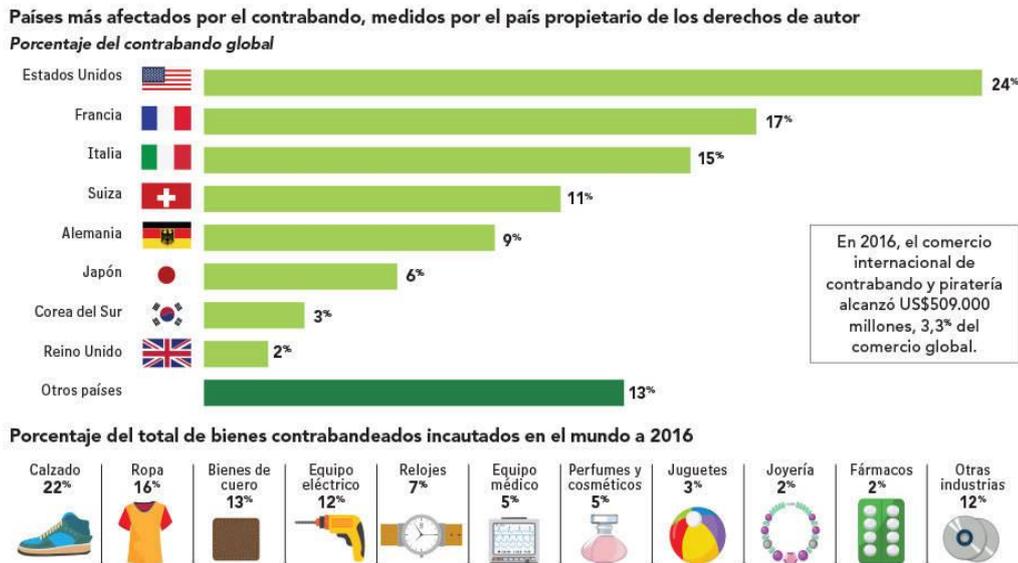
2.4.2. Definición de Aduanas

Es la entidad que tiene oficinas en las fronteras de cada país, cuya función principal es registrar las importaciones y exportaciones en donde se realiza el pago de percepciones, nacionalización de mercancía en caso de que sea importada, básicamente se encargan de

realizan control recurrente de mercancías conforme a lo estipulado en la legislación aduanera y procedimientos propios de ella.

Figura 11

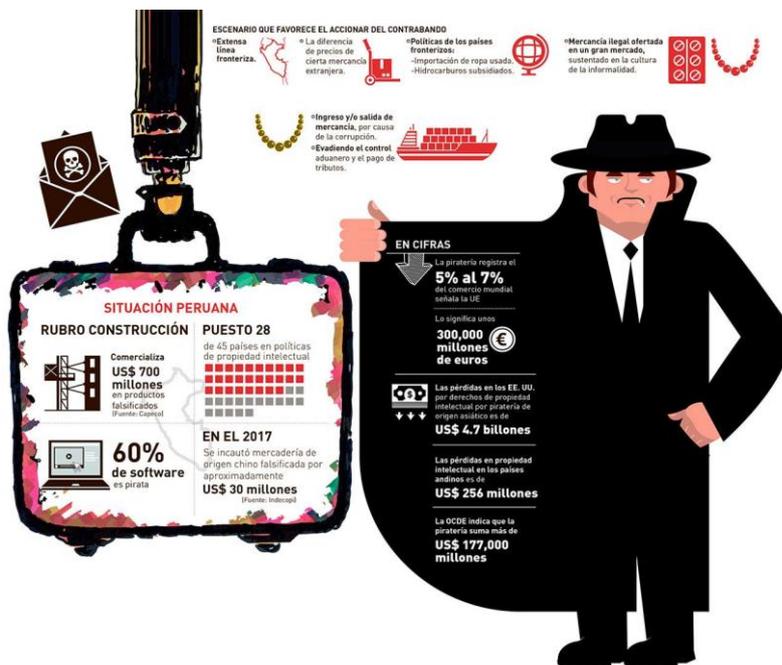
Países más afectados por el contrabando, medidos por el país propietario de los derechos de autor



Fuente: Statista con datos de la OCDE

Figura 10

Escenarios del contrabando



Fuente: el Peruano/economía

2.4.3. SUNAT

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, es un órgano especializado descentralizado del Ministerio de Economía de Finanzas-MEF y cuenta con personería jurídica propia y goza de autonomía funcional, técnica financiera y presupuestal, según lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, esta última ha absorbido a la Superintendencia Nacional de Aduanas y asumió facultades y funciones que por ley le corresponde. Posee domicilio legal y principal en Lima, con la facultad de establecer dependencias en el interior del país. Dentro de las funciones que corresponde a la SUNAT, según lo dispuesto en el Art.4 del Reglamento de Organización y Funciones de la SUNAT, N° 122-2014/SUNAT, sobre el comercio exterior se destaca lo siguiente:

Solicitar, y de ser el caso ejecutar, medidas destinadas a cautelar la percepción de los tributos que administra y disponer la suspensión de las mismas cuando corresponda, de acuerdo a Ley. Controlar y fiscalizar el tráfico de mercancías, cualquiera sea su origen y naturaleza a nivel nacional.

Inspeccionar, fiscalizar y controlar las agencias de aduanas, despachadores oficiales, depósitos autorizados, almacenes fiscales, terminales de almacenamiento, consignatarios y medios de transporte utilizados en el tráfico internacional de personas, mercancías u otros.

Prevenir, perseguir y denunciar al contrabando, la defraudación de rentas de aduanas, la defraudación tributaria y el tráfico ilícito de mercancías, así como aplicar medidas en resguardo del interés fiscal.

Otorgar el aplazamiento y/o fraccionamiento para el pago de la deuda tributaria o aduanera, de acuerdo con la Ley.

Proponer al Ministerio de Economía y Finanzas la reglamentación de las normas tributarias, aduaneras y otras de su competencia.

Sancionar a quienes contravengan las disposiciones legales y administrativas de carácter tributario y aduanero, con arreglo a Ley.

Mantener en custodia las mercancías y bienes incautados, embargados o comisados, efectuando el remate de los mismos cuando ello proceda en el ejercicio de sus funciones.

Editar, reproducir y publicar oficialmente el Arancel Nacional de Aduanas actualizado, los tratados y convenios de carácter aduanero, así como las normas y procedimientos aduaneros para su utilización general.

2.5. Enfoques conceptuales del Control Aduanero

De acuerdo a la (OMA, 2020) El término control aduanero se define de la siguiente manera: Medidas que se aplican para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos cuya aplicación corresponde a las aduanas. Por otro lado, la Comunidad Andina de Naciones (CAN) define la expresión Control aduanero: “Conjunto de medidas que adopta la administración aduanera para asegurar el cumplimiento de la legislación”.

2.6. Categorías del Control Aduanero

Según (Garavito, 2017) Las fases en las que se realiza el control aduanero se explican correctamente en la Ley Orgánica de la Dirección General de Aduanas y la Decisión 574 de la Comunidad Andina de la siguiente manera:

2.6.1. Según el régimen aduanero

Los regímenes aduaneros son las disposiciones establecidas en la legislación aduanera de cada país, en cuyo caso se evaluará el régimen definitivo de importación.

2.6.2. Según tipo de obligación

Se puede clasificar según el tipo de obligación sujeta a control, en:

2.6.2.1. Control de obligaciones tributarias

Refiriéndose al control del pago correcto de los impuestos de importación. Este control es de vital importancia en países donde los impuestos a la importación representan una alta proporción de los ingresos fiscales totales.

2.6.2.2. Control de obligaciones no tributarias

Con referencia al control de la administración aduanera de las obligaciones no tributarias, como el control de la obligación de presentar certificados o registros sanitarios, licencias u otros requeridos para el despacho de aduana.

2.6.3. Control Aduanero según momento de ejecución

2.6.3.1. Control previo/antes del despacho de mercancías

Es el que se ejerce sobre la mercancía, antes de ser sometido a un trámite aduanero, se inicia cuando los operadores del comercio exterior envían por correo un documento físico o magnético, por ejemplo, Manifiesto de Carga, el mismo que

contiene información respecto a tomar en cuenta el número de bultos, el peso y la identificación de las mercancías que incluyen la carga, incluyendo las mercancías a granel, en esta investigación el régimen aplicable será el régimen definitivo de importación.

De acuerdo a la información brindada por los operadores de comercio exterior, es a partir de este momento que las administraciones aduaneras deben iniciar su labor, analizando a priori la gestión de riesgos mediante herramientas informáticas que seleccionan automáticamente a través de filtros, indicios de posible fraude.

Asimismo, no se debe olvidar que las administraciones aduaneras ya han realizado un estudio que les permite identificar y segmentar a los importadores. Esto es fundamental para que el control a realizar se realice de la manera más eficiente.

Hay operadores que por su tamaño en cuanto a número son los más importantes, pero en cuanto a su aporte en cuanto a impuestos y tarifas, no son muy importantes, por ejemplo en Perú existen grandes empresas que por su tamaño en la cantidad que importan pueden aportar alrededor del 70% en cuanto a impuestos, y si por ejemplo contamos con la participación de solo 10 grandes empresas y / o multinacionales que a nivel nacional han un aporte considerable en cuanto a impuestos, por otro lado tenemos el Mypes que por su monto es alto, pero comparado con el aporte por la cuestión fiscal, es mínimo. En este sentido, es necesario poder distinguir a un operador de otro según un rango de movimiento de FOB, para poder establecer en qué segmento se puede ubicar. De esta manera podemos distinguir un operador de otro, significa que ya hemos comenzado con un primer filtro que se puede utilizar para seleccionar declaraciones de mercancías - DM.

En la segmentación propuesta, puede existir otro filtro que los operadores pueden utilizar teniendo en cuenta otras variables, tales como: el país de origen de las mercancías convencionales, el tipo de mercancías a importar, el puerto de embarque de donde se envían las mercancías, etc.

Considerando estas variables, se pueden establecer filtros que permitan una selección correcta de declaraciones de mercancías que pueden seleccionarse para examen físico, sin embargo, para poder identificar el país de donde proviene la mercancía, así como el tipo y puerto de origen de mercancía, estos son proclives a la presunción de una operación fraudulenta, para lo cual juega un papel importante la información que posee la administración aduanera sobre los operadores de comercio exterior.

Asimismo, es preciso indicar que las acciones de vigilancia y control de unidades de carga y transporte de mercancías, mientras se encuentran a bordo del medio de transporte y durante su traslado y durante su permanencia en almacenes temporales o en depósitos autorizados.

2.6.3.2. Control inmediato o durante el despacho

El control inmediato es el que se ejerce sobre las mercancías desde su entrada al territorio aduanero o desde su presentación para su salida hasta que se autoriza su despacho. Dado que en esta etapa no se dispone de mucho tiempo, las administraciones aduaneras deben aplicar un control selectivo al DAM en base a criterios de gestión de riesgos que les permitan seleccionar un solo grupo de mercancías que superen la capacidad física (denominada canal rojo), otras por reconocimiento documental

(denominada canal amarilla) e incluso la mayoría sin ningún tipo de control (canal verde).

2.6.3.3. Control a Posteriori

Este es el control que se ejerce después del levante o embarque de mercancías embarcadas bajo un procedimiento aduanero específico. El control posterior es el que se realiza cuando la mercancía ya pertenece al propietario, este control es realizado por la Administración Aduanera.

Se puede clasificar según el tipo de actuación aduanero debe estar guiada por el plan de control anual o periódico, el cual establece los principales lineamientos a tener en cuenta en la selección de empresas a controlar (RECAUCA, 2008)

El control documental diferido y auditorías, son acciones a realizar en el control posterior.

El control documental diferido incluye la revisión del DAM presentado durante el despacho de aduana de las mercancías, pero después de su despacho o retiro control sujeto a control, por el control permanente.

2.6.3.4. Control Permanente.

Son inspecciones de usuarios de comercio exterior que se refieren al control que se debe realizar a los operadores de comercio exterior aprobados por la administración aduanera (tales como instalaciones y depósitos aduaneros, agentes de aduanas, entre otros), con la finalidad de verificar el correcto cumplimiento de obligaciones fiscales y aduaneras, asimismo realizar inventarios de mercancías, verificando el cumplimiento de los requisitos y otras medidas de control.

2.7. Fraude Aduanero

En sentido amplio, se entiende por fraude aduanero cualquier infracción o intento de infracción de la legislación aduanera o de cualquier otra disposición cuya aplicación o ejecución sea competencia o responsabilidad de las aduanas. El fraude aduanero comercial incluye todos los actos ilícitos en este ámbito, excluidos los casos de entrada y salida de mercancías del territorio aduanero en el que las mercancías no se presentan a la autoridad aduanera. Con respecto a esto último, centraremos nuestro análisis, teniendo en cuenta el concepto y el alcance del control aduanero según el cual el fraude como tal puede llevarse a cabo en cualquier etapa de la transacción comercial; es decir, pueden hacerlo antes del envío, durante el envío y después del envío. En este sentido, corresponde a las administraciones aduaneras prever el control aduanero en los mismos casos en que se pueda iniciar la transacción.

Existen varias formas de fraude, que se pueden citar como las principales; casos referidos a declaración incorrecta de valor, cantidad, transferencia de mercancías, origen de mercancías, cambio de subpartida arancelaria, aceptación de una ventaja indebida de devolución de impuestos, asientos dobles en los libros de cuentas, entre otros.

2.8. Enfoques Conceptuales del Contrabando

(Merino, 2018) define el contrabando como el acto de ingresar ilegalmente mercancías a un país, sin pagar los impuestos correspondientes ni respetar una prohibición establecida por la ley.

En cuanto al contrabando que tuvo lugar en el siglo XIX, (Canudas, 2005) en su libro informa que el contrabando que llegaba a México provocó una crisis en el comercio, ya que era imposible que los productos del mercado interno pudieran competir con los que venían del exterior.

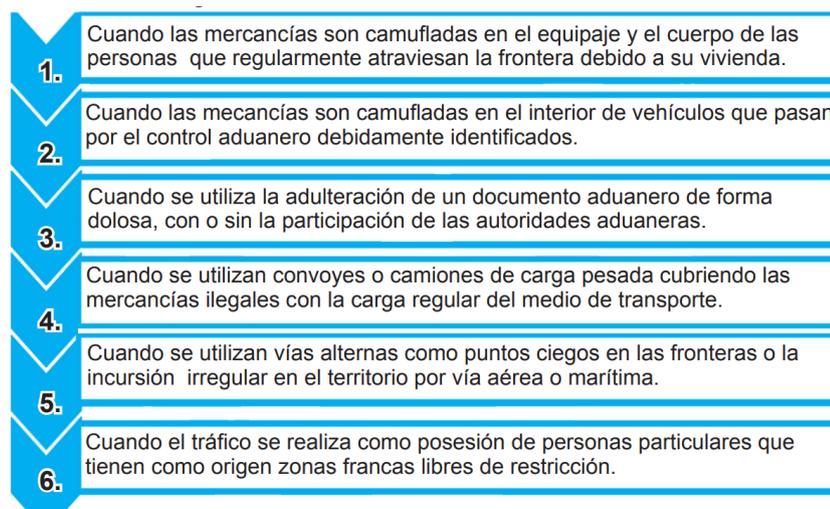
Por otra parte, según (La República, 2015) la Superintendencia de Bancos y Seguros (SBS) indicó que entre 2007 y 2015 se detectaron transacciones financieras sospechosas por un monto de US \$ 301 millones vinculadas al contrabando, por lo que se considera un acto ilegal. que se relaciona con la red de corrupción que contamina a todos los estados del mundo.

En segundo lugar, (Marck, 1981) existen dos formas comunes de evadir el control aduanero, de manera que las personas involucradas recurren al precio de costo y lo reducen, haciéndolos más competitivos. Por un lado, escapan a los controles oficiales de entrada por lo relacionado con actos de corrupción, por otro lado, escapan a los controles a través de puntos ilegales.

El ingreso de mercancías a los países a través de los canales aduaneros regulares permitirá a los diferentes Estados del mundo no solo tener un control adecuado, sino también lograr una recaudación justa de los impuestos aplicables a las importaciones.

Sin embargo, el Estado muchas veces no ejerce este control y recibe recursos cuando, por diversas situaciones contrarias a la ley, las mercancías ingresan al territorio nacional sin control aduanero.

Según el Informe (Torres R. , 2019) El comercio ilegal de contrabando también se considera la diferencia entre el precio oficial de un producto convencional y el precio de compra de un bien de un comerciante que adquiere un bien. Esta diferencia de negocio permite que exista y se mantenga una oportunidad de negocio, con altas tasas de beneficio para los comerciantes ilegales, y por otro lado, los comerciantes legales, a menudo enfrentan altos costos logísticos, a los que se suman impuestos, lo que aumenta el precio hasta el doble del precio real.

Figura 12*Clasificación del Comercio Ilícito*

Fuente: Organización Mundial de Aduanas (Benavides, Gutowski)

Por la diferencia entre el precio de mercado y el precio de compra en el mercado negro, tratamos de determinar el margen adicional en comparación con el precio de costo por el que muchas personas estarían dispuestas a pagar.

Un estudio elaborado por (Joosen, Chauloupka, & David , 2000) , señala dos formas predominantes del contrabando en función de la escala de operacional:

Gran Escala: Incluye transporte y logística de volúmenes grandes, para ser vendidos a distribuidores ilegales, en este tipo de contrabando a menudo interviene el crimen organizado.

Pequeña Escala: En este tipo de escala hace referencia a actividades realizadas por individuos o grupos reducidos de personas que ilegalmente ingresan mercancías convencionales en pequeñas cantidades, a los costos indirectos se incluye el transporte de productos, recorriendo distancias relativamente cortas, y muchos de ellos se da entre países limítrofes.

2.9. Factores del contrabando

Según informe de (Reynaldo Torres, 2019) existen varios factores y determinantes que hacen que destaque este fenómeno que persiste en el tiempo, a continuación, se detalla los más resaltantes:

2.9.1. Diferencias impositivas

Esto está esencialmente vinculado a los impuestos que gravan los bienes a nacionalizar, ya que el precio de costo de dichos bienes varía considerablemente con respecto al precio del país de origen.

2.9.2. Penalidades

Aquí están los destinatarios que, para reducir aún más el precio de costo de los bienes importados, recurren a cualquier método para evadir impuestos, muchos de estos casos están vinculados al contrabando. Por ende, se puede concluir que mientras menor sea el costo de bien, la penalidad a considerar será mayor.

2.9.3. Políticas Nacionales:

A nivel internacional y especialmente en el Perú, han ido desarrollando normas y leyes en donde existen variedad de modalidades para nacionalizar una mercancía, que en su mayoría es costo es duplicado en relación al original, por lo que se genera que muchos importadores se sientan inducidos a recurrir a otras modalidades como por ejemplo el contrabando.

2.9.4. Grado de corrupción:

Según lo señalado por (Campos, 2009), define el contrabando de drogas y armas, así como el contrabando de alcohol y cigarrillos, como las actividades más criminales, que atraen a la mayoría de los contrabandistas de personas. Esta actividad crece en proporción a la corrupción en cada país, por lo que se deduce que en nuestro país esta

actividad está aumentando, ya que en los últimos años los funcionarios de nuestro país se han visto involucrados en casos de corrupción donde las autoridades funcionarios y presidentes están bajo investigación por corrupción. Para ello, el año 2019 ha sido nombrado por el presidente Vizcarra "Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad".

2.9.5. Pobreza:

El sector que ha sido y está más inclinado a adquirir productos de contrabando principalmente por el precio más bajo que los productos legales, ya que muchos importadores prefieren correr el riesgo de adquirir productos a precios bajos en lugar de cerrar el negocio. Cumplir con las regulaciones legales.

2.9.6. Permanencia de una cultura informal:

Existe la percepción en Perú de que consumir productos de contrabando no es un error y en algunos casos consideran una hazaña encontrar precios bajos en comparación con los precios legales.

2.9.7. Ciclo económico.

El fenómeno del contrabando se agrava en tiempos de crisis, ya que la adquisición de bienes en el mercado formal es relativamente más cara y la gente tiende a recurrir más al mercado informal, donde los precios son generalmente más baratos.

2.9.8. Fronteras extensas, topografía difícil:

Las restricciones dificultan el control efectivo del paso de vehículos, personas y mercancías que ingresan al país sin pasar por los controles aduaneros.

2.10. Modalidades de contrabando

Según la (SUNAT, 2020), hay varias formas de contrabando, incluidas las siguientes:

- **Carrusel:** Uso repetitivo de un documento, el mismo que ha sido adulterado para tal fin.
- **Hormiga:** personas que transportan pequeñas cantidades de mercancías varias veces a través de centros poblados.
- **Chacales:** Se suele contratar gente, supuestamente “turistas nacionales”, dispuestos a abusar de la franquicia de una zona franca.
- **Caleta:** La mercancía se camufla u oculta en los compartimentos del vehículo, lista para cometer este delito.
- **Pampeo:** Los ejecutores de este delito utilizan caminos alternos, por ejemplo: pampas o trochas, para eludir los controles aduaneros. En su mayoría se dan en las fronteras del país.

2.11. El contrabando en el contexto económico y social

Según la (SUNAT, 2020), se ha identificado una variedad de factores que intervienen en la continuidad del contrabando:

2.11.1. Empleo

En general, el contrabando se considera una actividad ilícita que genera pérdida de empleo, afectando la industria local.

Existen dos fuentes de las que se obtiene información sobre la evolución de esta variable analizada, la Superintendencia Nacional de Administración de Aduanas e

Impuestos (SUNAT) a través de la hoja de cálculo electrónica y, por otro lado, se encuentra a la INEI (Instituto Nacional de estadística e informática) mediante la encuesta nacional de hogares (ENAHO).

Según información de la hoja de cálculo de la SUNAT, el número de empleos formales a nivel nacional aumentó 3.9% en 2018. El mayor incremento se registró en el sector privado (4.4%).

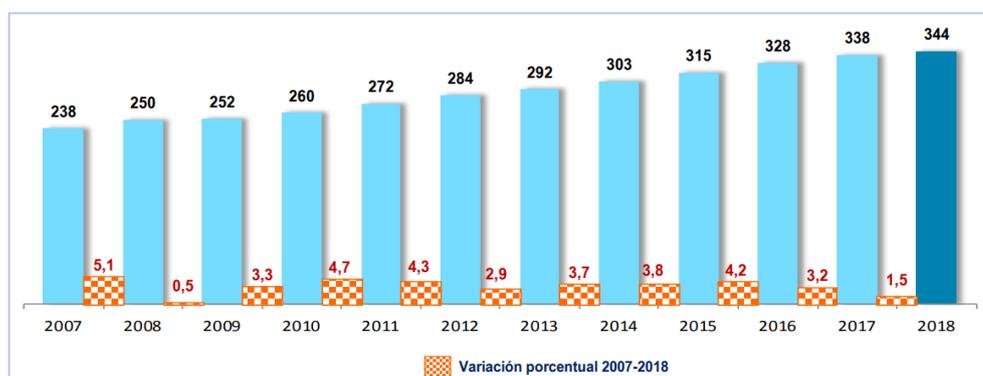
Según información de ENAHO, el empleo nacional aumentó un 1,6% en 2018, 0,3 puntos porcentuales menos que el año anterior. El mayor aumento del empleo se registró en la construcción (4,8%) y los servicios (2,1%); en cambio, disminuyó un 3,0% en el sector manufacturero.

2.11.2. Niveles de pobreza

En general se toma en cuenta el factor pobreza porque el ingreso económico está ligado a la adquisición de productos que no cumplen con los estándares legales o los que lo hacen, la gente generalmente quiere adquirir productos de calidad, sin embargo, muchos de estos están influenciados por el precio y la falta de alcance económico les hace comprar los más baratos, lo que va ligado al contrabando en muchas oportunidades.

Figura 13

Niveles de pobreza



Fuente: INEI-Encuesta Nacional de Hogares, 2007-2018

2.11.2.1. Perjuicios que deja el Contrabando en el Perú:

La entrada de productos "pirateados" no solo afecta la recaudación de impuestos estatales, sino que también ataca la competitividad de la industria formal ya que genera competencia desleal entre quienes pagan sus impuestos y quienes no. Por ejemplo, los lugares con mayor incidencia de contrabando hacia Perú son Puno (41%) al otro lado de la frontera con Bolivia; y el 28% pasa por el puerto del Callao, y entre los productos que ingresan al Perú, los cigarrillos son los de mayor nivel.

2.11.3. Convenios internacionales

En nuestro país, como resultado de acuerdos internacionales suscritos en el exterior, muchos de los documentos justificativos de los trámites aduaneros, por ejemplo, la factura comercial, certificado de origen, facilitan el despacho de la mercadería, por lo que fue previamente analizado por las autoridades respectivas; el país de origen (caso de importación); lo mismo ocurre con las exportaciones.

2.11.4. Entidades interconectadas

Actualmente para un control eficiente las ADUANAS tiene articulación con otras, las mismas cuyas informaciones se relacionan, por ende se encuentran interconectadas ejemplo de ello, para efectuar un control eficiente se tiene interconexión con otras entidades públicas para recabar información, las que se detallan a continuación:

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

2.11.5. Organismo Internacional relacionados con el control

2.11.5.1. La Organización Mundial de Aduanas (OMA):

Es un organismo intergubernamental con autonomía propia, cuya misión es incrementar la eficiencia de las gestiones aduaneras y contribuir con el bienestar económico de todos los países miembros, promoviendo un entorno aduanero honesto, transparente y predecible, lo cual permite un desarrollo de comercio a nivel internacional con legalidad y una lucha efectiva contra el contrabando y actividades que van en contra de la legalidad.

Actualmente cuenta con 183 países miembros, quienes son responsables de más del 98% del comercio mundial.

2.11.5.2. Organización Mundial del Comercio (OMC):

Es la institución que forma la base del sistema multilateral de comercio, asimismo es conocida como una de las principales plataformas para el desarrollo de las relaciones comerciales entre países en donde se realizan debates, negociaciones y decisiones colectivas. Esta institución es fundamental para garantizar un sistema de comercio multilateral abierto, justo, estable y basado en normas.

La OMC fue establecida el 1 de enero de 1995 como sucesora del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) luego de la conclusión de las negociaciones de la Ronda Uruguay.

2.11.5.3. Fondo Monetario Internacional (FMI):

Es una organización financiera, con sede en Washington DC, está conformada por 102 países, el objetivo inicial es defender el sistema de tipos de cambio fijos para evitar devaluaciones en los países miembros, su enfoque se ha transformado para

enfocarse en brindar crédito a países miembros con dificultades de balanza de pagos, cuyo objetivo es promover la cooperación global, asegurar la estabilidad financiera, crear empleos y reducir pobreza.

2.11.5.4. Cámara de Comercio Internacional (CCI). -

Es la organización comercial que representa los intereses comerciales de todo el mundo, su oficina central está en París, su principal propósito es promover el comercio y la inversión entre empresas de diferentes partes del mundo, así como ayudarlas para afrontar cada uno de los retos y oportunidades que ofrece la globalización.

2.11.5.5. Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OECD).

Fomenta, promueve, impulsa y promociona políticas que desarrollan y mejoran el bienestar tanto económico y social de las personas en todo el mundo, donde los países que lo componen están comprometidos con la democracia basada en el estado de derecho. Los países miembros de la OCDE se benefician del intercambio de mejores prácticas en el diseño e implementación de políticas públicas, las cuales han sido sistematizadas por la organización.

2.12. Contrabando durante el 2019:

Dijo: En el país asiático de Camboya, descubrieron un contenedor con más de ocho millones de cigarrillos falsificados que iban a ser contrabandeados al Perú disfrazados de cintas de empaque y cuyo valor de mercado sería de más de seis millones de soles.

La incautación, una de las más grandes hasta la fecha este año, se produjo luego de que el contenedor, que contenía carga propiedad de los proveedores Wong Li & Lam

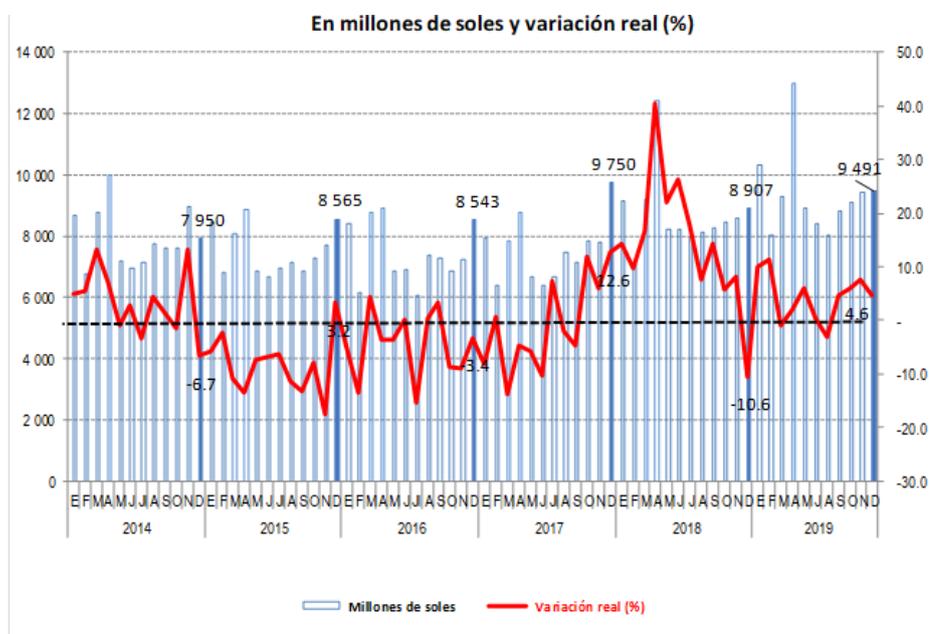
SCRL, fuera seleccionado para la inspección física de la carga en el marco de los procedimientos. Verificación aduanera.

Durante la apertura de las mercancías, en presencia de Isaac Coronado, fiscal adjunto de la provincia de la fiscalía especial por delitos aduaneros y propiedad intelectual, se encontraron 8 millones 640.000 cigarrillos, distribuidos en 864 cajas y que la empresa el importador los había declarado como cintas de embalaje. Según las autoridades, el 90% del contenedor estaba lleno de productos ilegales y solo el 10% de productos registrados.

Agregarón que el ingreso de estos productos ilícitos al país y su comercialización en el mercado peruano hubiera representado una pérdida de casi tres millones de soles para el estado. (Diuno, 2019, pág. 2)

Figura 14

Ingresos Tributarios de Gobierno Central:2014-2019



Fuente: SUNAT

2.13. Sanción y/o decomiso de mercancías

será aplicable de decomiso:

- En caso de importación, es ubicada en el almacén del importador sin contar con el levante respectivo.
- Las que no guarden seguridad del pueblo, y las que no cumplan con requisitos mínimos de consumo, en caso de ser una importación de alimentos.
- Cuando las características de la mercancía sean diferentes a la declarada en el manifiesto de carga.
- Cuando se determine su falsificación documentaria y/o certificado de origen en caso de considerarse requisito indispensable.
- Cuando no sea declarado en el momento de viaje y que la descripción y cantidad esa diferente a la consignada en un inicio.

2.14. Modalidades del Contrabando

Contrabando Fraccionado

Se denomina así al contrabando concurrente que supere los 4 UIT, ya sea en un solo acto o en diferentes. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Defraudación de Rentas de Aduana:

Se denomina de esta forma al por ardid propia del importador para no pagar la totalidad de impuestos de un bien importado, ejemplo más recurrente, el costo del bien importando tiende a ser menor que el costo declarado en el país de destino (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Receptación aduanera

Importación cuya modalidad sea de donación y que ésta no sea aplicada según declaración, más bien sea vendida y el valor supere montos mayores a 4 UIT, delitos que contempla esta modalidad es de no menor de 3 ni mayor de 6 años de pena preventiva a la libertad. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Tráfico de mercancías prohibidas o restringidas

Es aquella modalidad que mediante un artificio tiende a quebrantar las normas específicas por montos superiores a cuatro (4) unidades impositivas tributarias, en donde el bien ya sea de modalidad de importación o exportación con una pena no menor de ocho años y mayor de doce. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Tentativa

La tentativa será reprimida con la pena mínima legal correspondiente al delito cometido. Los casos en los que el oficial se abstiene deliberadamente de realizar actos de ejecución del delito o impide que se produzca el resultado quedan excluidos de la pena, a menos que los actos realizados constituyan otros delitos. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Circunstancias Agravantes

Los que sufran las siguientes circunstancias agravantes serán reprimidos con prisión mínima de ocho y máxima de doce años y multa de setecientos treinta a mil cuatrocientos sesenta días si:

- a) Los delitos incluyen armas de fuego, municiones, explosivos, elementos nucleares, diésel, gasolina, combustible diésel, abrasivos químicos o materiales, sustancias o elementos afines que, por su naturaleza, cantidad o características, puedan afectar la salud y seguridad o perjudicar al público o al medio ambiente.
- b) Un funcionario o servidor público interviene en el ejercicio o con motivo de sus funciones como autor, instigador o cómplice principal, abusa de su cargo o realiza funciones públicas que le hayan sido delegadas por la delegación estatal.
- c) En el acto interviene un funcionario o servidor de la Administración de Aduanas o un miembro de las Fuerzas Armadas o de la Policía Nacional en calidad de autor, instigador o cómplice primario a quien legalmente se le encomienda la función de asistir y cooperar en la prevención y represión de los delitos descritos en esta Ley.
- d) Se comete, facilita o previene, o dificulta u obstaculiza la incautación de la mercancía del delito mediante violencia física o intimidación de personas o violencia contra cosas.
- e) Es cometido por dos o más personas o el agente es parte de una organización que está designada para cometer los delitos previstos en esta ley.
- f) Los tributos u otros tributos o derechos antidumping o compensatorios que no hayan sido cancelados o montos indebidamente recaudados por cuenta propia o de terceros por la comisión de los delitos previstos en esta Ley superan las cinco unidades tributarias.

- g) Se utiliza un medio de transporte estructuralmente acondicionado o modificado para transportar mercancías de origen ilegal.
- h) Las personas físicas o jurídicas inexistentes se enumeran como destinatarios o proveedores, o se declaran direcciones falsas en documentos y trámites relacionados con los trámites aduaneros.
- i) Es utilizado por menores o cualquier otra persona irreprochable.
- j) Cuando el valor de la mercadería exceda de veinte (20) unidades contributivas.
- k) Los bienes objeto de la infracción son falsificados o se les asigna un lugar de fabricación distinto al real.
- l) En el caso de los incisos b) y c), la sanción también será la inhabilitación de acuerdo con los puntos 1), 2) y 8) del artículo 36 del Código Penal.
- m) Los bienes objeto de la infracción son productos industriales envasados amparados por el sistema de autenticación creado por la ley. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

Consecuencias Accesorias

Si para la ejecución de un delito aduanero se utiliza la organización de persona jurídica o de un solo propietario, a conocimiento de sus titulares, el juez deberá solicitarlo, según la gravedad de los hechos de forma conjunta o como subsidiaria, las siguientes medidas: (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

- a) Cierre temporal o permanente de sus locales o establecimientos.
- b) Disolución de la persona jurídica.
- c) Cancelación de licencias, derechos y demás autorizaciones administrativas o municipales de las que se beneficien.

Responsabilidad de extranjeros

Prohibición temporal o definitiva a la persona jurídica de realizar actividades de la naturaleza en que se cometió, promovió u ocultó el delito. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13)

2.15. Investigación del delito y procesamiento

2.15.1. Incautación

El Ministerio Público ordena la incautación e incautación de las mercancías, medios de transporte, bienes y objetos objeto del delito, así como de los instrumentos utilizados para su comisión, los cuales son conservados por la administración aduanera mientras dure la orden de liberación, condena o absolución de uno. resolución final, orden de decomiso o orden de devolución al propietario.

Se prohíbe bajo responsabilidad iniciar la entrega o devolución de las mercancías, medios de transporte, bienes y objetos objeto del delito, así como los medios de transporte u otros instrumentos utilizados para su comisión, siempre que no exista decisión de sanción, absolución o descargo. a partir de una resolución firme que prevé la devolución dentro del proceso seguido por la comisión de delitos aduaneros. En el caso de vehículos o bienes muebles que requieran matriculación, se prohíbe bajo responsabilidad reemplazar el alcance de la incautación o incautación de estos bienes con incautaciones en forma de depósito, registro o cualquier otra forma que permita su entrega física al propietario o Propietario del.

La prohibición de ordenar la entrega o devolución de las mercancías, medios de transporte, bienes y objetos objeto del delito, así como los instrumentos utilizados para

su comisión, conlleva también las decisiones o reglamentos del Ministerio Público, en caso de que estos se dicten con posterioridad, la averiguación previa o Durante el proceso administrativo previo se declara que no procede promover el acto delictivo o se ordena el archivo de la denuncia. En tales casos, la Administración de Aduanas es responsable de evaluar la devolución de estas mercancías, bienes, efectos, medios de transporte y delitos luego de verificar el cumplimiento de las obligaciones tributarias aduaneras protegiendo su entrada, detención, posesión o tránsito lícitos.

Prohibición temporal o permanente a la persona jurídica de realizar actividades de la naturaleza en cuyo ejercicio se cometió, facilitó u ocultó el delito.

Al mismo tiempo, con la medida prevista, el juez instruirá a la autoridad competente para que intervenga la persona jurídica para los fines legales que correspondan a fin de proteger los derechos de los trabajadores y acreedores. (Ley de Delitos Aduaneros, 2003-Art.13).

2.15.2. Reconocimiento de mercancías y valoración

Una vez recibida la mercancía incautada, por parte de la Administración de Aduanas, cuando una persona sea detenida por los delitos tipificados en esta ley, procederá bajo responsabilidad dentro de las veinticuatro (24) horas, al peritaje y el reconocimiento físico, cuyos resultados comunicará de inmediato a la Policía Nacional del Perú, que los remitirá a la Fiscalía Provincial Penal correspondiente, para que proceda a la formulación de la denuncia correspondiente.

En el caso de bienes que, por su naturaleza, cantidad o por la conveniencia de la intervención no pudieran ser tasados dentro del plazo mencionado, el detenido será

puesto a disposición de la Fiscalía Provincial en el plazo de veinte años. -cuatro (24) horas, con la correspondiente declaración policial. En este caso, la administración de aduanas enviará el informe de reconocimiento físico y evaluación de la mercancía dentro de un tercer día hábil a la fiscalía penal provincial.

En los casos en que no existan detenidos, la administración de aduanas emitirá el documento respectivo dentro de los tres (3) días hábiles, remitiéndolo a la Policía Nacional para los efectos de la ley.

2.16. Definiciones resaltantes relacionados al Control Aduanero

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

Almacenes Aduaneros. - Locales abiertos o cerrados destinados a la colocación temporal de las mercancías mientras se solicita su despacho y cuya gestión puede estar a cargo de la Aduana, de otras dependencias públicas o de personas privadas.

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

Cargo. - Monto que resulta de la revisión de los documentos con los que se tramitó el despacho de las mercancías o de los presentados por los transportistas.

Comiso. - Sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías.

Consignatario. - Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

Control Aduanero. - Conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la Aduana está encargada de aplicar.

Declaración de Mercancías. - Acto efectuado en la forma prescrita por la Aduana, mediante el cual el interesado indica el régimen aduanero que ha de asignarse a las mercancías y comunica los elementos necesarios para la aplicación de dicho régimen.

Depósitos Aduaneros Autorizados. - Locales destinados a almacenar mercancías solicitadas al Régimen de Depósito de Aduanas, las que posteriormente serán destinadas a otros regímenes u operaciones aduaneras. Pueden ser privados o públicos.

Depósito Aduanero Autorizado Privado. - Local destinado al almacenamiento de mercancías de propiedad exclusiva del depositario.

Depósito Aduanero Autorizado Público. - Local destinado al almacenamiento de mercancías de diferentes depositantes.

Depósitos Francos. - Locales cerrados, señalados dentro del territorio nacional y autorizados por el Estado, en los cuales, para la aplicación de los derechos aduaneros y tributos de importación, se considera que las mercancías no se encuentran en el territorio aduanero.

Derechos de Aduana o Arancelarios. - Impuestos establecidos en el Arancel de Aduanas a las mercancías que ingresen al territorio aduanero.

Despacho. - Cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para importar y exportar las mercancías o someterlas a otros regímenes, operaciones o destinos aduaneros.

Destinación Aduanera. - Manifestación de voluntad del dueño, consignatario o remitente de la mercancía que, expresada mediante la Declaración, indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías que se encuentran bajo la potestad aduanera.

Franquicia. - Exención total o parcial del pago de tributos, dispuesta por ley.

Garantía. - Obligación que se contrae, a satisfacción de la Aduana, con el objeto de asegurar el pago de derechos de aduana y demás impuestos o el cumplimiento de otras obligaciones adquiridas con ella. Se llama global, cuando asegura el cumplimiento de las obligaciones resultantes de varias operaciones.

Levante. - Acto por el cual la Aduana autoriza a los interesados a disponer condicional o incondicionalmente de las mercancías despachadas. Es incondicional cuando la deuda ha sido pagada o está garantizada. En los regímenes suspensivos o temporales, siempre es condicional.

Manifiesto de Carga. - Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.

Maquila. - Proceso por el cual ingresan las mercancías al país con el objeto de que sólo se le incorpore el valor agregado correspondiente a la mano de obra.

Mercancías. - Bienes que pueden ser objeto de regímenes, operaciones y destinos aduaneros.

Mercancía en Libre Circulación. - Toda mercancía que puede disponerse libremente.

Mercancía Equivalente. - Aquella idéntica o similar a la que fue importada y será objeto de reposición. Debe entenderse por mercancía idéntica a la que es igual en todos los aspectos a la importada en lo que se refiere a la calidad, marca y prestigio comercial. Debe entenderse por mercancía similar a la que, sin ser igual en todos los aspectos a la importada, presenta características próximas a ésta en cuanto a especie y calidad.

Mercancía Extranjera. - La que proviene del exterior, cuya importación no se ha consumado legalmente, la colocada bajo regímenes suspensivos, temporales o de perfeccionamiento, así como la producida o manufacturada en el país y que ha sido nacionalizada en el extranjero.

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

Muestras. - Son aquellas mercancías que únicamente tienen por finalidad demostrar sus características y que carecen de valor comercial por sí mismas.

Multa. - Sanción pecuniaria que se impone a los responsables de infracciones administrativas aduaneras.

Nota de Tarja. - Documento que formulan conjuntamente el transportista con el almacenista, durante la verificación de lo consignado en el conocimiento de embarque en relación con las existencias físicas, registrando las observaciones pertinentes.

Operadores de Comercio Exterior. - Despachadores de Aduana, conductores de recintos aduaneros autorizados, transportistas, concesionarios del servicio postal, dueños, consignatarios, y en general cualquier persona natural y/o jurídica interviniente o beneficiaria, por sí o por otro, en operaciones o regímenes aduaneros previstos en la Ley, sin excepción alguna.

Prenda Legal. - Garantía que afecta a la Mercancía por imposición de la Ley.

Provisiones de a bordo o Rancho.- Mercancías destinadas al consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación a bordo de los medios de transporte de tráfico internacional, ya sea para ser objeto de venta o no; las necesarias para el funcionamiento, el aprovisionamiento y mantenimiento de los mismos medios, incluyendo combustibles, carburantes y lubricantes, pero excluyendo las piezas de recambio y de equipo, que se encuentren a bordo a la llegada o se embarquen durante su permanencia en el territorio aduanero; así como las mercancías para su venta a los pasajeros y miembros de la tripulación para desembarcarlas.

Recintos Especiales. - Áreas que pertenecen a los Almacenes Aduaneros, destinados a la conservación de mercancías peligrosas en los que se deberán observar las medidas de seguridad necesarias.

Reconocimiento Físico. - Operación que consiste en verificar lo declarado, mediante una o varias de las siguientes actuaciones: reconocer las mercancías, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso o medida.

Reconocimiento Previo. - Facultad del dueño, consignatario o sus comitentes de realizar en presencia del depositario la contratación y verificación de la situación o la condición de la mercancía sin intervención de la autoridad aduanera.

Régimen Aduanero. - Tratamiento aplicable a las mercancías que se encuentran bajo potestad aduanera y que, según la naturaleza y fines de la operación puede ser definitivo, temporal suspensivo o de perfeccionamiento.

Retorno. - Regreso al lugar de origen en el mismo vehículo de la carga llegada al lugar de su destino y no desembarcada.

Terminales de Almacenamiento. - Almacenes destinados a depositar la carga que se embarque o desembarque, transportada por vía aérea, marítima, terrestre, postal, fluvial y/o lacustre. Deberán ser considerados para todos los efectos como una extensión de la Zona primaria de la jurisdicción aduanera a la que pertenecen, por tanto en ella, se podrán recibir y despachar las mercancías que serán objeto de los regímenes y operaciones aduaneras que establece la Ley General de Aduanas.

Terminales de Almacenamiento Postal. - Almacenes instalados y operados por los Concesionarios de Servicio Postal, a los que son conducidos los envíos postales y o de correspondencia para su clasificación, almacenamiento y despacho.

Término de la Descarga. - Se entiende para efectos de control aduanero como el último día en el que se termina de descargar el vehículo transportador, para lo cual la actualidad aduanera deberá dejar constancia de dicho acto en el correspondiente documento.

Transportista. - Persona que traslada efectivamente las mercancías o que tienen el mando del transporte o de la responsabilidad de éste.

Zona Especial de Reconocimiento. - Área habilitada dentro de los almacenes aduaneros destinada al reconocimiento físico de las mercancías, de acuerdo a Ley.

Zona Franca. - Parte del territorio nacional debidamente delimitada, en la que las mercancías que en ella se introduzcan se consideran como si no estuviesen en el territorio aduanero con respecto a los derechos y tributos de importación, y no están sometidos al control habitual de ADUANAS.

Zona Primaria. - Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.

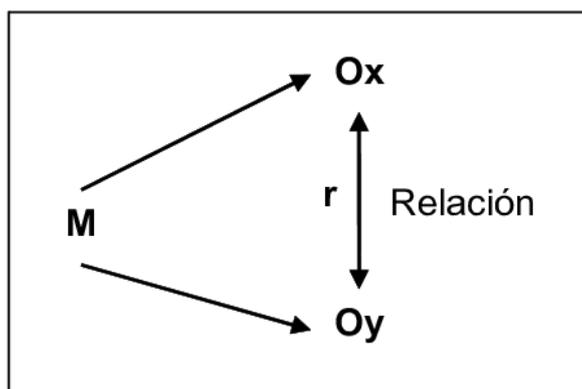
Zona Secundaria. - Es aquella parte del territorio aduanero que le corresponde a cada aduana en la distribución de que ellos hagan el Superintendente Nacional de Aduanas para efectos de la competencia, intervención y obligaciones de cada una.

III. Método

3.1. Tipo de investigación:

Correlacional Casual descriptiva explicativa:

Porque evalúan el grado de relación entre dos variables, siendo la utilidad y propósito de este estudio saber cómo se puede comportar un concepto o variable conociendo el comportamiento de otras variables relacionada; aplicado a esta investigación se desea conocer el los mecanismos que existen entre la variable nivel de reducción del contrabando y los mecanismos que se usará para reducir las mercancías de contrabando en la intendencia de Aduana marítima del Callao, buscándose medir la asociación existente entre las variables de estudio.



M: Muestra de 50 funcionarios y colaboradores que laborarán en la Administración Aduanera del Puerto del Callao.

Ox: Variable X: Influencia del Control Aduanero en el Despacho Anticipado.

Oy: Variable Y: Reducción del Contrabando

3.2. **Ámbito Temporal y Espacial**

Delimitación Espacial

El desarrollo de la presente investigación abarcará a las gestiones aduaneras que se realicen en el Puerto del Callao, el mismo que se encuentra ubicado en la Provincia Constitucional del Callao.

Delimitación Temporal

El presente estudio contiene datos verificados a partir del año 2005 hasta el 2019, cuya información está relacionada a las variables de la presente investigación.

3.3. **Variables:**

Figura 15

VARIABLES, DEFINICIÓN CONCEPTUAL, DEFINICIÓN OPERACIONAL, DIMENSIONES, INDICADORES, ESCALA DE MEDICIÓN					
VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN (Likert)
INDEPENDIENTE	Es el valor añadido de la intervención de los funcionarios, operadores comerciales, servidores de la Superintendencia de Aduanas del Puerto del Callao, cuyo fin es administrar el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero y recaudar los tributos aplicables conforme a Ley.	Percepción de los funcionarios, servidores, operadores comerciales en relación a las acciones de Control Aduanero que actualmente se viene realizado con el fin de reducir el contrabando proveniente del régimen de importación.	Control Antes del Despacho de la Mercancía/previo	Revisión documentaria	Nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre
Vigilancia y control					
Control durante el Despacho de la Mercancía/concurrente			Control documentario		
			Reconocimiento Físico		
Después del Despacho de la Mercancía/Posteriori	Control documentario diferido.				
	Control de auditorias				
DEPENDIENTE	Reducir el contrabando a través de la gestión de riesgo, es la clave para alcanzar la eficiencia en el control de fraude u	Competencias de los funcionarios y/o servidores que laboran en la Administración	Fraude	cigarro	Nunca, casi nunca, a veces, casi siempre, siempre.
alcohol					
Prevención			textiles		
			Artículos usados		
Reducción del Contrabando	eel control de fraude u	Narcotráfico			

Fuente: Elaboración propia

3.4. Población y Muestra

Población:

La población para nuestro trabajo estará definida por los funcionarios y servidores de Aduanas del Perú- Puerto del Callao, por ello para ampliar conceptos de población (Fidias , 1999) señala que “Es el conjunto de elementos con características comunes que son objetos de análisis y para los cuales serán válidas las conclusiones de la investigación”. (p.98).

Muestra:

Para (Balestri, 2006) La muestra “es obtenida con el fin de investigar, a partir del conocimiento de sus características particulares, las propiedades de una población” (p.138).

Para la presente investigación se consideró una muestra a través de encuesta a cincuenta funcionarios y colaboradores que laborarán en la Administración Aduanera del Puerto del Callao.

Para poder realizar este tipo de muestra, escogimos a cincuenta servidores públicos de la agencia de aduanas que nos garantizará la representatividad del resto de la población del estudio.

Fórmula aplicable a las poblaciones finitas.

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

n= representa a la población finita

e= Representa al error de muestreo que puede oscilar entre 5% a 10% en donde se tomará para el caso mínimo de 5%.

p y q= Nos indica el porcentaje de ocurrencia de un suceso, donde su suma es 100% y cuando no se tiene un estudio piloto previo se toma en consideración la cantidad de 50% para “p” y 50% para “q”.

Z= Valor teórico que varia de acuerdo al nivel de confianza escogido, para la presente investigación el nivel de confianza es de 95%, por lo que para la presente el valor de z es de 1.96.

Nivel de Confianza	Z
99%	2.58
98%	2.33
97%	2.17
96%	2.05
95%	1.96
90%	1.65
80%	1.28
50%	0.67

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

Z=1.96 Nivel de confianza al 95%

P= probabilidad de éxito

P=60% de influencia en control

Q = 40% (100-P)

Tipo de Muestreo

El tipo de muestreo fue el muestreo probabilístico, es decir muestreo aleatorio sistemático debido a que la información por medio de un intervalo intermuestral que recogió la muestra de forma aleatoria:

3.5. Instrumentos

3.5.1. Descripción de Instrumentos

Para medir la eficacia del control aduanero:

Mediante la técnica de la encuesta se aplicará un instrumento constituido por un cuestionario de carácter anónimo, el cual será conformado por enunciados que miden las diferentes dimensiones de la eficacia en el control aduanero, asimismo es preciso señalar que los enunciados serán de tipo cerrado y abierta.

Para mecanismos de reducción del contrabando:

Mediante la técnica de la encuesta, conformado por enunciados, las cuales medirán en cuando se podría reducir el contrabando en nuestro país.

Estos enunciados serán de tipo cerrado con cuatro alternativas. El instrumento utilizado será el cuestionario para medir la detección de mercancías de contrabando en la aduana marítima del Callao, y generar mecanismos de reducción.

Asimismo, los cuestionarios serán validados mediante el juicio de experto; el cual tendrá como fin determinar la relación entre la “influencia del control aduanero” y la “reducción del contrabando” en la aduana marítima del Callao por la sección de control operativo.

3.6. Procedimientos

Para este trabajo de investigación, se recopilará información de dos fuentes:

- a) A los Oficiales que laboran en el Grupo Operativo para acciones rápidas de la Administración de Aduanas Marítimas del Callao mediante la técnica de inspección.
- b) Para los funcionarios de aduanas que trabajan en terminales portuarias bajo la jurisdicción de la Administración Marítima del Callao, también se utilizará la técnica de levantamiento.
- c) Los cuestionarios se realizaron a los funcionarios de aduanas, a quienes se les ha explicado el propósito de la encuesta, pudiendo resolver las dudas que surjan directamente. Tendrán 15 minutos para desarrollarlos, de modo que al final se recojan dichos instrumentos.
- d) Cabe señalar que para no invalidar un cuestionario y que cada uno de ellos haya recibido una respuesta completa y correcta, se aplicará en las fechas y horas oportunas, es decir de acuerdo con la función del servicio de aduanas, evitando interrumpir sus acciones operativas.
- e) Para los Oficiales de Aduanas que laboran en los terminales portuarios dentro de la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, también se utilizará la técnica de la encuesta.

Cabe mencionar que para evitar invalidar algún cuestionario y que todos fueran contestados en su totalidad y correctamente, se aplicará en fechas y horas adecuadas.

3.7. Análisis de Datos

En esta etapa del proceso se procedió a registrar, clasificar, así como codificar los datos. En esta etapa se reduce y sintetiza los datos recopilados, en cuadros estadísticos y gráficas. A través de estos instrumentos se analizan la dependencia e interdependencia de las variables. Luego se determina si el resultado de la investigación permite inferir conclusiones lógicas y si el mismo es concluyente en razón de los objetivos del trabajo; lo expuesto nos permitirá sustentar generalizaciones para toda la población.

En concreto el análisis de la información nos llevará a la conclusión de confirmar o rechazar la Hipótesis.

3.8. Contraste de hipótesis

Hipótesis General

Influye del control de mercancías convencionales en la reducción del Contrabando en el Puerto del Callao.

H₀: No Influye del control de mercancías convencionales en la reducción del contrabando en el Puerto del Callao en el periodo 2019.

H_a: Sí Influye del control de mercancías convencionales en la reducción del contrabando en el Puerto del Callao en el periodo 2019.

Tabla 1: Análisis de contingencia – relación entre variables

Tabla cruzada Influencia del Control Aduanero*Reducción del Contrabando

			Reducción del Contrabando			Total
			A veces	Casi siempre	Siempre	
Influencia del Control Aduanero	A veces	Recuento	12	8	0	20
		Recuento esperado	5,2	13,6	1,2	20,0
		% del total	24,0%	16,0%	0,0%	40,0%
	Casi siempre	Recuento	1	26	1	28
		Recuento esperado	7,3	19,0	1,7	28,0
		% del total	2,0%	52,0%	2,0%	56,0%
	Siempre	Recuento	0	0	2	2
		Recuento esperado	,5	1,4	,1	2,0
		% del total	0,0%	0,0%	4,0%	4,0%
Total	Recuento	13	34	3	50	
	Recuento esperado	13,0	34,0	3,0	50,0	
	% del total	26,0%	68,0%	6,0%	100,0%	

Elaboración Propia

Tabla 2: Evaluación de chi- cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	51,968 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	34,027	4	,000
Asociación lineal por lineal	24,392	1	,000
N de casos válidos	50		

a. 5 casillas (55,6%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,12.

Interpretación

Como el valor de la significación asintónica del Chi-cuadrado de Pearson (valor crítico observado) $0,000 < 0,05$, rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa, es decir que sí existe influencia en el control de aduanas de mercancías convencionales en la reducción del contrabando del Puerto del Callao durante el periodo 2019.

3.9. Contraste de hipótesis específicas

Influye el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H₀: No Influye el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H_a: Sí Influye el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Tabla 3: Cruzada Influencia del Control Aduanero*Control Antes del Despacho

			Control Antes del Despacho			Total
			A veces	Casi siempre	Siempre	
Influencia del Control Aduanero	A veces	Recuento	14	6	0	20
		Recuento esperado	5,6	13,6	,8	20,0
		% del total	28,0%	12,0%	0,0%	40,0%
	Casi siempre	Recuento	0	26	2	28
		Recuento esperado	7,8	19,0	1,1	28,0
		% del total	0,0%	52,0%	4,0%	56,0%
	Siempre	Recuento	0	2	0	2
		Recuento esperado	,6	1,4	,1	2,0
		% del total	0,0%	4,0%	0,0%	4,0%
Total	Recuento	14	34	2	50	
	Recuento esperado	14,0	34,0	2,0	50,0	
	% del total	28,0%	68,0%	4,0%	100,0%	

Tabla 4: Evaluación de Chi – cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado Pearson	de 29,664 ^a	4	,000
Razón verosimilitud	de 35,899	4	,000
Asociación lineal por lineal	22,549	1	,000
N de casos válidos	50		

a. 5 casillas (55,6%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,08.

Al contrastar la hipótesis encontramos una relación significativa entre la influencia del control aduanero antes del despacho de aduanas de mercancías convencionales en el puerto del

callao, toda vez que el valor de la significación asintótica (valor crítico observado) $0,000 < 0,05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa.

Influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H₀: No Influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H_a: Sí Influye el control aduanero de la mercancía convencional durante el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

Tabla 5: Tabla cruzada Influencia del Control Aduanero*Control durante el Despacho

			Control durante el Despacho				Total
			Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	
Influencia del Control Aduanero	A veces	Recuento	8	1	11	0	20
		Recuento esperado	3,2	,4	8,8	7,6	20,0
		% del total	16,0%	2,0%	22,0%	0,0%	40,0%
	Casi siempre	Recuento	0	0	11	17	28
		Recuento esperado	4,5	,6	12,3	10,6	28,0
		% del total	0,0%	0,0%	22,0%	34,0%	56,0%
	Siempre	Recuento	0	0	0	2	2
		Recuento esperado	,3	,0	,9	,8	2,0
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	4,0%
	Total	Recuento	8	1	22	19	50
		Recuento esperado	8,0	1,0	22,0	19,0	50,0
		% del total	16,0%	2,0%	44,0%	38,0%	100,0%

Tabla 6: contraste de chi cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	28,496 ^a	6	,000
Razón de verosimilitud	38,712	6	,000
Asociación lineal por lineal	23,647	1	,000
N de casos válidos	50		

a. 8 casillas (66,7%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,04.

Al contrastar la hipótesis encontramos una relación significativa entre la influencia del control aduanero durante del despacho de aduanas de mercancías convencionales en el puerto del Callao, toda vez que el valor de la significación asintónica (valor crítico observado) $0,000 < 0,05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa.

Influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H₀: No Influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao.

H_a: Sí Influye el control aduanero de la mercancía convencional después el despacho aduanero en la reducción del contrabando del puerto del Callao

Tabla 7: Tabla cruzada Influencia del Control Aduanero*Después del Despacho

Influencia del Control Aduanero	A veces	Recuento	Después del Despacho			Total
			A veces	Casi siempre	Siempre	
	A veces	Recuento	14	6	0	20
		Recuento esperado	6,0	8,0	6,0	20,0
		% del total	28,0%	12,0%	0,0%	40,0%
	Casi siempre	Recuento	1	14	13	28
		Recuento esperado	8,4	11,2	8,4	28,0
		% del total	2,0%	28,0%	26,0%	56,0%
	Siempre	Recuento	0	0	2	2
		Recuento esperado	,6	,8	,6	2,0
		% del total	0,0%	0,0%	4,0%	4,0%
Total	Recuento	15	20	15	50	
	Recuento esperado	15,0	20,0	15,0	50,0	
	% del total	30,0%	40,0%	30,0%	100,0%	

Tabla 8: Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	31,571 ^a	4	,000
Razón de verosimilitud	38,434	4	,000
Asociación lineal por lineal	26,942	1	,000
N de casos válidos	50		

a. 3 casillas (33,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,60.

Interpretación

Al contrastar la hipótesis encontramos una relación significativa entre la influencia del control aduanero después del despacho de aduanas de mercancías convencionales en el puerto del callao, toda vez que el valor de la significación asintótica (valor crítico observado) $0,000 < 0,05$, por lo que se rechaza la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis alternativa.

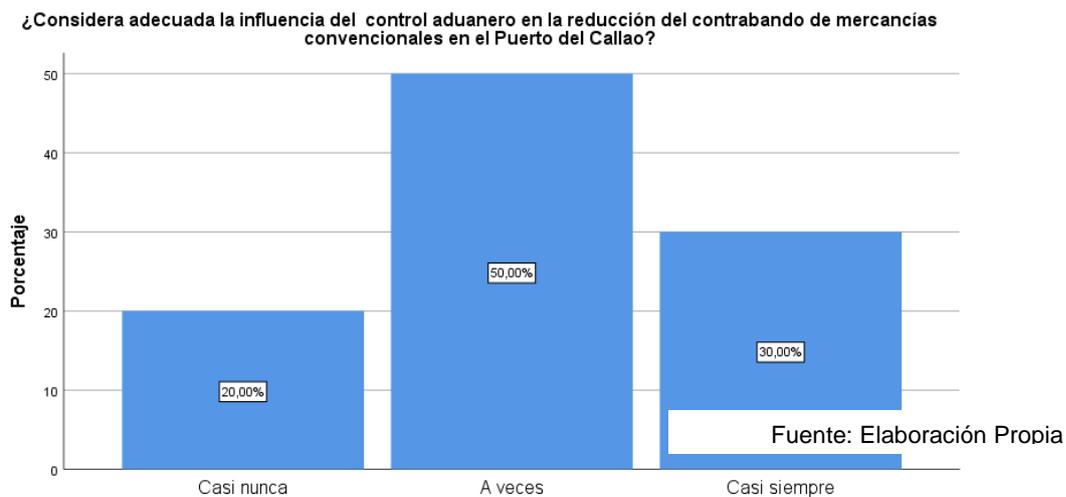
IV. Resultado de la Encuesta

Tabla 9: Análisis de influencia del control aduanero en la reducción del contrabando

¿Considera adecuada la influencia del control aduanero en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi nunca	10	20,0	20,0	20,0
	A veces	25	50,0	50,0	70,0
	Casi siempre	15	30,0	30,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 16:
Análisis de influencia del control aduanero en la reducción del contrabando



Mediante la representación gráfica se observa que el 50% de los servidores encuestados consideran que solo a veces lo consideran adecuadas, y un 20% considera que casi nunca, por otro lado el 30% de los encuestados lo consideran adecuada.

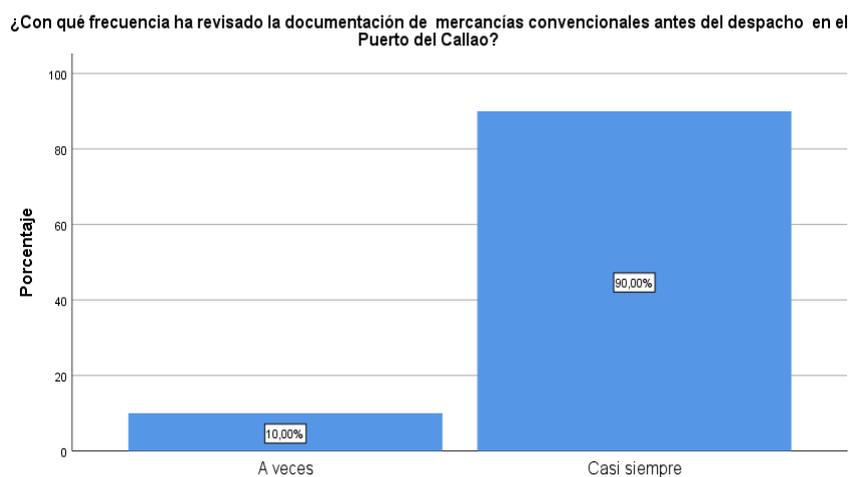
Tabla 10: Frecuencia que se revisa la documentación de mercancías convencionales antes del despacho.

¿Con qué frecuencia ha revisado la documentación de mercancías convencionales antes del despacho en el Puerto del Callao?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido A veces	5	10,0	10,0	10,0
Casi siempre	45	90,0	90,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Figura 17:

Frecuencia que se revisa la documentación de mercancías convencionales antes del despacho



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

Mediante la representación gráfica se observa que la revisión documentaria de mercancías convencionales se realiza en un 90% y solo un 10% lo realiza a veces, según lo que refieren los entrevistados.

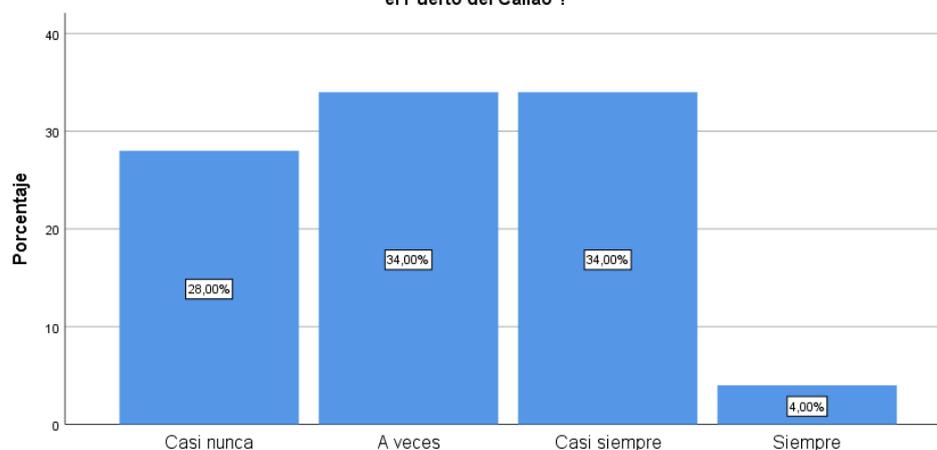
Tabla 11: Es adecuada la vigilancia y control de mercancías convencionales antes del despacho

¿Encuentra adecuada la vigilancia y control de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi nunca	14	28,0	28,0	28,0
	A veces	17	34,0	34,0	62,0
	Casi siempre	17	34,0	34,0	96,0
	Siempre	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 18:
Es adecuada la vigilancia y control de mercancías convencionales antes del despacho

¿Encuentra adecuada la vigilancia y control de mercancías convencionales antes del despacho aduanero en el Puerto del Callao ?



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

Según lo que se muestra en el gráfico previo, se observa que un 28% considera casi nunca adecuada la vigilancia y control, mientras que un 34% considera que solo a veces lo considera adecuada.

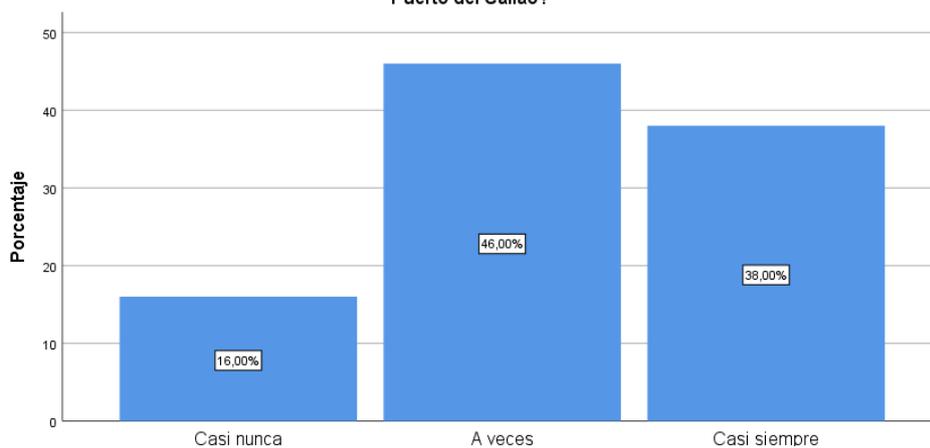
Tabla 12: Es adecuado el control documentario durante el despacho

¿Considera adecuado el control documentario de mercancías convencionales durante el despacho, en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi nunca	8	16,0	16,0	16,0
	A veces	23	46,0	46,0	62,0
	Casi siempre	19	38,0	38,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 19:
Es adecuado el control documentario durante el despacho

¿Considera adecuado el control documentario de mercancías convencionales durante el despacho, en el Puerto del Callao?



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

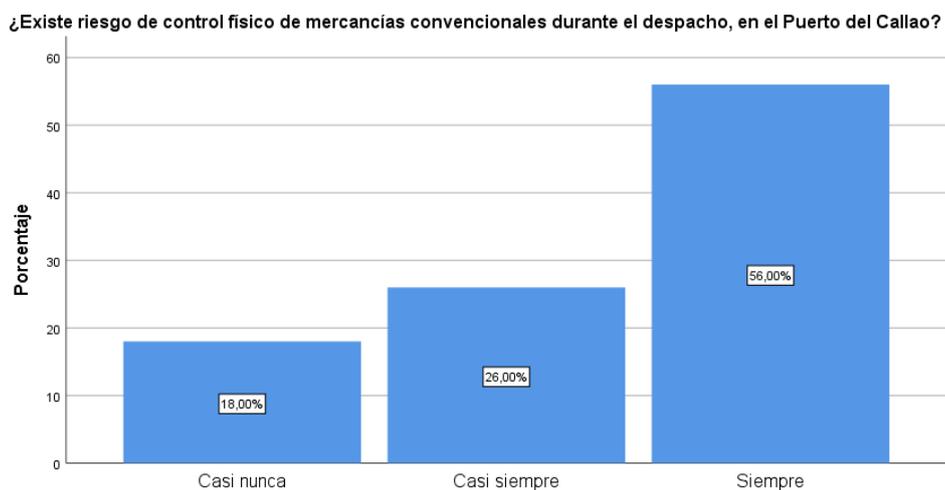
De acuerdo al gráfico señalado solo a veces el 46% realiza una adecuada revisión documentaria adecuada y solo un 16% evalúa que no se realiza la revisión tal como se debe, según análisis de la misma.

Tabla 13: Riesgo del control físico durante el despacho

¿Existe riesgo de control físico de mercancías convencionales durante el despacho, en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Casi nunca	9	18,0	18,0	18,0
	Casi siempre	13	26,0	26,0	44,0
	Siempre	28	56,0	56,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 20:
Riesgo del control físico durante el despacho



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

Tal como se demuestra en el gráfico el riesgo que existe siempre es del 56% sobre el control de mercancías convencionales durante el despacho de aduanas en el Puerto del Callao durante el periodo 2019.

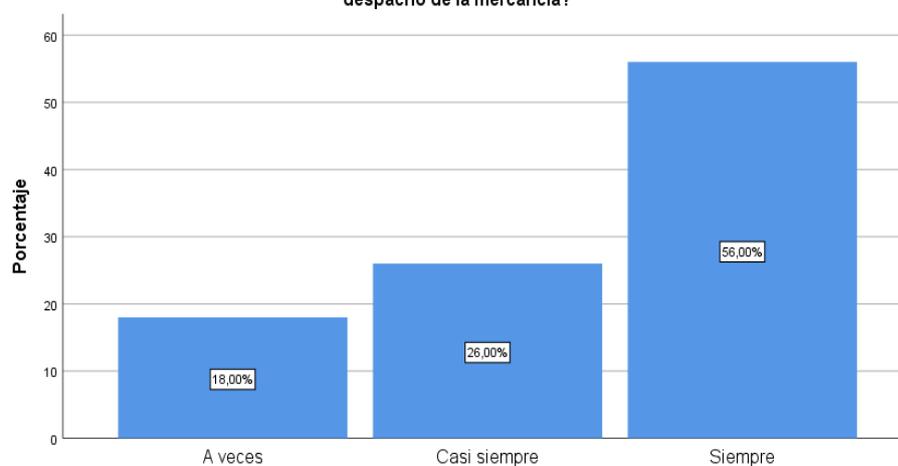
Tabla 14: Frecuencia que se realiza el control documentario después del despacho de mercancías

¿Con qué frecuencia cree que se realiza el control documentario de mercancías convencionales después del despacho de la mercancía?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido A veces	9	18,0	18,0	18,0
Casi siempre	13	26,0	26,0	44,0
Siempre	28	56,0	56,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Figura 21: Frecuencia que se realiza el control documentario después del despacho de mercancías

¿Con qué frecuencia cree que se realiza el control documentario de mercancías convencionales después del despacho de la mercancía?



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

Como el valor que se demuestra en el gráfico de barras, se constata que el riesgo después del despacho de aduanas alcanza un 56% del total del personal encuestado.

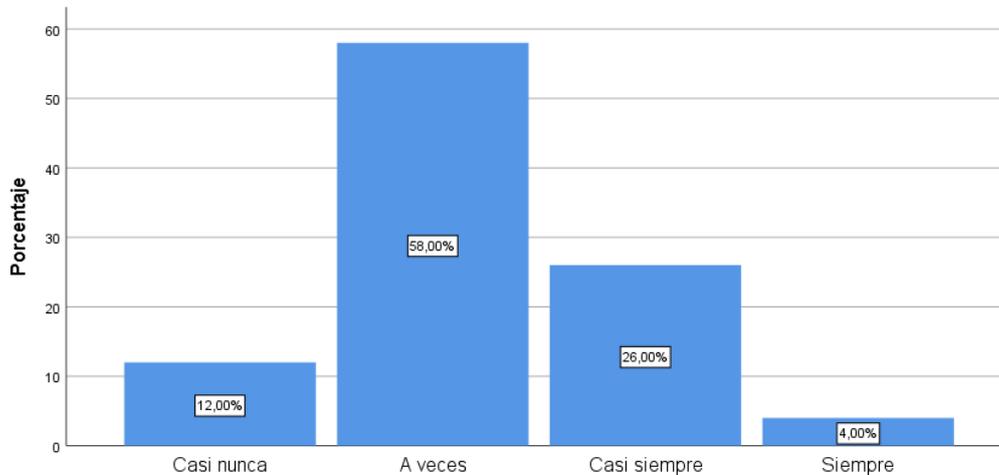
Tabla 15: Frecuencias que se realizan los controles de auditorias

¿Con qué frecuencia se realizan controles de auditoria en mercancías convencionales después del despacho aduanero?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Casi nunca	6	12,0	12,0	12,0
A veces	29	58,0	58,0	70,0
Casi siempre	13	26,0	26,0	96,0
Siempre	2	4,0	4,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Figura 22:
Frecuencias que se realizan los controles de auditorias

¿Con qué frecuencia se realizan controles de auditoria en mercancías convencionales después del despacho aduanero?



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

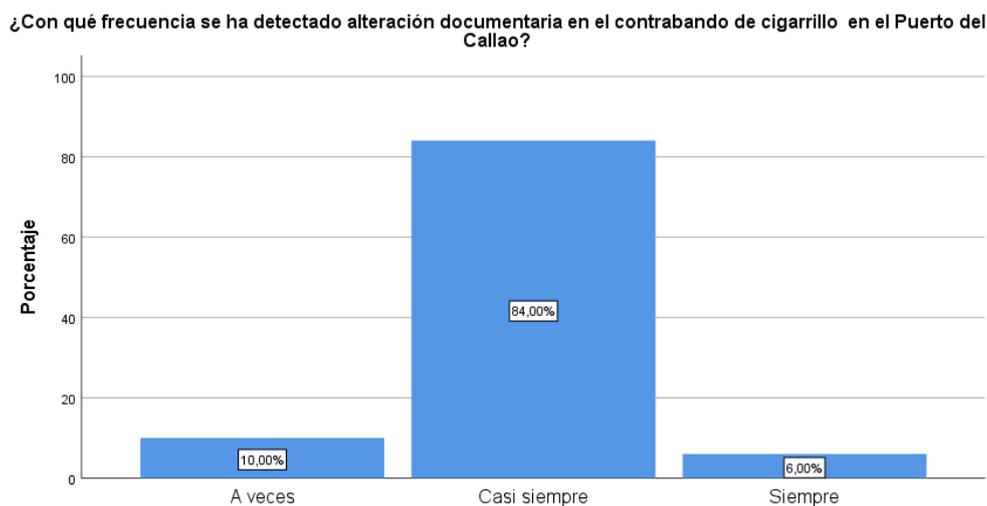
Las auditorias que se realizan después del despacho de aduanas alcanza un 12% de casi nunca y un 58% que refiere que se realiza a veces, y/o esporádicamente, según priorización de cantidad y de mercancía.

Tabla 16:
Frecuencia de alteración documentaria en cigarrillos

¿Con qué frecuencia se ha detectado alteración documentaria en el contrabando de cigarrillo en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	5	10,0	10,0	10,0
	Casi siempre	42	84,0	84,0	94,0
	Siempre	3	6,0	6,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 23:
Frecuencia de alteración documentaria en cigarrillos



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

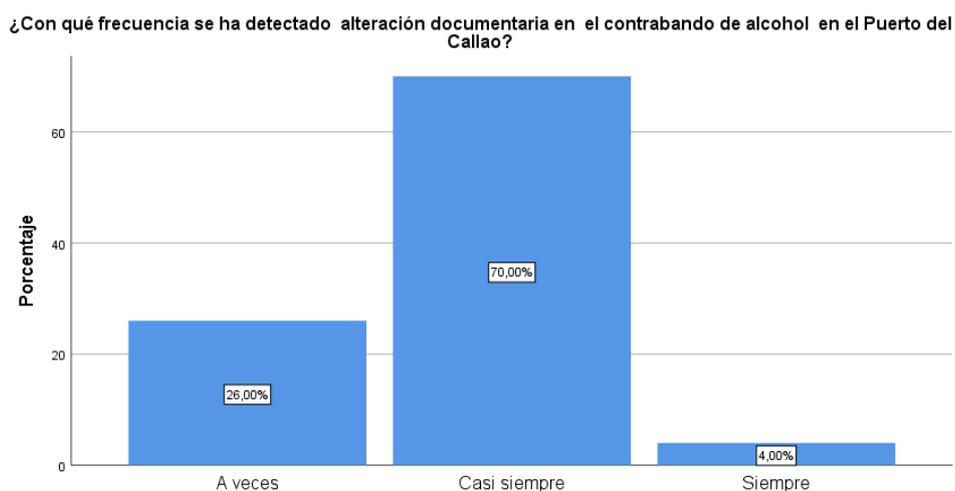
Se observa que casi siempre los documentos son alterados para el ingreso de mercancías por contrabando, tal como se refiere en el gráfico un 84% refiere su alteración de casi siempre y un 6% indica que siempre son alterados.

Tabla 17:
Frecuencia de alteración documentaria en alcohol

¿Con qué frecuencia se ha detectado alteración documentaria en el contrabando de alcohol en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	13	26,0	26,0	26,0
	Casi siempre	35	70,0	70,0	96,0
	Siempre	2	4,0	4,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 24:
Frecuencia de alteración documentaria en alcohol



Fuente: Elaboración Propia

Interpretación

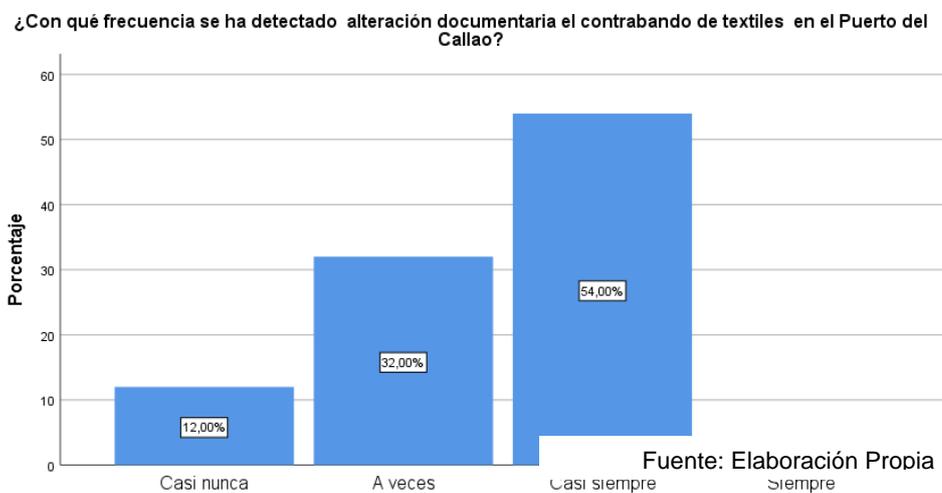
El 74% ha visualizado alteración documentaria de mercancías convencionales para el ingreso de contrabando de alcohol en el Puerto del Callao 2019.

Tabla 18: Frecuencia de alteración documentaria en el contrabando de textiles

¿Con qué frecuencia se ha detectado alteración documentaria el contrabando de textiles en el Puerto del Callao?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Casi nunca	6	12,0	12,0	12,0
A veces	16	32,0	32,0	44,0
Casi siempre	27	54,0	54,0	98,0
Siempre	1	2,0	2,0	100,0
Total	50	100,0	100,0	

Figura 25:
Frecuencia de alteración documentaria en el contrabando de textiles



Interpretación

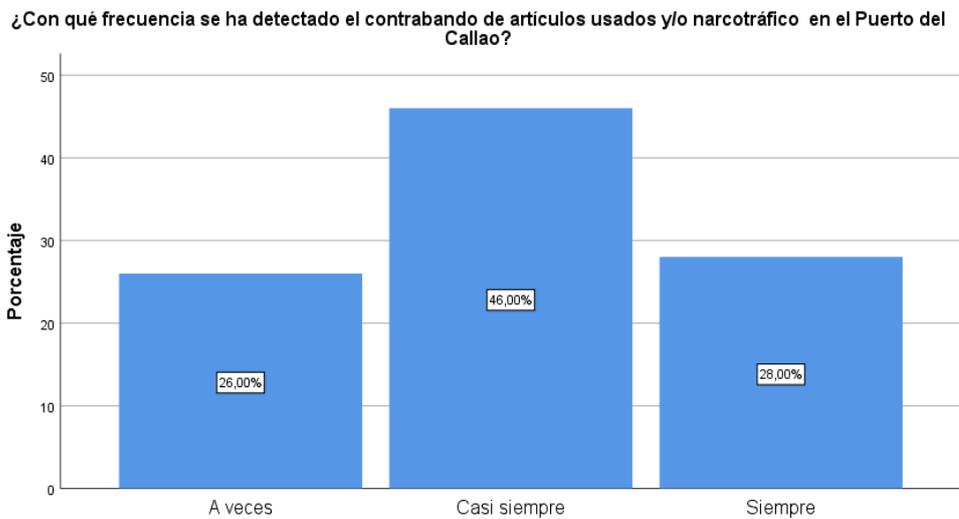
Para el tema de textiles se ha verificado un 56% de alteración documentaria, ya sea para el pago de IGV, costos y declaraciones de DAM diferentes.

Tabla 19: Frecuencia del contrabando de artículos usados y/o narcotráfico

¿Con qué frecuencia se ha detectado el contrabando de artículos usados y/o narcotráfico en el Puerto del Callao?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	A veces	13	26,0	26,0	26,0
	Casi siempre	23	46,0	46,0	72,0
	Siempre	14	28,0	28,0	100,0
	Total	50	100,0	100,0	

Figura 26:
Frecuencia del contrabando de artículos usados y/o narcotráfico



Fuente: Elaboración Propia

V. Discusión de Resultados

Es preciso señalar que el tratamiento legal aduanero se está desarrollando parcialmente mediante estrategias administrativas aplicables al contrabando debido a factores como la falta de control del contrabando y deficientes documentaciones, por lo que se requiere nuevas estrategias como inteligencia y el uso de nuevas tecnologías para ser usadas en el Puerto del Callao.

Asimismo, en lo concerniente a las estrategias administrativas aplicadas al contrabando con intención aduanera de Puerto del Callao, son inapropiados ya que la entrada de diversas mercancías continúa a través del Aduana de Puerto. Por tanto, las consecuencias legales que genera el tratamiento legislación aduanera es la falta de control sobre el contrabando que conduce a la continuidad de la ilegalidad del Puerto.

En ese sentido, se puede considerar coincidencias con la tesis: (Alvarez, 2014) mediante su tesis *El Contrabando Aduanero como una de las causas de daño efectivo al Patrimonio Público*, concluye que las infracciones aduaneras se cometen principalmente mediante el contrabando, la falsificación de certificados de origen y la aceptación y tarifas inadecuadas. En este contexto, se han propuesto mejoras en la gestión aduanera y la lucha contra el fraude mediante sanciones más severas en caso de infracciones aduaneras, así como la incautación y detención de mercancías ilícitas.

(Palenque, 2014) en su tesis *Análisis de la Influencia del Control Aduanero Fronterizo en el Tránsito Aduanero Internacional*, señaló que la falta de implementación tecnológica en la frontera ha provocado un atraso en el trámite administrativo, razón por la cual la capacidad física hace que las mercancías demoren mucho en ser nacionalizadas en caso de importación, resultando en altos costos y reducción de la competitividad del país.

(Davila, 2019) según su tesis *Aplicación de Inspección no Intrusiva en el régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao*, concluye que la aplicación de la inspección no intrusiva en el régimen definitivo de exportación contribuye a un efectivo control aduanero en el puerto del Callao, debido a la reducción del comercio ilegal de mercancías prohibidas, que llega al Perú por el puerto de Callao y sus límites. Asimismo, se señaló que, a través del análisis continuo de la inspección no intrusiva en el régimen final de exportación, ayudó a reducir el delito de narcotráfico. Asimismo, con el fin de establecer controles más rigurosos, se recomendó que la inspección trabaje en coordinación con la administración aduanera.

(Atencio, 2018) en su investigación *Los Efectos Económicos y Tributarios del Contrabando en la Región de Puno en los Periodos 2015-2016*, concluye que si bien el contrabando es considerado un acto ilegal, muchas personas todavía no consideran este acto tan letal, porque solo ven su propio beneficio, pero aquí también es necesario evaluar los ingresos que el estado deja de recibir por esto que poder incrementar el presupuesto en educación y salud, ya que estos son los sectores que mayor necesidad tienen del país.

VI. Conclusiones

Se ha determinado que existe una relación significativa entre la influencia del control aduanero en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el Puerto del Callao, tal como lo muestran los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi-cuadrado), en donde define que el control aduanero mantiene una influencia consistente en la reducción del contrabando de mercancías convencionales en el Puerto del Callao durante el periodo 2019, mediante la presente investigación se concluye que es necesario contar con capacitación permanente en materia de fiscalización de aduanera, así como el uso de herramientas informáticas con la finalidad de mejorar la eficiencia del control aduanero y que sea reflejado en la detección de mercancías de contrabando en las tres dimensiones: antes, durante y después del despacho aduanero. Asimismo, es determinante el uso de un buen mapeo de procesos usando herramientas de gestión de riesgo y control.

Según hipótesis específica 1, se cruzó información sobre el control aduanero de mercancías convencionales antes del despacho aduanero y la reducción del contrabando, y mediante evaluación del coeficiente de chi-cuadrado se rechazó la hipótesis nula, y se confirmó la estrecha relación de ambas.

Según hipótesis específica 2: Se determinó que existe relación significativa entre la influencia del control aduanero durante el despacho de mercancías convencionales y la reducción del contrabando, conforme se puede observar con los resultados estadísticos obtenidos (coeficiente de chi cuadrado < 0.05), es muy importante considerar la influencia de la misma como metodología clave para identificar, evaluar, priorizar y tratar los diversos riesgos asociados al tráfico ilícito de mercancías, ya sea mediante documentación y/o

declaración falsa sobre la misma, así como el incumplimiento tributario u otros de competencia aduanera.

Según hipótesis específica 3: Se observa que existe relación significativa entre el control aduanero de mercancías convencionales después del despacho de la mercancía, tal como se refleja con los resultados estadísticos obtenidos del coeficiente del chi cuadrado 0,60, en donde los resultados apuntan a una estrecha relación de control en base a un adecuado procedimiento, verificación y/o segmentación para su posterior verificación.

VII. Recomendaciones

- Para el tema de la detección de contrabando, especialmente del narcotráfico, es necesario que todos los productos en general pasen por un sistema de escaneo mediante controles no intrusivos, asimismo realizar extracción de muestras para el respectivo análisis técnico, teniendo esta responsabilidad la jefatura de la Sección de Acciones Operativas de la Intendencia de la Aduana Marítima.
- Establecer un cronograma estricto de acciones de control en las instalaciones del usuario de comercio exterior, con el fin de preservar interés fiscal, la misma que es realizada por el supervisor del área de sección.
- Se recomienda que desarrolle un software de computadora que permita una adecuada selección de perfiles de riesgo, optimización de controles aduaneros, la misma que corresponde al área de soporte informático en coordinación con el área del control operacional.
- Debe mantenerse una estrecha coordinación con los diversos Entidades competentes que regulan y autorizan la salida de mercancías de países externos, para que nuestro desempeño en controles aduaneros ser más eficiente. Obra que está a cargo de la sede de la División de Control operativo de la rectoría aduanera marítima.
- El personal debe recibir formación continua sobre el procedimiento, reglamentos, técnicas de inspección, herramientas tecnológico, la misma que permitirá controles efectivos para detectar mercancías que ingresen como contrabando, omitiendo muchas veces pagos de tributos y/o ingreso mercancía diferente a la declarada.
- realizar convenios con diferentes instituciones relacionadas con la información para que se puedan enlazar rápidamente y contactarse de forma rápida, labor que está siendo desarrollada por la División del control operativo.

VIII. Referencias Bibliográficas

- Alvarez, B. (2014). *El contrabando aduanero como una de las causas de daño efectivo al patrimonio público*. Quito: Tesis.
- APM Terminals. (05 de 02 de 2020). *APM Terminals*. Obtenido de <https://www.apmterminals.com/es/callao/services/vessels>
- APM Terminals. (03 de 02 de 2020). *APM Terminals*. Obtenido de <https://www.apmterminalscallao.com.pe/default.aspx?id=122&articulo=323>
- Atencio, C. (2018). *Los Efectos Económicos y Tributarios del Contrabando en la Región de Puno en el periodo 2015-2016*. Puno.
- Balestri, M. (2006). *Cómo se elabora el Proyecto de Investigación*. Caracas.
- Cabello , F. (2011). *Contrabando de Juguetes de Procedencia China*. Tamaulipas: Tesis.
- Campos, E. (2009). *Las múltiples caras de la corrupción*. Washington: Banco Mundial.
- Canudas, E. (2005). *Síntesis de la Historia Económica*.
- Cifuentes, A. (2017). *Derecho como Disciplina Jurídica*. Plamplona.
- Davila, J. (2019). *Aplicación de Inspección no Intrusiva en el Régimen de exportación definitiva para el control aduanero en el puerto del Callao*". Lima.
- Diuno. (2019). *Contenedor con más de 8 millones de Cigarrillos*. pág. 2.
- DPWORD. (2019). *DPWORD*. Lima: <https://logistica360.pe/tag/dp-world-callao/>.
- Económica, A. (03 de 05 de 2019). *America* . Obtenido de <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/comercio/cepal-movimiento-de-carga-en-puertos-de-america-latina-y-el-caribe>
- Fidias , A. (1999). *Guía para la Elaboracion Proyectos de Investigación*. Lima: Oriial Ediciones.
- Garavito, J. (2017). *Control Aduanero*. Lima: Bellido Ediciones.
- Grillo, A. (2018). *Pertinencia de la Aplicación de Criterios Cualitativos en la delimitación del Delito del Contrabando*.
- Huaman , M. (2016). *Contrabando en el Perú y el Contexto Internacional*. Lima.

- Jackeline, D. (2019). Aplicación de Inspección no Intrusiva en el Régimen de Exportación Definitiva para el Control Aduanero en el Puerto del Callao.
- Joosen, L., Chauloupka, F., & David, M. (2000). *Problemas de Contrabando de Productos con Tabaco*. London : Oxford University Press.
- La República. (Setiembre de 2015). *Diario la República*. Obtenido de <https://larepublica.pe/sociedad/880144-incautan-18-camiones-con-mercancia-de-contrabando-proveniente-de-bolivia/>
- Ley de Delitos Aduaneros. (2003-Art.13). *Decreto Legislativo N° 28008-2003*. Obtenido de Art. 6.
- Marck, P. (1981). *Smuggling and Price Disparity*. Minneapolis .
- Merino, J. (2018). Definición del Contrabando.
- Molina, H. (2008). *Análisis Jurídico de la Defraudación Aduanera Guatemalteca y Efectos Legales que se dan en la Economía Nacional*. Guatemala.
- Moreno, P. (2008). La gestión aduanera en el Puerto del Callao como Instrumento de Facilitación del Comercio.
- OMA. (2020). *Control Aduanero*. Bruselias: <http://www.wcoomd.org/fr/>.
- OMA. (02 de 2020). *Control Aduanero*. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/oma_s.htm
- Palenque, H. (2014). *Análisis de la Influencia del Control Aduanero Fronterizo en el Tránsito Aduanero Internacional*". La Paz: Tesis.
- Plan Anual APM 2019. (2019). *Plan Anual* . Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/7.-APM-Terminals-Plan-de-Negocios-2019-VF.pdf>
- Plan Anual APM Terminals. (2019). *APM Terminals*. Obtenido de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/7.-APM-Terminals-Plan-de-Negocios-2019-VF.pdf>
- Porras, H. (2012). *El Contrabando en las empresas de las Provincias de Huancayo*. Huancayo.
- RECAUCA. (2008). Obtenido de <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/sv/sv039es.pdf>
- Reynaldo Torres. (10 de 07 de 2019). *Contrabando* . Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficiosAd/2019/informes/indinf.htm>
- Reynaldo, C. (19 de 07 de 2019). *Estimación del Contrabando*. Obtenido de SUNAT: <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficiosAd/2019/informes/indinf.htm>

SUNAT. (28 de 01 de 2020). *Cultura Tributaria y Aduanera*. Obtenido de <http://cultura.sunat.gob.pe/cultura/delitos-aduaneros>

Torres, C. (2019). *Contrabando en el Perú*. Lima: Sunat.

Torres, R. (2019). *SUNAT*. Obtenido de <http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficiosAd/2019/informes/indinf.htm>

Valencia, R. (2010). *El Puerto del Callao*. Lima.

Vera, M. (2015). *Callao Primer Puerto del Perú*. Lima: <https://sobre-peru.com/2009/01/22/callao-primer-puerto-del-peru/>.